2024/2860

18.11.2024

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2024/2860

z 24. novembra 2023

o štátnej pomoci SA.32953 (2014/C) – opatrenia štátnej pomoci v prospech spoločnosti Trenitalia SpA – Taliansko

[oznámené pod číslom C(2023) 8017]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Dňa 18. apríla 2011 Komisia dostala sťažnosť týkajúcu sa možného poskytnutia štátnej pomoci Talianskom spoločnosti Trenitalia S.p.A. (ďalej len „**Trenitalia**“), ktorá tvorí časť skupiny Ferrovie dello Stato Group (ďalej len „**FS Group**“), vo forme náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme v železničnej nákladnej doprave na základe troch zmlúv o službách vo verejnom záujme (ďalej len „**opatrenia**“). Táto sťažnosť bola zaregistrovaná pod referenčným číslom SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). Dňa 26. septembra 2011 sťažovateľ poskytol dodatočné informácie.

(2) Listom z 18. októbra 2011 Komisia postúpila uvedenú sťažnosť talianskym orgánom a požiadala o informácie týkajúce sa opatrení.

(3) Dňa 16. novembra 2011 Taliansko požiadalo o predĺženie lehoty na odpoveď na žiadosť o informácie, ktoré Komisia poskytla 24. novembra 2011. Dňa 14. decembra 2011 Taliansko požiadalo o objasnenia v súvislosti so žiadosťou Komisie o informácie, ktoré Komisia poskytla ešte v ten istý deň. Dňa 15. decembra 2011 Taliansko požiadalo o ďalšie predĺženie lehoty na predloženie požadovaných informácií, ktoré bolo poskytnuté 20. decembra 2011.

(4) Dňa 31. januára 2012 a 17. februára 2012 Taliansko poskytlo čiastočné odpovede na žiadosť o informácie z 18. októbra 2011. Dňa 22. februára 2012 zaslala Komisia Taliansku upomienku so žiadosťou o chýbajúce informácie. Dňa 11. apríla 2012 Taliansko poskytlo ďalšie informácie v odpovedi na žiadosť Komisie o informácie z 18. októbra 2011.

(5) Dňa 4. apríla 2012 sťažovateľ doplnil svoju sťažnosť o ďalšie tvrdenia.

(6) Dňa 29. októbra 2012 Komisia požiadala Taliansko o ďalšie informácie. Taliansko zaslalo požadované informácie 8. januára 2013, 11. januára 2013 a 17. januára 2013.

(7) Dňa 29. októbra 2013 Komisia dostala ďalšie tvrdenia sťažovateľa.

([1]) Ú. v. EÚ C 156, 23.5.2014, s. 77.

(8) Listom z 28. marca 2014 Komisia informovala Taliansko, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „**ZFEÚ**“), pokiaľ ide o uvedené opatrenia (ďalej len „**rozhodnutie o začatí konania**“).

(9) Rozhodnutie o začatí konania sa týkalo aj možného poskytnutia štátnej pomoci vo forme bezplatných prevodov aktív železničnej infraštruktúry od spoločnosti Rete Ferroviaria Italiana S.p.A na spoločnosť Trenitalia a FS Logistica (vec SA.32179). Tieto opatrenia bude Komisia posudzovať v samostatnom rozhodnutí. Toto rozhodnutie sa týka výlučne náhrady vyplatenej spoločnosti Trenitalia na základe troch zmlúv o službách vo verejnom záujme (ďalej len „**zmluvy o verejných službách**“) za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „**záväzky verejnej služby**“) v odvetví železničnej nákladnej dopravy.

(10) Dňa 22. apríla 2014 Taliansko požiadalo o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania, ktoré Komisia poskytla 28. apríla 2014. Dňa 21. mája 2014 Taliansko požiadalo o ďalšie predĺženie lehoty na predloženie pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania, ktoré Komisia poskytla nasledujúci deň.

(11) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 23. mája 2014 ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam.

(12) Dňa 24. júna 2014 predložilo Taliansko svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Komisia dostala pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania od troch zainteresovaných strán: Spoločenstvo európskych železníc a spoločností pre infraštruktúru (ďalej len „**CER**“) predložilo pripomienky 19. júna 2014; FerCargo, združenie súkromných prevádzkovateľov nákladnej železničnej dopravy, predložilo pripomienky 8. júla 2014 ([3]); a skupina FS Group predložila pripomienky 23. júla 2014 ([4]).

(13) Komisia postúpila pripomienky zainteresovaných strán Taliansku. Dňa 20. novembra 2014 Taliansko zaslalo svoje pripomienky k pripomienkam uvedených zainteresovaných strán. Dňa 4. novembra 2015 Taliansko doplnilo svoje pripomienky o dodatočné informácie.

(14) Dňa 22. decembra 2017 zaslala Komisia Taliansku žiadosť o informácie, na ktorú Taliansko čiastočne odpovedalo 5. a 15. februára 2018. Dňa 21. marca 2018 sa uskutočnilo stretnutie útvarov Komisie s talianskymi orgánmi. Komisia zaslala 3. apríla 2018 Taliansku dodatočnú žiadosť o informácie, na ktorú Taliansko odpovedalo 23. mája 2018. Dňa 18. decembra 2018 sa uskutočnilo stretnutie medzi útvarmi Komisie a talianskymi orgánmi. V nadväznosti na toto stretnutie Taliansko 18. a 19. februára 2019 poskytlo dodatočné informácie.

(15) Na začiatku roka 2020 vypukla pandémia ochorenia COVID-19, ktorá spôsobila veľký otras hospodárstvam Únie a vyžiadala si koordinovanú hospodársku reakciu členských štátov a inštitúcií Únie v záujme zmiernenia jej negatívnych dôsledkov na hospodárstvo Únie. Za týchto mimoriadnych okolností sa Komisia usilovala naliehavo reagovať na notifikácie opatrení štátnej pomoci poskytnutých v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 a zaviedla všetky potrebné procedurálne zjednodušenia s cieľom umožniť rýchly schvaľovací proces Komisie ([5]). V období krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 Komisia uprednostňovala opatrenia štátnej pomoci týkajúce sa ochorenia COVID-19 ([6]); dokončenie formálneho vyšetrovacieho konania týkajúceho sa predmetných opatrení, ako aj dokončenie ostatných konaní sa preto oneskorilo.

([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. [1].

([3]) Dňa 13. júna 2014 združenie FerCargo požiadalo Komisiu o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania. Žiadosť odôvodnilo potrebou získať dostatočné informácie od všetkých členov združenia. Dňa 17. júna 2014 Komisia združeniu FerCargo lehotu predĺžila.

([4]) Dňa 16. júna 2014 skupina FS Group zaslala Komisii odôvodnenú žiadosť o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania. Dňa 17. júna 2014 Komisia poskytla skupine FS Group čas na predloženie pripomienok do 23. júla 2014.

([5]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskej centrálnej banke, Európskej investičnej banke a Euroskupine – Koordinovaná hospodárska reakcia na vypuknutie nákazy COVID-19, COM(2020) 112 final z 13. marca 2020, oddiel 5.

([6]) Zoznam všetkých rozhodnutí prijatých Komisiou počas pandémie ochorenia COVID-19 podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ a oznámenie Komisie s názvom Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 (Ú. v. EÚ C 91I, 20.3.2020, s. 1) sú k dispozícii na tomto webovom sídle: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (online stav k 15. novembru 2023).

(16) Okrem toho Rusko 24. februára 2022 začalo vojenskú agresiu voči Ukrajine. Priame a nepriame vplyvy ruskej vojenskej agresie mali hospodárske dôsledky na celý vnútorný trh. Táto situácia si vyžadovala rýchlu reakciu Komisie v záujme zmiernenia jej bezprostredných sociálnych a hospodárskych negatívnych dôsledkov v Únii. Za týchto mimoriadnych okolností bola Komisia vyzvaná, aby naliehavo reagovala na notifikácie opatrení štátnej pomoci poskytnutých v súvislosti s krízou na Ukrajine ([7]). V priebehu rokov 2022 a 2023 musela Komisia uprednostňovať skúmanie uvedených opatrení štátnej pomoci ([8]), čím sa následne oneskorilo dokončenie formálneho vyšetrovacieho konania týkajúceho sa prešetrovaných opatrení.

(17) Dňa 19. januára 2023 Komisia zaslala talianskym orgánom ďalšiu žiadosť o informácie, na ktorú odpovedali 11. apríla 2023 po predložení žiadosti o predĺženie počiatočnej lehoty na poskytnutie odpovedí, ktorej bolo vyhovené. Uvedená posledná žiadosť sa okrem iného zameriavala na objasnenie štruktúry skupiny FS Group po procese reštrukturalizácie nákladnej činnosti spoločnosti Trenitalia.

(18) Dňa 17. októbra 2023 Taliansko výnimočne súhlasilo s tým, že sa zriekne svojich práv vyplývajúcich z článku 342 ZFEÚ v spojení s článkom 3 nariadenia č. 1/1958 ([9]) a že toto rozhodnutie sa prijme a oznámi v angličtine.

2. OPIS PRÁVNEHO RÁMCA UPRAVUJÚCEHO POSKYTOVANIE SLUŽIEB ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

2.1. Liberalizácia železničnej nákladnej dopravy v Únii a v Taliansku

2.1.1. *V Únii*

(19) Únia liberalizovala služby železničnej nákladnej dopravy v troch vlnách.

(20) Prvá legislatívna iniciatíva zo začiatku 90. rokov 20. storočia vyústila do prijatia smernice Rady 91/440/EHS ([10]), ktorú museli členské štáty transponovať do 1. januára 1993. Uvedeným textom sa začala liberalizácia železničnej dopravy, a to zavedením práva medzinárodných zoskupení a železničných podnikov poskytujúcich kombinované ([11]) služby medzinárodnej nákladnej dopravy na prístup k železničnej infraštruktúre doplneného o zásadu oddelenia činností vedenia infraštruktúry od dopravných činností. Uvedená zásada oddelenia sa netýkala štruktúr, ale funkcií, presnejšie účtovnej funkcie. V uvedenej smernici sa stanovovalo len to, že (fakultatívne) sa oddelené úseky činností vykonávajú v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku, alebo tak, že vedenie infraštruktúry prevezme samostatný subjekt.

([7]) Oznámenie Komisie – Dočasný krízový rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v dôsledku agresie Ruska proti Ukrajine (Ú. v. EÚ C 131I, 24.3.2022, s. 1).

([8]) Zoznam všetkých rozhodnutí prijatých Komisiou v roku 2022 podľa dočasného krízového rámca pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v dôsledku agresie Ruska proti Ukrajine je k dispozícii na tomto webovom sídle: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (online stav k 15. novembru 2023).

([9]) Nariadenie č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ESUO 17, 6.10.1958, s. 385/58).

([10]) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25).

([11]) Podľa článku 1 smernice Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38) je kombinovaná doprava „preprava tovaru medzi členskými štátmi, pri ktorej nákladné vozidlo, prípojné vozidlo, náves s ťahačom alebo bez neho, výmenná nadstavba alebo kontajner s dĺžkou 20 stôp alebo viac využije v počiatočnom alebo koncovom úseku cesty cestnú dopravu a na druhom úseku využije železničnú, vnútrozemskú vodnú alebo námornú dopravu, ak tento úsek presahuje 100 km vzdušnou čiarou, a vykoná počiatočný alebo koncový úsek cesty cestnou dopravou:

— buď medzi miestom nakládky tovaru a najbližšou vhodnou železničnou stanicou nakládky pre počiatočný úsek a medzi najbližšou vhodnou železničnou stanicou vykládky a miestom vykládky tovaru na koncovom úseku alebo

— v okruhu nepresahujúcom 150 km vzdušnou čiarou z vnútrozemského riečneho prístavu alebo námorného prístavu nakládky alebo vykládky.“

Inými slovami, kombinovaná doprava je forma intermodálnej dopravy, pri ktorej sa väčšia časť cesty vykoná po železnici, vnútrozemskej vodnej alebo námornej ceste a akýkoľvek počiatočný a/alebo koncový úsek po ceste je prísne obmedzený.

(21) Smernica 91/440/EHS bola zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES ([12]), ktorá tvorí súčasť takzvaného „**prvého železničného balíka**“ ([13]), ktorý mali členské štáty transponovať do 15. marca 2003. V smernici 2001/12/ES sa železničným podnikom udelilo právo prístupu na nediskriminačnom základe v súvislosti s týmito druhmi služieb:

— medzinárodná nákladná doprava na transeurópskej sieti nákladnej železničnej dopravy – TERFN ([14]) (článok 10 ods. 3),

— medzinárodná nákladná doprava na celej európskej železničnej sieti od 15. marca 2008 (článok 10 ods. 3 druhá veta).

(22) V záujme zvýšenia bezpečnosti, interoperability a otvorenia trhu so železničnou nákladnou dopravou prijala Únia smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES ([15]) v rámci takzvaného „**druhého železničného balíka**“ ([16]). V uvedenej smernici sa železničným podnikom udelilo právo prístupu v súvislosti s týmito druhmi služieb:

— medzinárodná nákladná doprava od 1. januára 2006 (teda s predpokladaným termínom 15. marca 2008 stanoveným v smernici 2001/12/ES),

— všetky druhy služieb nákladnej dopravy (vnútroštátnej aj medzinárodnej) od 1. januára 2007.

(23) V dôsledku toho sa trh so železničnou nákladnou dopravou otvoril hospodárskej súťaži od 15. marca 2003 na transeurópskej sieti nákladnej železničnej dopravy; od 1. januára 2006 v prípade medzinárodnej nákladnej dopravy na celoúnijnej sieti; a od 1. januára 2007 v prípade železničnej nákladnej kabotážnej dopravy. Železničná nákladná doprava sa preto považuje za plne liberalizovanú na úrovni Únie od 1. januára 2007 v prípade vnútroštátnych aj medzinárodných služieb.

(24) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([17]) sa s účinnosťou od 17. júna 2015 zrušuje smernica 91/440/EHS, zmenená smernicou 2001/12/ES a smernicou 2004/51/ES. V článku 10 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ sa ustanovuje, že: „Železničným podnikom sa za rovnoprávnych, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy“.

([12]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1).

([13]) Tento balík obsahoval aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26) a smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29).

([14]) Železničná sieť v dĺžke približne 50 000 km, ako sa stanovuje v článku 10a smernice 2001/12/ES a v prílohe I k nej, zahŕňajúca v Taliansku prístavy spojené so železnicou Ancona, Bari, Benátky, Brindisi, C. Vecchia, Gioia Tauro, Janov, La Spezia, Livorno, Neapol, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Terst.

([15]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164).

([16]) Tento balík obsahoval aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44); smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, a smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 114); a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1).

([17]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

2.1.2. *V Taliansku*

(25) Taliansko prvýkrát liberalizovalo služby železničnej nákladnej dopravy od 22. októbra 2003 po nadobudnutí účinnosti legislatívneho dekrétu č. 188/2003 z 8. júla 2003 (ďalej len „**dekrét z roku 2003**“) ([18]), ktorým transponovalo prvý železničný balík. V súvislosti so službami vnútroštátnej nákladnej dopravy a službami vnútroštátnej a medzinárodnej osobnej dopravy poskytovanými v rámci vnútroštátnej železničnej infraštruktúry sa v článku 6 dekrétu z roku 2003 udeľujú železničným podnikom využívajúcim vnútroštátnu železničnú sieť rôzne práva na prístup na základe splnenia určitých požiadaviek ([19]) – pod podmienkou reciprocity v prípade železničných podnikov usadených v zahraničí.

(26) Taliansko transponovalo smernicu 2004/51/ES legislatívnym dekrétom č. 162/2007 z 10. augusta 2007 (v platnosti od 23. októbra 2007). Uvedeným dekrétom bol zmenený dekrét z roku 2003 tým, že sa železničným podnikom udelil od 23. októbra 2007 prístup k celej talianskej železničnej sieti za rovnoprávnych, nediskriminačných a transparentných podmienok na účely poskytovania služieb medzinárodnej nákladnej dopravy a najneskôr od 1. januára 2007 prístup k železničnej infraštruktúre na účely poskytovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy ([20]).

(27) A napokon Taliansko transponovalo smernicu 2012/34/EÚ legislatívnym dekrétom č. 112/2015 z 15. júla 2015 (v platnosti od 27. júla 2015). Uvedeným dekrétom sa znovu potvrdilo právo železničných podnikov na prístup na trh so železničnou nákladnou dopravou za rovnoprávnych, nediskriminačných a transparentných podmienok, s cieľom zabezpečiť hospodársku súťaž v železničnom odvetví ([21]).

2.2. **Právny rámec upravujúci záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme v oblasti železničnej nákladnej dopravy**

2.2.1. *Právne predpisy Únie*

(28) Podľa článku 93 ZFEÚ „[p]omoc je so zmluvami zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou“.

(29) Na základe článku 93 ZFEÚ Rada prijala nariadenie (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o záväzkoch obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy [ďalej len „**nariadenie (EHS) č. 1191/69**“] ([22]). V nariadení (EHS) č. 1191/69 sa stanovili pravidlá platné pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „**záväzky verejnej služby**“) uplatniteľné v oblasti služieb železničnej dopravy od 1. júla 1969 do 2. decembra 2009 na služby osobnej dopravy a do 3. decembra 2012 na služby nákladnej dopravy (pozri odôvodnenie 34).

([18]) Legislatívny dekrét č. 188/2003 z 8. júla 2003 (Gazzetta Ufficiale n 170), ktorým sa nahrádzajú prezidentské dekréty č. 277/98 z 8. júla 1998 (Gazzetta Ufficiale n 187) a č. 146/99 zo 16. marca 1999 (Gazzetta Ufficiale n 119), ktorými sa transponovali smernice 91/440/ES, 95/18/ES a 95/19/ES.

([19]) Železničné podniky, ktoré chceli v Taliansku poskytovať služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy, museli mať okrem povolenia na prevádzkovanie železničných služieb požadovaného podľa článku 6 ods. 1 dekrétu z roku 2003 aj osobitné povolenie od ministerstva infraštruktúry a dopravy (článok 6 ods. 2 dekrétu z roku 2003), ako sa vymedzuje v článku 131 ods. 1 zákona č. 388 z 23. decembra 2000. Týmto posledným právnym predpisom sa odôvodňuje potreba poskytnúť takéto povolenie, aby mohlo ministerstvo infraštruktúry a dopravy zabrániť nárastu železničných taríf a/alebo zaručiť hospodársku životaschopnosť činností železničnej dopravy v Taliansku.

([20]) Článok 25 ods. 1 legislatívneho dekrétu č. 162/2007, ktorým sa mení článok 12 ods. 1 dekrétu z roku 2003. Taliansko od 1. januára 2007 už od železničných podnikov nevyžadovalo, aby mali osobitné povolenie ministerstva infraštruktúry a dopravy opísané v poznámke pod čiarou č. [19].

([21]) Článok 2 ods. 1 písm. c) legislatívneho dekrétu č. 112/2015.

([22]) Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1), zmenené nariadením Rady (EHS) č. 1893/91 z 20. júna 1991.

(30) V článku 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa vymedzovali záväzky verejnej služby ako „záväzky, ktoré by uvedený dopravný podnik neprijal alebo by ich neprijal v rovnakej miere, či za tých istých podmienok, keby realizoval svoje vlastné obchodné záujmy.“ Záväzky verejnej služby v zmysle nariadenia (EHS) č. 1191/69 pozostávali zo záväzkov prevádzkovať ([23]), záväzkov prepravovať ([24]) a tarifných záväzkov ([25]). Parametre, ktoré je potrebné zohľadniť pri určovaní hospodárskych nevýhod spôsobených zavedením záväzkov verejnej služby a postupov pri náhradách, boli vymedzené v článkoch 5 a 10 až 13 nariadenia (EHS) č. 1191/69. Ak dopravný podnik poskytoval nielen služby podliehajúce záväzkom verejnej služby, ale vykonával aj iné činnosti, v článku 1 ods. 5 uvedeného nariadenia sa vyžadovalo oddelenie účtov, ako aj zavedenie mechanizmov postačujúcich na zabránenie krížovému subvencovaniu medzi divíziou služieb vo verejnom záujme a divíziou ostatných činností.

(31) V nariadení Rady (EHS) č. 1893/91 ([26]), ktorým sa mení nariadenie (EHS) č. 1191/69, sa členským štátom odňala možnosť zachovať alebo uložiť záväzky verejnej služby dopravným podnikom s výnimkou podnikov, ktorých činnosti sa obmedzovali výlučne na poskytovanie služieb mestskej, prímestskej alebo regionálnej osobnej dopravy ([27]). Touto zmenou sa do nariadenia (EHS) č. 1191/69 zaviedol nový oddiel o zmluvách o verejných službách zložený z jedného článku (článok 14), v ktorom sa členským štátom ponúkala možnosť uzavrieť zmluvy o verejných službách s cieľom poskytovať verejnosti primerané dopravné služby ([28]).

(32) Poskytovanie pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu sa podrobnejšie upravuje v nariadení Rady (EHS) č. 1107/70 ([29]). V uvedenom nariadení sa stanovovalo, že členské štáty nemôžu uložiť záväzky verejnej služby zahŕňajúce poskytnutie pomoci podľa článku 93 ZFEÚ, ak nejde o tarifné záväzky, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69 ([30]), alebo o dopravné podniky, prípadne činnosti, na ktoré sa uvedené nariadenie nevzťahuje.

(33) V rozsudku vo veci Altmark ([31]) Súdny dvor uviedol, že v nariadení (EHS) č. 1191/69 a nariadení (EHS) č. 1107/70 sa podľa všetkého vymenúvali všetky okolnosti, za ktorých mohli orgány členských štátov poskytnúť pomoc podľa článku 93 ZFEÚ. Tento bod ďalej potvrdil aj Súdny dvor v rozsudku vo veci Combus ([32]).

(34) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([33]) sa zrušilo nariadenie (EHS) č. 1191/69 aj nariadenie (EHS) č. 1107/70; účinnosť nadobudlo 3. decembra 2009. V článku 10 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa však stanovilo, že nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa uplatňuje na služby železničnej nákladnej dopravy aj počas obdobia troch rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007.

([23]) Pozri článok 2 ods. 3 nariadenia (EHS) č. 1191/69.
([24]) Pozri článok 2 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69.
([25]) Pozri článok 2 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 1191/69.
([26]) Nariadenie Rady (EHS) č. 1893/91 z 20. júna 1991, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 1191/69 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).
([27]) Článok 1 ods. 5 zmeneného nariadenia (EHS) č. 1191/69 znie: „Príslušné orgány členských štátov však môžu zachovať alebo uložiť záväzky služby vo verejnom záujme podľa článku 2 pre mestskú, prímestskú a regionálnu osobnú dopravu. Podmienky a podrobnosti o prevádzke vrátane spôsobov náhrad sú stanovené v oddieloch II, III a IV.“
([28]) Pozri článok 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69.
([29]) Nariadenie Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu (Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1). Uvedeným nariadením nie sú dotknuté ustanovenia nariadenia Rady (EHS) č. 1192/69 z 26. júna 1969 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov a nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69.
([30]) V zmysle vymedzenia tarifných záväzkov z článku 2 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 1191/69.
([31]) Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, vec C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 108.
([32]) Rozsudok zo 16. marca 2004, T-157/01, DanskeBusvognmænd/Komisia (ďalej len „Combus“), ECLI:EU:T:2004:76, bod 100.
([33]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

(35) Nariadenie (ES) č. 1370/2007 sa uplatňuje iba na osobnú železničnú dopravu a iné druhy koľajovej dopravy a na cestnú dopravu s výnimkou nákladnej dopravy (článok 1). V článku 9 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa stanovuje: „Bez toho, aby boli dotknuté články [93, 106, 107 a 108 ZFEÚ], členské štáty môžu pokračovať v udeľovaní pomoci odvetviu dopravy podľa článku [93 ZFEÚ], ak slúži na koordináciu dopravy alebo predstavuje úhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme iných, ako sú tie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.“ Na konci trojročného obdobia (t. j. po 3. decembri 2012) musela byť posúdená zlučiteľnosť pomoci poskytnutej na plnenie záväzkov verejnej služby v železničnej nákladnej doprave priamo podľa článku 93 ZFEÚ.

2.2.2. *Talianske právne predpisy*

(36) Zákonom č. 210 zo 17. mája 1985 (ďalej len „**zákon č. 210/1985**“) ([34]) sa štátu poskytla právomoc zachovať, zrušiť alebo zaviesť záväzky verejnej služby pre skupinu FS Group a uhradiť jej náklady, ktoré priamo súvisia s plnením uvedených záväzkov verejnej služby.

(37) Podľa článku 18 ods. 1 a 2 zákona č. 210/1985 musel minister dopravy dekrétom stanoviť záväzky verejnej služby, ktoré sa mali zachovať pre skupinu FS Group, s možnosťou zrušiť a/alebo zaviesť v budúcnosti nové záväzky verejnej služby alebo rozšíriť rozsah pôsobnosti záväzkov verejnej služby, ktoré už boli uložené. V prípade zavedenia alebo rozšírenia záväzkov verejnej služby získala skupina FS Group na základe pravidiel stanovených v nariadení (EHS) č. 1191/69 právo získať finančnú náhradu za súvisiace výdavky.

(38) Pokiaľ ide konkrétnejšie o tarifné záväzky, v článku 16 zákona č. 210/1985 sa stanovovalo, že hoci sa uznáva, že tarify schvaľuje predstavenstvo skupiny FS Group, aby sa zabezpečilo vyvážené riadenie, orgány verejnej správy môžu dekrétom stanoviť maximálne tarify platné pre prepravu osôb a určitých druhov tovaru. V uvedenom článku sa stanovovalo, že každý rozdiel medzi tarifami uloženými orgánmi verejnej správy a bežnými tarifami stanovenými predstavenstvom skupiny FS Group môže viesť k náhrade podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(39) Zákonom č. 41 z 28. februára 1986 (ďalej len „**zákon č. 41/1986**“) ([35]) sa zrušili všetky záväzky verejnej služby vrátane záväzkov prevádzkovať a tarifných záväzkov, v prípade ktorých sa skupine FS Group priznávalo právo na náhradu podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 (článok 10 ods. 15). V súlade s článkami 16 a 18 zákona č. 210/1985 mohlo ministerstvo dopravy dekrétom zostaviť zoznam záväzkov verejnej služby, ktoré sa mali zachovať z dôvodu verejného záujmu a v rámci obmedzení finančných prostriedkov pridelených zo štátneho rozpočtu.

(40) Dňa 16. januára 1990 ministerstvo dopravy prijalo dekrét 1-T (ďalej len „**ministerský dekrét 1-T/1990**“). V článku 2 uvedeného dekrétu sa stanovoval zoznam tarifných záväzkov, ktoré sa majú uložiť skupine FS Group v prípade prepravy určitých kategórií cestujúcich a tovarov. Uvedený zoznam obsahoval tarifné záväzky týkajúce sa:

— nákladnej dopravy medzi talianskou pevninou a Sardíniou v súlade s článkom 12 zákona č. 588 z 11. júna 1962 ([36]) (ďalej len „**zákon č. 588/1962**“), v ktorom sa stanovujú kritériá výpočtu železničných taríf pre spojenia so Sardíniou,

— medzinárodnej nákladnej dopravy cez prístav Terst a

— medzinárodnej nákladnej dopravy v rámci Európskeho spoločenstva uhlia a ocele.

(41) Od 1. júla 1992, po nadobudnutí účinnosti nariadenia (EHS) č. 1893/91, ktorým sa mení nariadenie (EHS) č. 1191/69 (odôvodnenie 31), talianske orgány regulovali ukladanie záväzkov verejnej služby prostredníctvom zmlúv o verejných službách a prestali využívať systém jednostranného ukladania záväzkov verejnej služby zavádzaných dekrétmi.

([34]) Zákon č. 210/1985 zo 17. mája 1985, ktorým sa zriaďuje subjekt „Ferrovie dello Stato“.

([35]) Zákon č. 41 z 28. februára 1986 týkajúci sa ustanovení o ročnom a viacročnom štátnom rozpočte.

([36]) Článok 12 zákona č. 588/1962, v ktorom sa stanovuje plán na podporu hospodárskeho a spoločenského rozvoja Sardínie, znie: „v prípade tovarov prepravovaných službami trajektov sa uplatňujú železničné tarify vypočítané na základe virtuálnej vzdialenosti 100 km“ a „na takúto prepravu sa nevzťahujú fixné sadzby, príplatky a osobitné poplatky vo výške presahujúcej sadzby, príplatky a poplatky platné v Taliansku pre tú istú vzdialenosť a za ten istý tovar, ani tranzitné kvóty“.

(42) V dôsledku toho Taliansko, pokiaľ ide o služby železničnej nákladnej dopravy, zaviedlo tarifné záväzky uvedené v odôvodnení 40 na obdobie od júla do decembra 1992 na základe zmlúv o verejných službách uzavretých 23. januára 1991 medzi ministerstvom dopravy a skupinou FS Group. Taliansko zachovalo tieto tarifné záväzky na rok 1993 uzavretím novej zmluvy o verejných službách 29. decembra 1992 so skupinou FS Group. Taliansko následne uzavrelo so skupinou FS Group dve ďalšie zmluvy o verejných službách na obdobia 1994 – 1996 a 1997 – 1999. V zmluve na obdobie 1997 – 1999 sa zaviedla doložka o kontinuite, podľa ktorej bola skupina FS Group po uplynutí platnosti zmluvy povinná dodržiavať tarifné záväzky stanovené v zmluve až do podpisu ďalších zmlúv o verejných službách.

(43) V zmluvách o verejných službách uzavretých na obdobia 1994 – 1996 a 1997 – 1999 sa ukladali tarifné záväzky v prípade týchto služieb poskytovaných skupinou FS Group:

— vnútroštátnej nákladnej dopravy medzi talianskou pevninou a Sardíniou v súlade s článkom 12 zákona č. 588/1962, v ktorom sa stanovujú kritériá výpočtu železničných taríf pre spojenia so Sardíniou,

— medzinárodnej nákladnej dopravy cez prístav Terst,

— medzinárodnej nákladnej dopravy v rámci Európskeho spoločenstva uhlia a ocele: tento záväzok vyplynul z dohody medzi zástupcami vlád členských štátov Európskeho spoločenstva uhlia a ocele podpísanej 21. marca 1955, v ktorej sa umožňovalo uplatňovanie znížených taríf na prepravu uhlia a ocele,

— vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti presahujúce 1 000 km a

— medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom: v súlade s článkom 5 ([37]) dvojstrannej dohody medzi Talianskom a Maďarskom z 19. apríla 1988, ratifikovanej zákonom č. 440 z 30. decembra 1989 (ďalej len „**zákon č. 440/1989**“) ([38]), sa zaviedla 15 % zľava z bežnej sadzby za prepravu cez Rakúsko a 50 % zľava z bežnej sadzby za prepravu cez (bývalú) Juhosláviu.

(44) V období 2000 – 2014 Taliansko prijalo prešetrované opatrenia. Uvedené opatrenia sa opisujú v oddiele 3 tohto rozhodnutia.

3. OPIS OPATRENÍ

3.1. Príjemca

3.1.1. *Trenitalia*

(45) Spoločnosť Trenitalia bola založená v júni 2000 ako plne kontrolovaná pobočka spoločnosti Ferrovie dello Stato S.p.A., holdingovej spoločnosti skupiny FS Group, ktorej jediným akcionárom je talianske ministerstvo hospodárstva a financií. Spoločnosť Trenitalia bola založená po reforme skupiny FS Group, ktorá sa začala v júli 1998 organizačným, právnym a účtovným oddelením činnosti skupiny FS Group (infraštruktúry, služieb osobnej dopravy, služieb regionálnej dopravy a služieb nákladnej dopravy) a pokračovala zriadením samostatných právnych subjektov kontrolovaných skupinou FS Group (spoločnosti Trenitalia v júni 2000 a Rete Ferroviaria Italiana v júli 2001). Spoločnosť Trenitalia ihneď po svojom založení prevzala od skupiny FS Group poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy. Spoločnosť Trenitalia je v súčasnosti najväčším prevádzkovateľom železničnej dopravy v Taliansku a do 31. decembra 2016 pôsobila v oblasti osobnej aj nákladnej dopravy.

([37]) Za predpokladu, že „[v] prípade dovoznej a vývoznej nákladnej dopravy do Maďarska a z neho cez slobodný prístav Terst sa železničné sadzby na staniciach štátnych hraníc vedúcich do staníc slobodného prístavu Terst stanovujú na základe zvýhodneného sadzobného zaobchádzania v porovnaní so zaobchádzaním, ktoré sa stanovuje v súčasných podmienkach a sadzobníku talianskych štátnych dráh,“ a že „[v]šetky záležitosti týkajúce sa železničných služieb vrátane poplatkov budú podliehať samostatnej dohode, ktorú uzavrú železničná spoločnosť vo vlastníctve talianskeho štátu a maďarský manažér železničnej infraštruktúry po konzultáciách s ostatnými správami železníc v tranzitných štátoch“.

([38]) V článku 11 zákona č. 440/1989 sa platnosť dvojstrannej dohody obmedzuje na päť rokov s automatickým obnovením na ďalšie päťročné obdobie, pričom každá zmluvná strana má možnosť ju šesť mesiacov pred začatím ďalšieho obdobia vypovedať.

3.1.2. *Reorganizácia činností nákladnej dopravy skupiny FS Group z roku 2017*

(46) Od 1. januára 2017 sa skupina FS Group rozhodla reorganizovať svoje činnosti nákladnej dopravy preskupením všetkých činností skupiny FS Group v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy na jeden subjekt Mercitalia Group ([39]) ([40]). Skupina FS Group preto previedla železničnú nákladnú činnosť spoločnosti Trenitalia (tzv. nákladnú divíziu) na novozaloženú spoločnosti Mercitalia Rail S.r.l. (ďalej len „**Mercitalia Rail**“) ([41]), plne kontrolovanú spoločnosťou Mercitalia Logistics S.p.A. (ďalej len „**Mercitalia Logistics**“) ([42]), ktorá je samotná pod výhradnou kontrolou skupiny FS Group. Prostredníctvom spoločnosti Mercitalia Logistics poskytuje skupina FS Group služby nákladnej dopravy v Taliansku a v zahraničí s využitím konvenčných aj kombinovaných techník prepravy ([43]).

(47) Prevod sa uskutočnil, keď spoločnosť Mercitalia Rail získala príslušné bezpečnostné certifikáty, aby mohla pôsobiť ako železničný podnik na trhu so železničnou nákladnou dopravou. ([44]) Transakcia sa uskutočnila vo forme proporčného oddelenia všetkých aktív a pasív nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia v prospech spoločnosti Mercitalia Rail ([45]), a to vrátane zamestnancov, železničných koľajových vozidiel, zariadení údržby, obchodných zmlúv a investícií spoločnosti Trenitalia v spoločnostiach pôsobiacich v odvetví nákladnej dopravy a/alebo logistiky ([46]). Vzhľadom na druh operácie, ktorá bola záležitosťou vnútornej reštrukturalizácie skupiny FS Group, spoločnosť Mercitalia Rail nevyplatila spoločnosti Trenitalia žiadnu náhradu za prevedené činnosti.

(48) Od 1. januára 2017 sa spoločnosť Mercitalia Rail stala novým vlastníkom nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia.

([39]) Vo výročnej finančnej správe skupiny FS Group za rok 2017 (k dispozícii na stránke https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, online stav k 15. novembru 2023) sa uvádza, že „rok 2017 bol pre [skupinu FS Group] historickým rokom, keďže bola založená spoločnosť Mercitalia Rail, spin-off podnik spoločnosti Trenitalia v odvetví nákladnej dopravy. Okrem toho bola spoločnosť Mercitalia Logistics založená na základe transformácie spoločnosti FS Logistica a pôsobí ako subholdingová spoločnosť, ktorá zodpovedá za koordinovanie všetkých logistických a nákladných spoločností skupiny, ktoré spoločne tvoria [skupinu] Mercitalia“ (s. 3). V odpovedi z 11. apríla 2023 talianske orgány vysvetlili, že skupina Mercitalia sa v súčasnosti skladá zo spoločnosti Mercitalia Logistics a jej šiestich dcérskych spoločností: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal SpA, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, TX Logistik a TerAlp.

([40]) Pozri https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (online stav k 15. novembru 2023). Ako vysvetlili talianske orgány v odpovedi z 11. apríla 2023, reorganizácia sa týkala činností železničnej nákladnej dopravy spoločnosti Trenitalia, ako aj všetkých ostatných spoločností skupiny FS Group pôsobiacich na trhu so železničnou nákladnou dopravou.

([41]) Existujúca spoločnosť FS Telco Srl si zmenila názov na Mercitalia Rail Srl a začala sledovať nový cieľ, konkrétne poskytovanie a komercializáciu služieb železničnej nákladnej dopravy vrátane dopravy nebezpečného tovaru a nebezpečného odpadu v Taliansku a v zahraničí.

([42]) V roku 2017 si spoločnosť FS Logistica SpA, zriadená v roku 2007 v dôsledku rozhodnutia spoločnosti Ferrovie dello Stato zoskupiť do jedného výhradného prevádzkovateľa všetky logistické činnosti vykonávané v rámci skupiny FS Group, zmenila názov na Mercitalia Logistics SpA.

([43]) Vo svojej výročnej finančnej správe za rok 2017 (pozri poznámku pod čiarou č. [39]) skupina FS Group uviedla, že „pokiaľ ide o nákladnú dopravu, [skupina FS Group] vytvorila a presadzuje prostredníctvom založenia [skupiny] Mercitalia, na ktorej čele stojí subholdingová spoločnosť Mercitalia Logistics S.p.A., nový obchodný model pozostávajúci z rozvoja integrovanej nákladnej dopravy a logistických dopravných riešení za najlepších trhových podmienok. V rámci [skupiny] sa službám železničnej dopravy, ktoré sa poskytujú na základe odborných poznatkov a profesionálnych skúseností obchodného útvaru pre nákladnú dopravu dcérskej spoločnosti Trenitalia S.p.A., darilo v tomto prvom roku dobre, a to čiastočne z dôvodu integrácie s ostatnými spoločnosťami skupiny“ (pozri s. 62).

([44]) Prístup k železničnej infraštruktúre sa udeľuje iba železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi platného bezpečnostného certifikátu. Bezpečnostné certifikáty predstavujú dôkaz, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a dokáže plniť svoje zákonné záväzky. V danom čase tvorila právny rámec smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44), ktorá bola účinná do 30. októbra 2020 (vrátane). Od 31. októbra 2020 je zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102).

([45]) V odpovedi z 11. apríla 2023 talianske orgány predložili Komisii akt o oddelení spoločností, ktorý podpísali zákonní zástupcovia spoločností Trenitalia a Mercitalia Rail 21. decembra 2016 s účinnosťou od 1. januára 2017. Oddelenie spoločností viedlo k zníženiu základného imania spoločnosti Trenitalia a k pomernému zvýšeniu hodnoty kapitálu spoločnosti Mercitalia Rail o výšku rovnajúcu sa účtovnej hodnote prevedenej nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia.

([46]) Pozri výročnú finančnú správu skupiny FS Group za rok 2017 (pozri poznámku pod čiarou č. [39]), s. 174.

3.2. **Opatrenia**

(49) V období od roku 2000 do roku 2014 získala spoločnosť Trenitalia od štátu finančnú náhradu v celkovej výške 1,6 miliardy EUR za plnenie záväzkov verejnej služby v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy na talianskom území vrátane obojsmerných spojení so Sardíniou a Sicíliou. Tieto záväzky verejnej služby sa plnili na základe nasledujúcich troch zmlúv o verejných službách uzavretých medzi ministerstvom infraštruktúry a dopravy (ďalej len „**ministerstvo infraštruktúry a dopravy**“) a spoločnosťou Trenitalia podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69.

— Prvá zmluva, podpísaná 18. októbra 2002, sa pôvodne týkala obdobia od 1. januára 2000 do 31. decembra 2001 a uplatňovala sa na služby osobnej ([47]) a nákladnej dopravy. K dátumu uplynutia platnosti bola automaticky predĺžená na ďalšie dva roky do konca roka 2003 na základe doložky o kontinuite (ďalej len „**prvá zmluva**“).

— Druhá zmluva, podpísaná 27. marca 2007, sa pôvodne týkala obdobia od 1. januára 2004 do 31. decembra 2006 a uplatňovala sa iba na služby nákladnej dopravy. K dátumu uplynutia platnosti bola automaticky predĺžená na ďalšie dva roky do konca roka 2008 na základe doložky o kontinuite (ďalej len „**druhá zmluva**“).

— Tretia zmluva, podpísaná 3. decembra 2012, sa týkala obdobia od 1. januára 2009 do 31. decembra 2014 a uplatňovala sa iba na služby nákladnej dopravy (ďalej len „**tretia zmluva**“). Platnosť uvedenej zmluvy uplynula 31. decembra 2014 bez predĺženia.

(50) Z prvej a druhej zmluvy vyplýva, že spoločnosť Trenitalia by v prípade ich neexistencie komerčne neposkytovala relevantné služby nákladnej dopravy za rovnakých podmienok ([48]). Tretia zmluva sa týka záväzku členských štátov podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 nahradiť podniku uložený „záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme“. Záväzky verejnej služby sa vymedzujú ako záväzky, ktoré by dopravný podnik, ak by zohľadnil svoje vlastné obchodné záujmy, buď neprijal, alebo by ich neprijal v rovnakej miere alebo za rovnakých podmienok.

Tabuľka 1

Zoznam zmlúv o verejných službách, ktorých sa týka formálne vyšetrovacie konanie

Zmluvy o verejných službách	Obdobie uplatňovania	Podpis	Prvá platba	Kompenzácie spolu
I	1. 1. 2000 – 31. 12. 2003	18. 10. 2002	2003	404,6 milióna EUR
II	1. 1. 2004 – 31. 12. 2008	27. 3. 2007	2007	613,7 milióna EUR
III	1. 1. 2009 – 31. 12. 2014	3. 12. 2012	2010	612,1 milióna EUR

([47]) Keďže rozhodnutie o začatí konania sa týkalo iba služieb železničnej nákladnej dopravy, služieb osobnej dopravy sa toto rozhodnutie netýka.

([48]) Článok 5 ods. 1 prvej zmluvy znie: „Ministerstvo uznáva, že služby nákladnej dopravy podľa bodu 2 tejto zmluvy uvedeného ďalej v texte sa poskytovali v súlade s dohodami o poskytovaní služieb z rokov 1994, 1996 a 1997 – 1999, medzinárodnými záväzkami štátu, dekrétom ministerstva dopravy č. 1-T z roku 1990 a s príslušnými zákonnými záväzkami v nich uvedenými, a súčasne uznáva, že keby tieto služby poskytovala spoločnosť na čisto komerčnej báze, poskytovali by sa v inom rozsahu alebo za iných podmienok, ako to bolo v skutočnosti“. Článok 2 ods. 3 druhej zmluvy znie: „keby tieto isté služby poskytovala spoločnosť na čisto komerčnej báze, poskytovali by sa v inom rozsahu alebo za iných podmienok, ako sa v skutočnosti poskytovali. Najmä obojsmerná preprava tovaru týkajúca sa dvoch najväčších ostrovov zaručuje neustále spojenia s pevninou, mobilitu prepravy tovaru na dlhé a veľmi dlhé vzdialenosti a prispieva k obnoveniu územnej rovnováhy“.

3.2.1. *Prvá zmluva*

3.2.1.1. Informácie o uzavretí prvej zmluvy

(51) V súlade s doložkou o kontinuite začlenenou do zmluvy o verejných službách uzavretej na obdobie 1997 – 1999 (pozri odôvodnenie 42) skupina FS Group uplatňovala tarifné záväzky na svoje služby železničnej nákladnej dopravy aj po uplynutí platnosti uvedenej zmluvy, t. j. aj po 31. decembri 1999.

(52) V pokyne premiéra z 18. marca 1999 ([49]) sa vyžadovalo, aby skupina FS Group vypracovala podnikateľský plán s cieľom aktualizovať záväzky uvedené v zmluve o verejných službách týkajúcej sa obdobia 1997 – 1999. V roku 1999 skupina FS Group predložila ministerstvu infraštruktúry a dopravy svoj podnikateľský plán na obdobie 1999 – 2003. V uvedenom podnikateľskom pláne sa podrobne uvádzali aj služby železničnej nákladnej dopravy poskytované spoločnosťou za podmienok, ktoré by za obchodných podmienok neboli bez náhrady životaschopné. Ministerstvo infraštruktúry a dopravy schválilo podnikateľský plán v júli 2000, pričom určilo služby, ktoré z dôvodu verejného záujmu považovalo za nevyhnutné zachovať ([50]).

(53) Spoločnosť Trenitalia ([51]) a ministerstvo infraštruktúry a dopravy uzavreli prvú zmluvu 18. októbra 2002.

3.2.1.2. Obsah prvej zmluvy

(54) V prvej zmluve sa od spoločnosti Trenitalia vyžadovalo, aby dodržiavala určité tarifné záväzky (t. j. záväzok účtovať za konkrétne služby cenu nižšiu, ako by bola inak trhová cena podľa sadzobníka spoločnosti Trenitalia v prípade neexistencie tarifných záväzkov) a záväzky prevádzkovať, za ktoré sa jej vyplatí náhrada vypočítaná na základe metodiky stanovenej v zmluve.

(55) V prvej zmluve sa zachovali existujúce tarifné záväzky, ktoré boli zavedené v zmluve o verejných službách na obdobie 1997 – 1999 (pozri odôvodnenie 43), týkajúce sa týchto služieb železničnej nákladnej dopravy poskytovaných spoločnosťou Trenitalia, a to bez úpravy parametrov na stanovenie príslušnej náhrady:

— *železničná nákladná doprava medzi pevninou a Sardíniou*: v súlade s článkom 12 zákona č. 588/1962 sa v prvej zmluve stanovovalo, že náhrada sa vypočíta ako rozdiel medzi železničnou tarifou vypočítanou na základe skutočnej precestovanej vzdialenosti medzi Civitavecchipu a Golfo Aranci (250 km) a tarifou vypočítanou na základe virtuálnej vzdialenosti 100 km,

— *železničná nákladná doprava na vzdialenosti presahujúce 1 000 km:* ([52]) tento záväzok bol zameraný na zachovanie regresívnych kilometrických taríf nad prahovou hodnotou 1 000 km. V prípade neexistencie tohto záväzku by sa sadzba uplatňovaná spoločnosťou Trenitalia na nákladnú dopravu už po tisícom kilometri (t. j. úroveň náhrady fixných nákladov v plnej výške) neznižovala. ([53]) V prvej zmluve sa stanovila náhrada vypočítaná ako rozdiel medzi sumami, ktoré by sa získali, ak by sa uplatnila teoretická sadzba za kilometer (ktorá sa prestáva znižovať po dosiahnutí bodu, v ktorom sú fixné náklady nahradené v plnej výške, čo je ekvivalentom tisíceho kilometra), a sumami, ktoré by sa účinne získali, ak by sa uplatnila kilometrová sadzba stanovená v zmluve so spoločnosťou Trenitalia, ktorá sa naďalej znižuje aj po 1 000 km,

([49]) Pokyn premiéra z 18. marca 1999, uverejnený v talianskom úradnom vestníku č. 113 zo 17. mája 1999.
([50]) Dané služby sa uvádzajú v odôvodnení 55.
([51]) Spoločnosť Trenitalia prevzala poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy od skupiny FS Group od svojho založenia v júni 2000.
([52]) Tento záväzok sa týkal iba vnútroštátnej dopravy.
([53]) Ako sa uvádza v dôvodovej správe z februára 2002 (príloha 9.1 k odpovedi Talianska z 29. októbra 2012), „[s]adzba uplatňovaná na nákladnú dopravu sa zvyšuje so zvyšujúcim sa počtom kilometrov, ale nie proporcionálne; výraznejšie znižovanie sa prejavuje v pásmach počiatočných kilometrov a potom sa postupne vyrovnáva, až kým sa nestane takmer asymptotickým. Po tisícom kilometri sa však tarifa stáva regresívnejšou, a tak odráža tarifné záväzky zavedené v predchádzajúcich zmluvách o službách“.

— *železničná preprava uhlia a ocele v rámci Európskeho spoločenstva pre uhlie a oceľ*: v prvej zmluve sa stanovila náhrada vypočítaná ako rozdiel medzi príjmami vyplývajúcimi z uplatňovania tarifných záväzkov a príjmami, ktoré by spoločnosť Trenitalia dosiahla, keby uplatňovala svoju bežnú sadzbu. Tento záväzok platil až do 1. mája 2002 ([54]),

— *služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom*: v prvej zmluve sa stanovila náhrada vypočítaná na základe 15 % zľavy z bežnej sadzby za tranzity cez Rakúsko a 50 % zníženia bežnej sadzby za tranzity cez krajiny bývalej Juhoslávie (Slovinsko a Chorvátsko), ktoré boli stanovené podľa článku 5 zákona č. 440/1989. V článku 11 zákona č. 440/1989 sa platnosť dvojstrannej dohody medzi Talianskom a Maďarskom obmedzuje na päť rokov s automatickým obnovením na ďalšie päťročné obdobie, pričom každá zmluvná strana má možnosť ju šesť mesiacov pred začatím ďalšieho obdobia vypovedať. V zmluve sa stanovila náhrada vypočítaná ako rozdiel medzi príjmami vyplývajúcimi z uplatňovania tarifných záväzkov, a príjmami, ktoré by spoločnosť Trenitalia dosiahla, keby uplatňovala svoju bežnú sadzbu,

— *služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima*: v súlade s ustanoveniami ministerského dekrétu 1-T/1990 sa v prvej zmluve stanovili tarifné záväzky v oblasti služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy prechádzajúcej cez prístav Terst Marittima ([55]) inej ako dopravy medzi prístavom Terst a Maďarskom podľa zákona č. 440/1989 ([56]). Náhrada sa rovnala rozdielu medzi príjmami vyplývajúcimi z uplatňovania tarifných záväzkov a príjmami, ktoré by spoločnosť Trenitalia dosiahla, keby uplatňovala svoju bežnú sadzbu, vynásobenému celkovým počtom vozňov vo vývoznom/dovoznom tranzite cez prístav Terst Marittima.

(56) V prvej zmluve sa zaviedli aj nové tarifné záväzky týkajúce sa týchto služieb železničnej nákladnej dopravy poskytovaných spoločnosťou Trenitalia:

— *služby intermodálnej dopravy na trase Lyon – Turín*: dňa 15. júla 1999 sa skupina FS Group a spoločnosť *Société Nationale des Chemins de fer Français* (ďalej len „**SNCF**“) zmluvne dohodli na uplatňovaní 30 % zľavy z bežnej sadzby pri službách intermodálnej dopravy na trase Lyon Venissieux – Turín Orbassano. Zľava mala prispieť k vyriešeniu preťaženia na cestných obchádzkach medzi Talianskom a Francúzskom spôsobeného trojročným uzavretím Montblanského tunela po nehode z marca 1999. Uvedené služby umožňovali plynulý tranzit tovaru prepravovaného cestnou nákladnou dopravou na taliansko-francúzskej hranici bez ohľadu na dĺžku úseku cestnej dopravy. ([57]) V prvej zmluve sa stanovila náhrada vypočítaná ako rozdiel medzi príjmami vyplývajúcimi z uplatňovania tarifných záväzkov, a príjmami, ktoré by spoločnosť Trenitalia dosiahla, keby uplatňovala svoju bežnú sadzbu. Uvedený záväzok platil od 1. januára 2000 až do konca roka 2001,

— *služby kombinovanej pozemnej železničnej nákladnej dopravy*: tento záväzok sa týkal iba vnútroštátnych služieb. Zameriaval sa na podporu opätovného zaistenia rovnováhy medzi znečisťujúcimi druhmi dopravy (napríklad cestnou dopravou) a udržateľnejšími druhmi dopravy (napríklad železničnou). Tento záväzok platil až do 31. decembra 2003. V prvej zmluve sa stanovovala náhrada vypočítaná ako rozdiel medzi priemernou cenou konvenčnej železničnej dopravy ([58]) a cenou kombinovanej dopravy, ktorá sa uplatňovala na celý objem kombinovanej prepravy.

([54]) Teda šesť mesiacov po uverejnení rozhodnutia zástupcov vlád členských štátov zasadajúcich v Rade z 23. októbra 2001, ktorým sa ukončuje platnosť zmluvy z 21. marca 1955 o zavedení medzinárodných železničných taríf na prepravu uhlia a ocele, ktoré viedlo k zrušeniu dohody z 21. marca 1955, v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

([55]) Prístav Terst Marittima je len jednou časťou prístavu Terst; pozostáva z prístavného bazénu pri nakladacích a vykladacích dokoch prístavu (móla V, VI a VII). Terst Marittima sa považuje za železničnú stanicu Campo Marzio Terstu, ktorá predstavuje hlavnú infraštruktúru obsluhujúcu uvedené doky.

([56]) V ministerskom dekréte č. 239/T z 13. apríla 1992 sa objasnilo, že uvedené tarifné záväzky sa nemôžu pripočítať k tarifným záväzkom stanoveným v zákone č. 440/1989.

([57]) Inými slovami, časť cesty absolvovaná cestnou dopravou nebola obmedzená dĺžkou a mohla presahovať časť cesty absolvovanú železničnou dopravou (pozri poznámku pod čiarou č. [11]).

([58]) Konvenčná železničná doprava predstavuje dopravné služby poskytované z východiskového do cieľového miesta výlučne po železnici.

(57) V prvej zmluve sa okrem toho zaviedli aj záväzky pre spoločnosť Trenitalia prevádzkovať *trajektovú prepravu a manévrovať nákladnú dopravu medzi pevninou a ostrovmi Sardínia a Sicília*. Týmito záväzkami sa umožnilo poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a uvedenými ostrovmi prevozom vlakov na trajektoch na morskom úseku trasy. Náhrada sa týkala poplatkov, ktoré zaplatila spoločnosť Trenitalia manažérovi infraštruktúry za poskytovanie služieb trajektovej prepravy a manévrovania, vypočítaných na základe ceny za nalodenie a vylodenie a jednotkovej ceny nákladov na trajekt a vynásobených počtom vykonaných ciest.

(58) Podľa článku 8 prvej zmluvy bola spoločnosť Trenitalia povinná zaslať ministerstvu infraštruktúry a dopravy osvedčené finančné účty týkajúce sa plnenia záväzkov verejnej služby za rok 2001.

(59) V článku 10 prvej zmluvy sa vyžadovalo, aby spoločnosť Trenitalia po uplynutí platnosti prvej zmluvy poskytovala služby, ktorých sa týkala prvá zmluva, až do oznámenia ministerstva infraštruktúry a dopravy ([59]). Náhrada za každý ďalší mesiac poskytovania služieb nemohla presiahnuť jednu dvanástinu ročnej náhrady stanovenej na rok 2001. Ak boli prijaté právne ustanovenia nezlučiteľné so záväzkom pokračovať v poskytovaní služieb, spoločnosť Trenitalia mala nárok pozastaviť výkon služieb poskytovaných v rámci doložky o kontinuite bez toho, aby bola dotknutá náhrada, ktorá sa mala vyplatiť za služby poskytované do daného dátumu, v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 4 a 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(60) V článku 11 prvej zmluvy sa stanovuje pokuta vo výške 250 000 EUR za nesplnenie akéhokoľvek záväzku verejnej služby uvedeného v odôvodneniach 55 až 57.

(61) Náhrada za roky 2000 – 2003 (356,4 milióna EUR) bola Taliansku vyplatená v roku 2003 (237,6 milióna EUR) a v roku 2005 (118,8 milióna EUR).

3.2.2. *Druhá zmluva*

3.2.2.1. Informácie o uzavretí druhej zmluvy

(62) Po uplynutí platnosti prvej zmluvy (31. decembra 2001) spoločnosť Trenitalia naďalej plnila záväzky verejnej služby uložené podľa prvej zmluvy v súlade s doložkou o kontinuite (pozri odôvodnenie 59). Záväzky verejnej služby poskytované podľa prvej zmluvy v rámci týchto služieb už neboli účinné od:

— 1. januára 2002 v prípade služieb intermodálnej dopravy na trase Lyon – Turín (pozri odôvodnenie 56),

— 1. mája 2002 v prípade železničnej prepravy uhlia a ocele v rámci Európskeho spoločenstva uhlia a ocele po skončení činnosti Európskeho spoločenstva uhlia a ocele (pozri odôvodnenie 55),

— 1. januára 2004 v prípade služieb kombinovanej pozemnej železničnej nákladnej dopravy (pozri odôvodnenie 56).

(63) Zo správy predloženej spoločnosťou Trenitalia ministerstvu infraštruktúry a dopravy o finančných nákladoch za rok 2005, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia pri plnení záväzkov verejnej služby podľa prvej zmluvy, vyplynulo, že prvá zmluva sa, pokiaľ ide o nákladnú dopravu medzi pevninou a ostrovmi Sardínia a Sicília, týkala iba nákladov na trajektovú prepravu a manévrovanie, pričom sa v nej neprihliadalo na dodatočné náklady, ktoré znášala spoločnosť Trenitalia pri plnení záväzkov verejnej služby medzi pevninou a ostrovmi Sardínia a Sicília. S cieľom splniť záväzky verejnej služby podľa prvej zmluvy musela spoločnosť Trenitalia spravovať a udržiavať viacero železničných staníc a infraštruktúr na Sardínii a Sicílii, aby mohla organizovať nakladanie a vykladanie tovaru. Tieto náklady neboli v prvej zmluve zohľadnené, hoci ich prakticky znášala spoločnosť Trenitalia a priamo súviseli s plnením záväzkov verejnej služby uložených v prvej zmluve.

([59]) V článku 10 prvej zmluvy sa takisto výslovne uvádzalo, že ministerstvo infraštruktúry a dopravy musí znovu zaviesť záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme a kritériá na určenie príslušnej náhrady, v ktorých sa zohľadní platný deregulačný proces, ako aj štúdie a podrobné analýzy, ktoré sa majú vykonať.

(64) Ministerstvo infraštruktúry a dopravy preto v priebehu roka 2006 vypracovalo novú zmluvu o verejných službách. Spoločnosť Trenitalia a ministerstvo infraštruktúry a dopravy uzavreli druhú zmluvu 27. marca 2007 na obdobie 2004 – 2006, pričom zohľadnili záväzky verejnej služby, ktoré spoločnosť Trenitalia podľa plnila doložky o kontinuite uvedenej v prvej zmluve.

3.2.2.2. Obsah druhej zmluvy

(65) V druhej zmluve sa ukladali tie isté tarifné záväzky (s rovnakými parametrami na určenie výšky náhrady), aké sa už stanovovali v prvej zmluve ([60]):

— regresívny tarifný záväzok týkajúci sa železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti presahujúce 1 000 km,

— tarifný záväzok týkajúci sa medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi prístavom Terst a Maďarskom,

— tarifný záväzok týkajúci sa služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima,

— tarifný záväzok týkajúci sa železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sardíniou.

(66) V druhej zmluve sa rovnako ako v prvej zmluve ukladal spoločnosti Trenitalia záväzok prevádzkovať trajektovú prepravu a manévrovanie (v rámci obojsmernej prepravy týkajúcej sa Sardínie a Sicílie) (pozri odôvodnenie 57).

(67) Na rozdiel od prvej zmluvy sa v druhej zmluve ukladal dodatočný záväzok, podľa ktorého musela spoločnosť Trenitalia obsluhovať určitý počet železničných staníc uvedených v prílohe 1 k druhej zmluve, a to na účely služieb nákladnej dopravy na Sardíniu a Sicíliu a z týchto ostrovov, aby sa zachoval rovnaký objem služieb nákladnej dopravy, aký sa poskytoval v súvislosti s týmito ostrovmi v roku 2004.

(68) Preto druhá zmluva obsahovala aj novú metodiku náhrad za záväzky verejnej služby poskytované zo Sardínie a Sicílie a na Sardíniu a Sicíliu. Uvedené záväzky verejnej služby tvorili viac ako 70 % náhrad podľa druhej zmluvy. Na rozdiel od prvej zmluvy (pozri odôvodnenia 55 až 57) sa náhrada udelená spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy týkala rozdielu medzi nákladmi na organizáciu služieb železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sicíliou/Sardíniou (vrátane správy železničných staníc) a príjmami vyplývajúcimi z týchto služieb (vrátane náhrady poskytnutej na pokrytie tarifných záväzkov a poplatkov zaplatených manažérovi železničnej infraštruktúry).

(69) Celková náhrada za plnenie záväzkov verejnej služby uložených v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sicíliou a Sardíniou sa preto vypočítala na základe výkazu ziskov a strát spoločnosti Trenitalia týkajúceho sa uvedených služieb. Konkrétnejšie sa v uvedenom výkaze ziskov a strát zohľadňovali príjmy vyplývajúce z prepravy tovaru (vrátane náhrady ušlých príjmov vyplývajúcich z uplatňovania tarifných záväzkov), ako aj pridružené príjmy ([61]). Na strane nákladov sa vo výkaze ziskov a strát uvádzali všetky náklady na poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sardíniou a Sicíliou (vypočítané ako jednotkové náklady na vlakokilometer), ako aj náklady pripísateľné lodným trasám a manévrovaniu vozňov a správe železničných staníc a ich zariadení. Náhrada obsahovala zisk určený ako výsledok vážených priemerných kapitálových nákladov a použitého kapitálu a spoločnosti Trenitalia.

(70) A napokon sa v druhej zmluve okrem toho ukladal záväzok plánovať a koordinovať všetky činnosti pridružené k poskytovaniu všetkých služieb železničnej nákladnej dopravy, ktorých sa týkala druhá zmluva (najmä údržbu a generálnu opravu železničných vozidiel, optimálnu úroveň bezpečnostných podmienok, administratívnych a obchodných činností na podporu správy služieb).

([60]) Taliansko v druhej zmluve už neuložilo tarifné záväzky týkajúce sa železničnej nákladnej dopravy uhlia a ocele v rámci Európskeho spoločenstva uhlia a ocele (pozri odôvodnenie 55), služieb intermodálnej dopravy na trase Lyon – Turín (pozri odôvodnenie 56) a služieb kombinovanej nákladnej dopravy, ktoré sa už *de facto* od 1. januára 2004 neposkytovali (pozri odôvodnenie 55).

([61]) Pridružené príjmy sú príjmy vyplývajúce z tovaru alebo zo služieb, ktoré netvoria hlavné obchodné činnosti spoločnosti (v tomto prípade služby nákladnej dopravy).

(71) V druhej zmluve sa stanovovala platba celkovej sumy náhrady vo forme celkového ročného poplatku splatného v dvoch splátkach (80 % sumy splatnej ročne, keď spoločnosť Trenitalia predloží svoje ročné hospodárske prognózy do 30. júna roka nasledujúceho po referenčnom roku, a 20 % sumy, keď spoločnosť Trenitalia predloží osvedčenú ročnú účtovnú závierku). Podľa článku 5 ods. 2 druhej zmluvy musela spoločnosť Trenitalia zaslať svoju ročnú účtovnú závierku, osvedčenú audítormi a vypracovanú v súlade s článkom 5 ods. 3 dekrétu z roku 2003, na kontrolu ministerstvu infraštruktúry a dopravy do 30. septembra roka nasledujúceho po referenčnom roku. Do 45 dní od jej prijatia muselo ministerstvo infraštruktúry a dopravy overiť uvedenú závierku, ako aj množstvo služieb, ktoré skutočne poskytovala spoločnosť Trenitalia.

(72) V druhej zmluve sa stanovovala maximálna výška celkovej ročnej náhrady, ktorá sa mala poskytnúť za plnenie všetkých záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy na roky 2004 – 2006 na základe rozpočtovej prognózy ministerstva hospodárstva a financií na zodpovedajúci rok. Celková udelená ročná náhrada za každý z troch rokov obdobia 2004 – 2006 nemôže v žiadnom prípade presiahnuť skutočné finančné zaťaženie, ktoré spoločnosť Trenitalia znášala podľa osvedčenej ročnej účtovnej závierky. Ak zaplatená náhrada presiahla finančné zaťaženie, ktoré skutočne znášala spoločnosť Trenitalia, ministerstvo infraštruktúry a dopravy po predložení ročnej účtovnej závierky spoločnosti Trenitalia do 30. septembra každého roka odpočítalo zodpovedajúcu nadmernú sumu od splatnej náhrady ([62]).

(73) V článku 9 druhej zmluvy sa stanovuje pokuta vo výške 50 000 EUR za nedodržanie niektorého zo záväzkov verejnej služby uložených spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy, ktorá sa odpočíta od splatnej náhrady ([63]).

(74) Na základe článku 12 druhej zmluvy sa platnosť druhej zmluvy rozšírila až do ďalšieho oznámenia ministerstva infraštruktúry a dopravy. Takéto oznámenie sa muselo zaslať aspoň 90 dní vopred a mohlo sa týkať ukončenia niektorého alebo všetkých záväzkov verejnej služby, ktorých sa zmluva týkala. Podľa tohto článku spoločnosť Trenitalia naďalej poskytovala služby železničnej nákladnej dopravy, na ktoré sa vzťahovala druhá zmluva, aj po uplynutí jej platnosti, a to až do oznámenia ministerstva infraštruktúry a dopravy. Náhrada za každý ďalší mesiac poskytovania služieb nemohla presiahnuť jednu dvanástinu ročnej náhrady stanovenej na rok 2004. Ak boli prijaté právne ustanovenia nezlučiteľné so záväzkom pokračovať v poskytovaní služieb, spoločnosť Trenitalia mala nárok pozastaviť výkon služieb poskytovaných v rámci doložky o kontinuite bez toho, aby bola dotknutá náhrada, ktorá sa mala vyplatiť za služby poskytované do daného dátumu, v súlade postupmi uvedenými v článkoch 4 a 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(75) Celková náhrada, ktorú získala spoločnosť Trenitalia podľa druhej zmluvy, dosiahla výšku 613,7 milióna EUR. Náhrada za rok 2004 (118,8 milióna EUR) bola vyplatená v roku 2007 po podpísaní zmluvy ([64]). Pokiaľ ide o náhradu za služby poskytované v nasledujúcich rokoch (konkrétne v rokoch 2005, 2006, 2007 a 2008), platby sa uskutočnili v rokoch 2007 až 2009 v dvoch splátkach:

— 80 % sumy bolo splatnej po žiadosti podanej spoločnosťou Trenitalia ministerstvu infraštruktúry a dopravy, ku ktorej bol priložený ročný vývoj hospodárskych parametrov použitých na monitorovanie presnosti odhadovanej náhrady,

— 20 % sumy bolo splatnej po predložení osvedčenej účtovnej závierky.

([62]) Pozri článok 4 ods. 2 druhej zmluvy.

([63]) Pokuty *ad hoc* boli uložené v prípade: nepredloženia účtovných informácií ministerstvu infraštruktúry a dopravy; nedodržania noriem kvality pre podniky stanovených v článku 6 ods. 2 druhej zmluvy; nedodržania záväzkov v oblasti služieb týkajúcich sa údržby konkrétneho zoznamu zariadení otvorených verejnosti na poskytovanie služieb nákladnej dopravy na Sardínii a Sicílii a z týchto ostrovov.

([64]) Platba náhrady za rok 2004 bola stanovená v článku 5 ods. 4 druhej zmluvy, v ktorom sa uznávalo, že za rok 2004 spoločnosť Trenitalia plnila záväzky verejnej služby uvedené v článku 2 ods. 1, ako sa stanovujú v prílohe 1, a že záväzky uvedené v článku 3 boli splnené. „Preto je náhrada splatná spoločnosti bez ďalšieho plnenia záväzkov“.

3.2.3. *Tretia zmluva*

3.2.3.1. Informácie o uzavretí tretej zmluvy

3.2.3.1.1. Postupné ukončovanie záväzkov verejnej služby uložených v druhej zmluve

(76) Po uplynutí platnosti druhej zmluvy (31. decembra 2006) spoločnosť Trenitalia naďalej plnila záväzky verejnej služby podľa článku 12 druhej zmluvy.

(77) Dňa 17. januára 2008 však spoločnosť Trenitalia upozornila ministerstvo infraštruktúry a dopravy, že predpokladané náklady na plnenie záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy do veľkej miery presahujú sumu náhrady, ktorú malo Taliansko vyplatiť za rok 2008 ([65]). Vzhľadom na významné riziká nenahradených strát spoločnosť Trenitalia ministerstvu infraštruktúry a dopravy naznačila, že bude musieť znížiť plnenie záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy, a najmä pozastaviť poskytovanie služieb zo Sardínie a Sicílie a na tieto ostrovy, keďže tieto služby boli v rámci druhej zmluvy najstratovejšie.

(78) Dňa 18. januára 2008 ministerstvo infraštruktúry a dopravy vzalo na vedomie významné straty, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia, a súhlasilo s preskúmaním rozsahu záväzkov verejnej služby s cieľom zmierniť riziká nedostatočnej náhrady pre spoločnosť Trenitalia za rok 2008, najmä v súvislosti so službami dopravy na Sardíniu a z nej.

(79) Dňa 28. mája 2008 ministerstvo infraštruktúry a dopravy požiadalo spoločnosť Trenitalia o poskytnutie informácií o plnení záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy, a to najmä finančných údajov (zaznamenané náklady a príjmy) a údajov o doprave (počet ton prepraveného tovaru, obslúžené vlakokilometre, priemerná vzdialenosť atď.). Talianske orgány mali v úmysle preskúmať potrebu záväzkov verejnej služby najmä na základe vývoja na trhu so železničnou nákladnou dopravou po jeho úplnej liberalizácii od 1. januára 2007 (pozri odôvodnenie 23).

(80) Listom z 27. októbra 2008 ministerstvo infraštruktúry a dopravy informovalo spoločnosť Trenitalia o svojom zámere preskúmať rozsah záväzkov verejnej služby uložených spoločnosti Trenitalia, pokiaľ ide o železničnú nákladnú dopravu na Sardíniu, a o tom, že v novej zmluve o verejných službách platnej od 1. januára 2009 je potrebné zohľadniť úpravu rozsahu záväzkov verejnej služby. V tomto liste ministerstvo infraštruktúry a dopravy uviedlo, že sa spoločne s regiónom Sardínia rozhodlo reorganizovať prepravu tovaru medzi Sardíniou a pevninou tým, že upustí od železničnej dopravy na Sardínii a prepravu tovaru na tomto ostrove bude uskutočňovať len cestnou dopravou ([66]). Okrem toho ministerstvo infraštruktúry a dopravy uznalo, že služby železničnej nákladnej dopravy na Sardíniu, ktoré poskytovala spoločnosť Trenitalia za podmienok stanovených v druhej zmluve, si vyžadovali značné náklady.

(81) Dňa 19. decembra 2008 spoločnosť Trenitalia poskytla údaje požadované talianskymi orgánmi. Na základe týchto údajov zaznamenali talianske orgány veľký pokles objemu prepraveného v rokoch 2004 až 2007 (–84 % prepravených ton) v prípade medzinárodných služieb, na ktoré sa vzťahujú tarifné záväzky podľa druhej zmluvy ([67]). Vzhľadom na to sa Taliansko domnievalo, že tarifné záväzky stanovené v druhej zmluve a uložené v prípade služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi prístavom Terst a Maďarskom, ako aj cez prístav Terst Marittima už neboli relevantné, keďže dopyt po týchto službách sa v rokoch 2004 až 2007 dramaticky znížil.

([65]) Spoločnosť Trenitalia vo svojom liste zo 17. januára 2008 adresovanom ministerstvu infraštruktúry a dopravy uviedla, že na rok 2008 počítala s celkovými nákladmi 149 miliónov EUR, zatiaľ čo talianske orgány jej plánovali vyplatiť za rok 2008 náhradu vo výške 92 miliónov EUR. Spoločnosť Trenitalia takisto odkázala na osvedčenú účtovnú závierku za rok 2006 zaslanú ministerstvu infraštruktúry a dopravy, z ktorej vyplýva, že spoločnosti Trenitalia vznikli v roku 2006 nálady na plnenie záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy vo výške 179 miliónov EUR.

([66]) Podľa druhej zmluvy by spoločnosť Trenitalia v prípade dopravy tovaru na Sardíniu a z nej prevádzkovala služby železničnej nákladnej dopravy na pevnine do rôznych prístavov na pevnine; potom by nalodila vozne na plavidlá a vyložila ich na Sardínii, kde by pokračovali po trati cez rôzne železničné stanice na Sardínii (a naopak). Talianske orgány však rozhodli, že spoločnosť Trenitalia už nemusí naloďovať vlaky na plavidlá, keďže tovar sa vyloží priamo v prístavoch na pevnine a prepraví sa po mori na Sardíniu, kde ho vyzdvihnú cestní prepravcovia a rozvezú po celom ostrove.

([67]) T. j. medzinárodná železničná nákladná doprava medzi prístavom Terst a Maďarskom a medzinárodná železničná nákladná doprava cez prístav Terst Marittima.

(82) Ďalej, pokiaľ ide o služby železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti nad 1 000 km, talianske orgány konštatovali, že uvedené služby sa celkovo zameriavali na segmenty v severných častiach Talianska, keďže tieto segmenty prinášali spoločnosti Trenitalia oveľa vyššie zisky. Tá vo svojom podnikateľskom pláne na obdobie 2007 – 2011 plánovala reorganizáciu svojich služieb nákladnej dopravy smerom k segmentom, ktoré sú najziskovejšie, a to najmä po tom, ako sa služby železničnej nákladnej dopravy od 1. januára 2007 otvorili hospodárskej súťaži na vnútroštátnej úrovni. Uvedená reorganizácia činností železničnej nákladnej dopravy spoločnosti Trenitalia preto viedla k podstatnému zníženiu objemu služieb poskytovaných v južnom Taliansku a na veľkých ostrovoch (Sicília/Sardínia), a to najmä od roku 2007. V dôsledku toho dospeli talianske orgány k záveru, že tarifné záväzky na vzdialenosti presahujúce 1 000 km už nie sú vhodné na posilnenie železničnej nákladnej dopravy do južného Talianska.

(83) Ministerstvo infraštruktúry a dopravy teda od 1. januára 2009 už viac od spoločnosti Trenitalia nevyžadovalo, aby dodržiavala tarifné záväzky stanovené podľa druhej zmluvy.

(84) Po reorganizácii prepravy tovaru medzi Sardíniou a pevninou navyše od 1. januára 2009 prestali platiť záväzky verejnej služby stanovené v rámci druhej zmluvy, pokiaľ ide o železničnú nákladnú dopravu medzi Sardíniou a pevninou.

(85) V dôsledku toho sa na spoločnosť Trenitalia od 1. januára 2009 naďalej vzťahovali iba záväzky verejnej služby stanovené v rámci druhej zmluvy týkajúce sa poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy zo Sicílie a na ňu, a to na základe doložky o kontinuite uvedenej v článku 12 druhej zmluvy (t. j. záväzok prevádzkovať manévrovanie a trajektovú prepravu).

3.2.3.1.2. Návrh tretej zmluvy zo 4. marca 2009

(86) V novembri 2008 začali ministerstvo infraštruktúry a dopravy a spoločnosť Trenitalia rokovať o novej zmluve o verejných službách.

(87) Listom z 26. februára 2009 ministerstvo infraštruktúry a dopravy požiadalo spoločnosť Trenitalia o zachovanie verejných služieb železničnej nákladnej dopravy medzi južným Talianskom a severným Talianskom, kým sa ministerstvo infraštruktúry a dopravy a spoločnosť Trenitalia nedohodnú na rozsahu tretej zmluvy. Podľa Talianska bola kontinuita týchto služieb mimoriadne dôležitá na zabezpečenie neustáleho toku tovaru medzi južným Talianskom a severným Talianskom, a tým aj na zachovanie hospodárskej rovnováhy medzi regiónmi Talianska.

(88) Podľa Talianska sa 4. marca 2009, keď si spoločnosť Trenitalia a ministerstvo infraštruktúry a dopravy vymenili návrh tretej zmluvy, zmluvné strany dohodli na väčšine podmienok tejto zmluvy. V uvedenej zmluve sa stanovovalo, že spoločnosť Trenitalia musí poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy z regiónov Abruzzo, Basilicata, Kalábria, Kampánia, Molise, Apúlia a Sicília aj do týchto regiónov (článok 4 návrhu zmluvy a príloha 1 k uvedenému návrhu zmluvy), a ukladal sa jej záväzok zaručiť určitý objem služieb ročne (12,8 milióna vlakokilometrov) ([68]). Uvedené služby sa museli poskytnúť na žiadosť akékoľvek zákazníka so sídlom v Taliansku (ak príjmy na vlakokilometer neboli nižšie ako 5,1 EUR a/alebo rozdiel medzi nákladmi a príjmami na vlakokilometer nepresiahol 16 EUR na vlakokilometer) a pri dodržaní určitých úrovní kvality uvedených v prílohe 2 k návrhu zmluvy. V návrhu zmluvy sa stanovovalo obdobie platnosti od 1. januára 2009 do 31. decembra 2013.

(89) Náhrada sa týkala rozdielu medzi príjmami z dopravy a súvisiacimi nákladmi na plnenie záväzkov verejnej služby podľa návrhu zmluvy ([69]). Spoločnosť Trenitalia mala nárok na celkový ročný poplatok (článok 6 ods. 6 návrhu zmluvy) splatný v dvoch splátkach (90 % sumy vyplatenej po predložení príslušných potvrdení ministerstvu infraštruktúry a dopravy a zostávajúcich 10 % sumy po predložení výročnej správy o kvantitatívnych a kvalitatívnych dopravných službách poskytovaných spoločnosťou Trenitalia). Náhrada bola vypočítaná na základe priemyselného plánu skupiny FS Group na obdobie 2007 – 2011 (článok 6 ods. 3 návrhu zmluvy). Spoločnosť Trenitalia musela ministerstvu infraštruktúry a dopravy aj ministerstvu hospodárstva a financií každoročne predkladať osvedčenú účtovnú závierku s potvrdením výšky príjmov, nákladov a poplatkov, ktoré vznikli spoločnosti pri plnení záväzkov v oblasti služieb, ktoré sa uvádzajú v návrhu zmluvy (článok 6 ods. 7 návrhu zmluvy).

([68]) V návrhu zmluvy (článok 5) sa okrem toho stanovoval záväzok uložený spoločnosti Trenitalia naplánovať a koordinovať všetky činnosti potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme (údržba železničných koľajových vozidiel, bezpečnostné podmienky, administratívne a obchodné činnosti). Od spoločnosti Trenitalia sa takisto vyžadovalo, aby zaručila presné zaznamenávanie údajov a informácií o záväzkoch vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme stanovených podľa návrhu zmluvy (článok 6 návrhu zmluvy).

([69]) Náhrada za rok 2009 bola stanovená na 93 miliónov EUR a za roky 2010 a 2011 na 107 miliónov EUR (bez DPH).

(90) Návrh zmluvy obsahoval pokuty v prípade nedodržania štandardov kvality požadovaných v návrhu zmluvy spoločnosťou Trenitalia. Okrem toho sa v ňom stanovovalo, že v prípade prerušenia a zmien v poskytovaní služieb v dôsledku mimoriadnych udalostí alebo udalostí, ktoré nie je možné pripísať spoločnosti Trenitalia, sa náhrada priznaná spoločnosti Trenitalia proporčne zníži o sumu na vlakokilometre, ktoré neboli obslúžené.

(91) O podmienkach návrhu tretej zmluvy sa v následných mesiacoch ďalej diskutovalo a rokovalo. Podľa Talianska sa nevyriešené otázky, o ktorých sa rokovalo, týkali presného počtu vlakokilometrov, ktoré má spoločnosť Trenitalia ročne obslúžiť ([70]). Medzitým spoločnosť Trenitalia plnila záväzky verejnej služby dohodnuté s ministerstvom infraštruktúry a dopravy v zmysle návrhu zmluvy zo 4. marca 2009 a za rok 2009 obslúžila celkovo 14 miliónov vlakokilometrov.

3.2.3.1.3. Návrh tretej zmluvy z 29. októbra 2010

(92) Dňa 29. októbra 2010 spoločnosť Trenitalia a ministerstvo infraštruktúry a dopravy dokončili návrh tretej zmluvy, v ktorej sa v zásade zopakovali ustanovenia návrhu zmluvy zo 4. marca 2009 a zároveň sa zaviedli určité revízie. Tieto revízie sa týkali obdobia platnosti zmluvy ([71]), množstva vlakokilometrov, ktoré má obslúžiť spoločnosť Trenitalia ([72]), parametrov na výpočet náhrady ([73]) a systému pokút ([74]).

(93) Obsah návrhu tretej zmluvy z 29. októbra 2010 zostal nezmenený až do podpisu tretej zmluvy ministerstvom infraštruktúry a dopravy 3. decembra 2012. Uvedený obsah sa opisuje v oddiele 3.2.3.2.

(94) Dňa 29. októbra 2010 zaslal generálny riaditeľ ministerstva infraštruktúry a dopravy dokončený návrh tretej zmluvy kabinetu ministra infraštruktúry a dopravy spoločne so sprievodnou poznámkou, v ktorej poukázal na to, že spoločnosť Trenitalia poskytovala služby od 1. januára 2009 v súlade s podmienkami uvedenými v dokončenom návrhu tretej zmluvy.

(95) Po dohode na návrhu tretej zmluvy z 29. októbra 2010 prijali talianske orgány zákonný dekrét č. 225 z 29. decembra 2010 (ratifikovaný zákonom č. 11 z 26. februára 2011), ktorým sa ministerstvu hospodárstva a financií povoľuje poskytnúť spoločnosti Trenitalia náhradu stanovenú v ročnom rozpočtovom zákone za plnenie záväzkov verejnej služby v roku 2009, vypočítanú v súlade s parametrami stanovenými v návrhu tretej zmluvy.

3.2.3.2. Obsah tretej zmluvy

(96) Tretia zmluva (uzavretá 3. decembra 2012 na základe návrhu dohodnutého medzi ministerstvom infraštruktúry a dopravy a spoločnosťou Trenitalia 29. októbra 2010) sa týkala služieb železničnej nákladnej dopravy do južného Talianska a z neho, ako sa uvádzajú v prvej zarážke odôvodnenia 97. V tretej zmluve sa spoločnosti Trenitalia uložil záväzok zaručiť určitý objem služieb ročne financovaný štátom v rámci obmedzení dostupných verejných prostriedkov ([75]). Tieto služby sa museli poskytovať na požiadanie každému zákazníkovi a pri dodržaní určitých úrovni kvality a efektivity uvedených v prílohách 1 a 3 k tretej zmluve ([76]). Na rozdiel od prvej a druhej zmluvy sa tretia zmluvy netýkala služieb železničnej nákladnej dopravy na ostrov Sardínia a z neho a neobsahovala tarifné záväzky, takže spoločnosť Trenitalia mohla slobodne uplatniť trhové ceny ([77]).

([70]) Taliansko predložilo list z 22. apríla 2009 zaslaný spoločnosťou Trenitalia ministerstvu infraštruktúry a dopravy, v ktorom spoločnosť súhlasila s pokračujúcimi rokovaniami o návrhu zmluvy a s tým, že zmluvné strany musia stanoviť konečný objem vlakokilometrov (v rozsahu od 9,4 do 13 miliónov vlakokilometrov), ktoré sa majú obslúžiť v súlade s dostupnými rozpočtovými prostriedkami na obdobie 2009 – 2011.

([71]) V návrhu z 29. októbra 2010 bolo stanovené trvanie od 1. januára 2009 do 31. decembra 2014 (t. j. dlhšie trvanie v porovnaní s návrhom zo 4. marca 2009, ktorý pokrýval iba obdobie do 31. decembra 2013).

([72]) V návrhu z 29. októbra 2010 sa stanovovalo, že bude najazdených 11,9 milióna vlakokilometrov namiesto 12,8 milióna vlakokilometrov.

([73]) V návrhu z 29. októbra 2010 sa uvádzalo, že parametre na vymedzenie zmluvy sa stanovujú v hospodárskom a finančnom pláne spoločnosti Trenitalia.

([74]) Systém pokút je v návrhu z 29. októbra 2010 opísaný podrobnejšie než v návrhu zo 4. marca 2009.

([75]) Podľa článku 4.4 tretej zmluvy musela spoločnosť Trenitalia zaručiť činnosti nákladnej dopravy v rámci obmedzení ročných finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu uvedených v hospodárskom a finančnom pláne *ex ante* v prílohe 2 k tretej zmluve.

([76]) Úroveň kvality spočívala v zásade v záväzku zabezpečiť časovú presnosť.

([77]) Podľa článku 4 ods. 5 tretej zmluvy sa od spoločnosti Trenitalia vyžadovalo, aby svojim zákazníkom účtovala „tarifné záväzky prísne zodpovedajúce trhovým podmienkam, pričom tieto záväzky je možné štruktúrovať vo vzťahu k zazmluvneným množstvám a ktoré by sa v každom prípade mali uplatňovať nediskriminačne“.

(97) Podľa článku 4 tretej zmluvy sa spoločnosť Trenitalia zaviazala:

— poskytnúť 11,9 milióna vlakokilometrov ([78]) na služby železničnej nákladnej dopravy poskytované konvenčnou celovlakovou prepravou ([79]) alebo kombinovanými druhmi dopravy ([80]) do južného Talianska a z neho ([81]) vrátane Sicílie, v rámci jadranskej a tyrrhenskej geografickej oblasti, každému poskytovateľovi, ktorý o ne požiada, a to pri minimálnej úrovni efektívnosti a v rámci obmedzenia finančných prostriedkov vyčlenených zo štátneho rozpočtu podľa podnikateľského plánu,

— naplánovať a koordinovať všetky činnosti potrebné na plnenie záväzkov verejnej služby uložených v tretej zmluve (údržba železničných koľajových vozidiel, bezpečnostné podmienky, administratívne a obchodné činnosti),

— zaručiť presné zaznamenávanie údajov a informácií súvisiacich so záväzkami verejnej služby plnenými podľa tretej zmluvy (kritériá na vypracovanie analytických výkazov na regulačné účely sa podrobne stanovujú v prílohe 2 k tretej zmluve).

(98) V tretej zmluve sa stanovovala minimálna úroveň efektivity, pod ktorou mohla spoločnosť Trenitalia odmietnuť poskytnutie požadovanej služby. V prílohe 1 k tretej zmluve sa stanovovalo, že spoločnosť Trenitalia je povinná poskytnúť službu vo všetkých prípadoch, ak rozdiel medzi nákladmi a príjmami na vlakokilometer nepresahuje 19 EUR na vlakokilometer a tento rozdiel nie je väčší ako 73 % celkových nákladov.

(99) Náhrada sa týkala rozdielu medzi príjmami z dopravy a súvisiacimi nákladmi na plnenie záväzkov verejnej služby podľa tretej zmluvy. Spoločnosť Trenitalia mala nárok na celkový ročný poplatok. Náhrada sa vypočítala na základe hospodárskeho a finančného plánu *ex ante* spoločnosti Trenitalia priloženého k tretej zmluve (príloha 2). ([82]) Podľa ustanovení prílohy 2 k tretej zmluve mala byť nedostatočná náhrada za prvé roky, ktorých sa týkala tretia zmluva, vyrovnaná v nasledujúcich rokoch, aby sa dosiahla rovnováha za celé obdobie 2009 – 2014. Spoločnosť Trenitalia musela ministerstvu infraštruktúry a dopravy aj ministerstvu hospodárstva a financií každoročne predkladať osvedčenú účtovnú závierku s potvrdením výšky príjmov, nákladov a poplatkov, ktoré spoločnosti vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby uvedených v tretej zmluve ([83]).

([78]) Podľa článku 10 tretej zmluvy bolo možné revidovať ponuku predloženú klientovi na jeho žiadosť podľa prílohy 1 k tretej zmluve, ak došlo k zmene hospodárskych a objemových faktorov uvedených v podnikateľskom pláne spoločnosti Trenitalia (ktoré tvorili základ hospodárskych parametrov a parametrov služieb uvedených v zmluve).

([79]) V prílohe 1 k tretej zmluve sa stanovuje, že pojem „konvenčná celovlaková preprava“ znamená železničnú dopravu vykonávanú na výslovnú žiadosť zákazníka alebo skupiny zákazníkov na základe vopred stanovených technických parametrov času, frekvencie, kapacity a maximálnej dĺžky, ktoré sa dohodli medzi prepravcom a zákazníkom a na ktoré sa vzťahuje dohoda so zákazníkom.

([80]) V prílohe 1 k tretej zmluve sa stanovuje, že pojem „kombinovaná doprava“ znamená nákladnú dopravu, v rámci ktorej sa počiatočný alebo záverečný úsek trasy vykoná po ceste nákladným vozidlom, prípojným vozidlom, návesom s ťahačom alebo bez neho, výmennou nadstavbou alebo kontajnerom a zostávajúca časť po železnici bez prechodného vykladania a opätovného nakladania.

([81]) V prílohe 1 k tretej zmluve s názvom *Naplánovaná ponuka* sa uvádza týchto 42 jednosmerných počiatočných regionálnych/cieľových regionálnych spojení: 1. Abruzzo/Abruzzo; 2. Abruzzo/Kampánia; 3. Abruzzo/severné Taliansko; 4. Abruzzo/Apúlia; 5. Basilicata/Kalábria; 6. Basilicata/severné Taliansko; 7. Basilicata/Apúlia; 8. Basilicata/Sicília; 9. Kalábria/Basilicata; 10. Kalábria/Kalábria; 11. Kalábria/Kampánia; 12. Kalábria/severné Taliansko; 13. Kalábria/Apúlia; 14. Kalábria/Sicília; 15. Kampánia/Basilicata; 16. Kampánia/Kalábria; 17. Kampánia/Kampánia; 18. Kampánia/severné Taliansko; 19. Kampánia/Apúlia; 20. Kampánia/Sicília; 21. Molise/Apúlia; 22. severné Taliansko/Abruzzo; 23. severné Taliansko/Basilicata; 24. severné Taliansko/Kalábria; 25. severné Taliansko/Kampánia; 26. severné Taliansko/Apúlia; 27. severné Taliansko/Sicília; 28. severné Taliansko/severné Taliansko; 29. Apúlia/Abruzzo; 30. Apúlia/Basilicata; 31. Apúlia/Kalábria; 32. Apúlia/Kampánia; 33. Apúlia/Molise; 34. Apúlia/severné Taliansko; 35. Apúlia/Apúlia; 36. Apúlia/Sicília; 37. Sicília/Basilicata; 38. Sicília/Kalábria; 39. Sicília/Kampánia; 40. Sicília/severné Taliansko; 41. Sicília/Apúlia; 42. Sicília/Sicília. Pokiaľ ide o spojenia severné Taliansko/severné Taliansko, v prílohe 2 sa stanovuje, že: „trate sever-sever sú ‚vstupmi‘ (konkrétne jadranský a tyrrhenský) k doprave všeobecného rozsahu alebo k množstvu vlakov potrebných na vykonávanie služieb uvedených v zmluve podľa organizácie nákladnej siete“.

([82]) Okrem zaznamenávania údajov a informácií obsahovala príloha 2 aj podnikateľský plán, regulačné analytické účtovné postupy a kritériá, ktoré sa mali použiť na obdobia 2009 – 2010 a 2011 – 2014.

([83]) Článok 5 ods. 1 písm. e) tretej zmluvy.

(100) Podľa článku 5 ods. 1 písm. e) tretej zmluvy musela spoločnosť Trenitalia zaslať svoju ročnú účtovnú závierku, osvedčenú audítormi a vypracovanú v súlade s článkom 5 ods. 3 dekrétu z roku 2003, na kontrolu ministerstvu infraštruktúry a dopravy do 90 dní od schválenia účtovnej závierky spoločnosti Trenitalia.

(101) Zmluva obsahovala podrobný systém záväzkov, kontrol a pokút ([84]). Okrem toho sa v ňom stanovovalo, že v prípade prerušenia a zmien v poskytovaní služieb v dôsledku mimoriadnych udalostí alebo udalostí, ktoré nie je možné pripísať spoločnosti Trenitalia, sa náhrada priznaná spoločnosti Trenitalia proporčne zníži o vlakokilometre, ktoré neboli obslúžené ([85]).

(102) Celková náhrada, ktorú získala spoločnosť Trenitalia podľa tretej zmluvy, dosiahla výšku 612,1 milióna EUR. Náhrada za roky 2009 a 2010 bola vyplatená spoločnosti Trenitalia 21. decembra 2010; náhrada za nasledujúce roky (od roku 2011 do roku 2014) sa vyplácala spoločnosti Trenitalia ročne v dvoch splátkach: i) 90 % bolo vyplatených v mesačných splátkach na pomernom základe; ii) 10 % bolo fakturovaných od apríla roka nasledujúceho po referenčnom roku bez pokút ([86]).

4. **DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA**

4.1.1. *Existencia pomoci*

(103) V rozhodnutí o začatí konania dospela Komisia k záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme za plnenie záväzkov verejnej služby v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Trenitalia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(104) Komisia prijala predbežné stanovisko, že náhrady poskytnuté spoločnosti Trenitalia na základe troch zmlúv o verejných službách boli priamo financované zo štátneho rozpočtu a priamo pripísateľné talianskemu štátu, keďže zmluvy podpísalo ministerstvo infraštruktúry a dopravy ([87]).

(105) Pokiaľ ide o existenciu výhody pre dotknutý podnik, Komisia má pochybnosti o tom, či boli splnené štyri podmienky stanovené v rozsudku vo veci Altmark.

(106) Pokiaľ ide o prvú podmienku rozsudku vo veci Altmark týkajúcu sa poverenia záväzkami verejnej služby, Komisia má pochybnosti o existencii zlyhania trhu v prípade troch zmlúv o verejných službách vzhľadom na pôsobenie súkromných prevádzkovateľov v južnom Taliansku a druhy služieb poskytovaných spoločnosťou Trenitalia.

(107) Komisia má pochybnosti aj o súlade s druhou podmienkou rozsudku vo veci Altmark týkajúcou sa určenia parametrov vykonaného *ex ante*, na základe ktorých bola vypočítaná náhrada, pretože spoločnosť Trenitalia začala poskytovať služby na základe záväzkov verejnej služby ešte pred uzavretím zmlúv o verejných službách.

(108) Pokiaľ ide o tretiu podmienku rozsudku vo veci Altmark, podľa ktorej náhrada nesmie prekročiť to, čo je nevyhnutné na úhradu nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby, Komisia nemala dostatočné informácie na to, aby dospela k záveru, že nedošlo k nadmernej náhrade.

([84]) Články 8, 11 a 12 tretej zmluvy.
([85]) Článok 8 ods. 3 tretej zmluvy.
([86]) Pozri článok 9 ods. 3 tretej zmluvy. „90 % podiel ročného poplatku sa môže fakturovať v mesačných splátkach na pomernom základe. Zostávajúca suma sa môže fakturovať od apríla nasledujúceho roka bez pokút uvedených v článku 13“.
([87]) Podľa článku 38 ods. 2 zákona č. 166/2002 z 1. augusta 2002, zmeneného zákonom č. 222/2007 z 29. novembra 2007, patrí poverenie vypracovaním zmlúv o verejných službách, ktoré sú vo vnútroštátnom záujme, k úlohám ministerstva infraštruktúry a dopravy.

(109) A napokon, pokiaľ ide o štvrtú podmienku rozsudku vo veci Altmark ([88]), Komisia dospela k záveru, že táto podmienka nie je splnená, pretože spoločnosť Trenitalia nebola vybratá na poskytovanie služieb na základe postupu verejného obstarávania v rámci žiadnej z troch zmlúv o verejných službách a úroveň náhrady nezávisela od analýzy nákladov, ktoré vznikli dobre riadenému podniku. Pokiaľ ide konkrétne o tretiu zmluvu, na základe štúdie poskytnutej Talianskom ([89]) Komisia konštatovala, že v štúdii sa jednoznačne uvádza, že spoločnosť Trenitalia pôsobila v odlišných prevádzkových a technických podmienkach, a to najmä v južnom Taliansku, ako ostatní európski prevádzkovatelia služieb železničnej nákladnej dopravy, a dospela k záveru, že spoločnosť Trenitalia sa nemôže považovať za takú efektívnu ako jej hlavní európski konkurenti.

(110) Komisia preto prijala predbežné stanovisko, že v troch zmluvách o verejných službách sa spoločnosti Trenitalia poskytuje výhoda, ktorú by spoločnosť za bežných trhových podmienok nezískala. Táto výhoda bola okrem toho selektívna, keďže opatrenia boli výhodné iba pre spoločnosť Trenitalia.

(111) Komisia prijala aj predbežné stanovisko, že opatrenia boli schopné narušiť hospodársku súťaž na talianskom trhu so železničnou nákladnou dopravou, na ktorom spoločnosť Trenitalia súťažila na vnútroštátnej úrovni aj úrovni Únie s inými železničnými podnikmi, a ovplyvniť obchod v rámci Únie, keďže hlavní poskytovatelia služieb železničnej nákladnej dopravy na talianskom trhu pôsobili aj na medzinárodnej úrovni.

4.1.2. *Zákonnosť opatrení*

(112) Komisia dospela k záveru, že talianske orgány nemohli využiť možnosť oslobodenia od predchádzajúcej notifikácie, ktorá sa stanovuje v článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69, keďže náhrada za služby vo verejnom záujme vyplývala z troch zmlúv o verejných službách, a nie z jednostranného uloženia záväzkov verejnej služby. Keďže zmluvy o verejných službách neboli Komisii notifikované pred ich vykonaním, náhrada sa považovala za neoprávnenú pomoc.

4.1.3. *Zlučiteľnosť*

(113) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či je náhrada vyplatená v súvislosti s tromi zmluvami o verejných službách zlučiteľná s vnútorným trhom podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 aj podľa článku 93 ZFEÚ.

(114) Komisia spochybnila dodržanie požiadaviek článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, keďže spoločnosť Trenitalia začala poskytovať služby, ktorých sa týkajú tri predmetné zmluvy o verejných službách, ešte pred formalizáciou akejkoľvek dohody s ministerstvom infraštruktúry a dopravy.

(115) Komisia nemala dostatočné informácie na prijatie záveru, že poskytované služby je možné považovať za riadne a správne vymedzené služby vo všeobecnom hospodárskom záujme (ďalej len „**SVHZ**“). Komisia sa domnievala, že Taliansko prekročilo svoju diskrečnú právomoc pri vymedzení záväzku verejnej služby. Talianske orgány predovšetkým nepreukázali, že zlyhanie trhu existovalo na všetkých trasách uvedených v tretej zmluve, na ktorých spoločnosť Trenitalia musela plniť záväzky verejnej služby. Komisia zistila, že železničná nákladná doprava bola v Taliansku v roku 2003 liberalizovaná a na talianskom trhu a úsekoch trás, ktorých sa týka tretia zmluva, pôsobilo viac ako dvadsať spoločností vrátane viacerých hlavných európskych poskytovateľov služieb železničnej nákladnej dopravy. Okrem toho talianske orgány nepreukázali, ako mali špecifiká južného Talianska uvádzané talianskymi orgánmi brániť týmto prevádzkovateľom v poskytovaní predmetnej služby za komerčných podmienok.

([88]) Táto podmienka sa považuje za splnenú, ak boli príjemcovia náhrady vybratí na základe postupu verejného obstarávania, ktoré umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby za najnižšiu cenu alebo v prípade, ak to nie je možné, ak sa náhrada vypočítala s ohľadom na náklady efektívne fungujúceho podniku.

([89]) Štúdia z 9. októbra 2012, *Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico*, zadaná na vypracovanie spoločnosti Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Okrem toho Komisia dospela k záveru, že všetky tri zmluvy o verejných službách boli zavedené a podpísané až po tom, ako spoločnosť Trenitalia začala plniť záväzky verejnej služby. Preto vyjadrila pochybnosti o tom, že parametre, na základe ktorých boli vykonané výpočty výšky náhrad, boli stanovené vopred. Pokiaľ ide o neexistenciu nadmernej náhrady, Komisia dospela k záveru, že nadmernú náhradu nemožno vylúčiť v prípade tretej zmluvy (vzhľadom na neposkytnutie informácií Talianskom), pričom v prípade druhej zmluvy má Komisia pochybnosti o tom, či spoločnosť Trenitalia naozaj splnila všetky záväzky verejnej služby podľa druhej zmluvy, takže náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia mohla presiahnuť náklady, ktoré spoločnosti Trenitalia skutočne vznikli.

(117) A napokon, pokiaľ ide o tretiu zmluvu, Komisia konštatovala, že záväzky verejnej služby sa neobmedzovali výlučne na južné Taliansko, ale týkali sa aj tratí vedúcich na sever, kde pôsobili aj konkurenčné železničné spoločnosti. Talianske orgány nepreukázali zlyhanie trhu v prípade záväzku verejnej služby týkajúceho sa železničnej nákladnej dopravy, takže akákoľvek náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia za poskytovanie takejto rozsiahlej služby bola pravdepodobne narušením hospodárskej súťaže v miere, ktorá bola v rozpore so spoločným záujmom. Podobné pochybnosti mala Komisia aj v prípade prvej a druhej zmluvy, keďže obsahovali záväzky verejnej služby týkajúce sa medzinárodných trás, najmä z Terstu a do Terstu a z Maďarska a do Maďarska, na ktorých pôsobili domáce aj medzinárodné železničné podniky.

(118) Komisia preto vyzvala Taliansko a zainteresované strany, aby predložili všetky pripomienky a potrebné informácie, na základe ktorých bude môcť posúdiť, či sa môžu opatrenia považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

5. **PRIPOMIENKY TALIANSKA**

5.1. **Prvá zmluva**

(119) Vo svojich pripomienkach z 24. júna 2014 sa Taliansko domnievalo, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy nepredstavovala štátnu pomoc, keďže nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu a spoločnosti Trenitalia nebola poskytnutá žiadna výhoda. Dodatočné vysvetlenia poskytlo Taliansko vo svojich pripomienkach z 5. – 15. februára 2018 a z 23. mája 2018.

5.1.1. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v Únii*

(120) Pokiaľ ide o neexistenciu narušenia hospodárskej súťaže, Taliansko tvrdilo, že opatrenia nie je možné považovať za pomoc, keďže sa týkali záväzkov, ktoré sú takmer úplne zlučiteľné s už existujúcimi záväzkami zavedenými v čase, keď trh so železničnou nákladnou dopravou ešte nebol liberalizovaný na vnútroštátnej úrovni (t. j. do 22. októbra 2003). V prípade obdobia od liberalizácie na vnútroštátnej úrovni (22. októbra 2003) do ukončenia platnosti zmluvy (31. decembra 2003) sa Taliansko domnieva, že náhrada nemala žiadny vplyv na hospodársku súťaž na úrovni Únie, pretože záväzky týkajúce sa medzinárodnej dopravy sa nevzťahovali na iné členské štáty ([90]). V každom prípade sa Taliansko domnievalo, že tieto záväzky boli také okrajové, že nemohli spoločnosti Trenitalia finančne umožniť rozšírenie na zahraničné trhy. Aj keby sa náhrada mala považovať za pomoc, podľa Talianska by sa považovala za existujúcu pomoc podľa článku 1 písm. b) bodu v) nariadenia (ES) č. 659/1999 až do liberalizácie na úrovni Únie (1. januára 2007) ([91]).

(121) Okrem toho Taliansko konštatovalo, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy nemala žiadny vplyv na obchod v Únii, keďže nebola dostatočná na úhradu prevádzkového deficitu zaznamenaného spoločnosťou Trenitalia za poskytovanie služieb podľa prvej zmluvy. Okrem toho Taliansko uviedlo, že spoločnosť Trenitalia bola vo vzťahu k skupine FS Group samostatnou právnickou osobou. Mala oddelený účtovný systém od ostatných spoločností skupiny FS Group a viedla samostatné účty pre svoje činnosti (služby železničnej nákladnej a služby železničnej osobnej dopravy). V pripomienkach z 23. mája 2018 Taliansko objasnilo, že v rokoch 2000 až 2002 spoločnosť Trenitalia pôsobila výlučne v odvetviach, ktoré neboli otvorené hospodárskej súťaži (t. j. železničná osobná a železničná nákladná doprava). Dodala, že jej dcérske spoločnosti pôsobiace na liberalizovaných trhoch (napr. spoločnosť Passaggi SpA pôsobiaca na trhu s cestovnými agentúrami) si viedli oddelené účtovníctvo a že všetky transakcie sa uskutočňovali medzi týmito spoločnosťami a spoločnosťou Trenitalia za trhových podmienok.

([90]) Maďarsko nebolo do 1. mája 2004 súčasťou Únie a doprava cez prístav Terst sa mohla uskutočňovať aj do miest mimo Únie a z nich.

([91]) V pripomienkach z 23. mája 2018 Taliansko tvrdilo, že nejde o pomoc, keďže od 15. marca 2003 bola na úrovni Únie smernicou 2001/12/ES liberalizovaná iba medzinárodná kombinovaná doprava a medzinárodná železničná nákladná doprava v transeurópskej železničnej sieti (a nie medzinárodná železničná nákladná doprava).

5.1.2. *Výhoda*

(122) Pokiaľ ide o neexistenciu výhody poskytnutej spoločnosti Trenitalia, Taliansko sa domnievalo, že prvá zmluva vyhovuje všetkým štyrom podmienkam rozsudku vo veci Altmark.

5.1.2.1. Existencia skutočnej SVHZ (prvá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(123) Pokiaľ ide o existenciu skutočnej SVHZ, podľa Talianska sa všetky záväzky vyplývajúce z prvej zmluvy majú považovať za skutočnú SVHZ, aj keď sa týkali medzinárodných spojení.

(124) Na jednej strane sa v prvej zmluve presadzovalo viacero cieľov vo verejnom záujme, ktoré sa týkali politík v oblasti dopravy ([92]), životného prostredia ([93]), bezpečnosti ([94]) a hospodárskej a sociálnej súdržnosti ([95]). Taliansko sa domnievalo, že posúdenie hospodárskych a sociálnych príčin, ktorými sa opodstatňuje zavedenie SVHZ, je diskrečnou výsadou orgánov členských štátov a že posúdenie Komisie sa preto obmedzuje na zjavnú chybu.

(125) Na druhej strane však prax Komisie nijako neumožňuje dospieť k záveru, že SVHZ by nemali existovať na medzinárodných trasách ([96]). Okrem toho sa tarifný záväzok týkajúci sa medzinárodných trás vzťahoval iba na dopravu uskutočňovanú na vnútroštátnom území, keďže zníženie sadzby sa poskytovalo iba pre vnútroštátnu trasu. V každom prípade tvoril tarifný záväzok iba veľmi malú časť celkových záväzkov, ktoré boli zverené spoločnosti Trenitalia.

(126) V pripomienkach z 5. – 15. februára 2018 sa Taliansko domnievalo, že záväzky uvedené v prvej zmluve patrili do vymedzenia článku 2 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69, keďže išlo o záväzky, ktoré by spoločnosť Trenitalia neprijala, prípadne by ich neprijala v rovnakej miere alebo za tých istých podmienok, keby realizovala svoje vlastné obchodné záujmy.

(127) Pokiaľ ide o poverenie poskytovaním služby, Taliansko sa domnievalo, že záväzky uložené spoločnosti Trenitalia boli jednoznačne vymedzené od začiatku platnosti prvej zmluvy. V skutočnosti sa právny základ záväzkov uložených spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy musel hľadať v už existujúcich právnych predpisoch, medzinárodných dohodách alebo predchádzajúcich zmluvách o verejných službách (vzťahujúcich sa na obdobia 1992 – 1993, 1994 – 1996 a 1997 – 1999).

5.1.2.2. Parametre, na základe ktorých sa vypočítava náhrada, sú vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom (druhá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(128) Taliansko tvrdilo, že od začiatku bolo úplne isté, akým spôsobom sa bude náhrada stanovovať, keďže to si zmluvné strany dohodli ešte pred podpísaním zmluvy. Taliansko sa domnievalo, že následné podpísanie zmluvy bolo iba formalizovaním prvkov, na ktorých sa už predtým zmluvné strany dohodli, a v zásade ich potvrdením. Ako dôkaz uviedlo skutočnosť, že zmluvné strany vždy konali v súlade s podmienkami zmluvy, aj keď bola formálne podpísaná až v neskoršej fáze.

([92]) S cieľom zabrániť takmer úplnému „vymiznutiu“ železničnej nákladnej dopravy na juhu Talianska, a tým zabrániť ešte výraznejšej a vlastne takmer úplnej koncentrácii nákladnej dopravy v týchto regiónoch na cestách.

([93]) S cieľom poskytnúť udržateľnú alternatívu k železničnej doprave, a tým zabrániť ďalšiemu zvyšovaniu znečistenia a preťaženia ciest, ktoré sú v južnom Taliansku už teraz príliš vysoké, ako aj nezlučiteľné s turistickým zameraním väčšiny dotknutých oblastí.

([94]) S cieľom znížiť mieru dopravných nehôd.

([95]) S cieľom zabezpečiť prepojenosť železničnej dopravy vrátane súvisiacich infraštruktúr v dotknutých talianskych regiónoch, ktorá by napriek svojej minimálne štruktúre mala zostať čo najhomogénnejšia, s tou, ktorá už na zvyšku polostrova existuje.

([96]) Taliansko tvrdilo, že v praxi Komisie v odvetví železničnej dopravy sa uznáva, že „skutočnosť, že sa dopravné služby vzťahujú na cezhraničné alebo medzinárodné spojenie, nemôže ohroziť možnosť ich poskytovania v rámci poslania služieb vo verejnom záujme. Komisia v tejto súvislosti zdôrazňuje, že aj v sektoroch, ktoré sú plne otvorené hospodárskej súťaži, existujú všeobecne prospešné služby pre medzinárodné spojenia“. Konkrétne odkázalo na rozhodnutie Komisie z 24. februára 2010 o zmluvách o dopravných službách vo verejnom záujme medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom Danske Statsbaner – pomoc C 41/08 (predtým NN 35/08), notifikované pod číslom K(2010) 975 (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2011, s. 1), bod 265.

(129) Taliansko uviedlo, že v zákonoch o štátnych ročných rozpočtoch sa ročne stanovovali sumy náhrad, ktoré sa majú vyplatiť spoločnosti Trenitalia za služby poskytované podľa prvej zmluvy ešte pred jej podpísaním, a to za predpokladu, že zmluva sa nakoniec podpíše. V pripomienkach z 5. – 15. februára 2018 Taliansko objasnilo, že právnym základom pre náhrady vyplatené spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy bol: článok 12 ods. 5 zákonného dekrétu č. 299/2001, pokiaľ ide o rok 2000; článok 38 ods. 1 zákona č. 166/2002, pokiaľ ide o rok 2001; príloha IV k prvej zmluve, pokiaľ ide o rok 2002, a článok 10 ods. 3 prvej zmluvy, pokiaľ ide o roky 2003 – 2004.

5.1.2.3. Neexistencia nadmernej náhrady (tretia podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(130) Podľa Talianska bola prvá zmluva vypracovaná tak, aby vylučovala akékoľvek riziko nadmernej náhrady, takže sa v nej špecifikovali požadované služby a parametre na výpočet zodpovedajúcej náhrady. Taliansko sa domnievalo, že v účtovných výkazoch spoločnosti Trenitalia sa vykazovali značné nedostatočné náhrady a že nadmerné náhrady za služby sa nikdy nevyplatili.

(131) V pripomienkach z 23. mája 2018 Taliansko uviedlo výšku náhrady vyplatenej spoločnosti Trenitalia a jej čisté náklady podľa prvej zmluvy, ako sú zhrnuté v tabuľke 2.

Tabuľka 2

Náhrada čistých nákladov spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy

[V mil. EUR (bez DPH)]

	2000	2001	2002	2003
Zmluvné plnenie	48,2	118,8	118,8	118,8
Vyplatená náhrada	48,2	118,8	118,8	118,8
Čisté náklady spoločnosti Trenitalia	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Úroveň náhrady (štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(132) Podľa Talianska bola spoločnosť Trenitalia „dobre riadeným“ podnikom v postavení, v ktorom mohla preukázať úroveň nákladov, ktoré boli v súlade s konkurentmi, a poskytovať služby na základe hospodárskych podmienok, ktoré boli do veľkej miery podobné ako podmienky vyplývajúce zo súťažného konania. Vzhľadom na to Taliansko použilo náklady spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer, a nie náklady na tonokilometer, pretože podľa Talianska mali na náklady na tonokilometer vplyv faktory, ktoré štrukturálne ovplyvňujú služby nákladnej železničnej dopravy v južnom Taliansku (ako napríklad charakteristiky dopytu a sieťovej infraštruktúry), čím sa vysvetľuje zlyhanie trhu.

5.1.3. *Zákonnosť*

(133) Ak sa dospeje k záveru, že náhrady predstavovali pomoc, podľa Talianska bola v každom prípade takáto pomoc oslobodená od predchádzajúcej notifikácie podľa článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69. Taliansko uviedlo, že hoci predmetné záväzky boli súčasťou zmlúv o verejných službách, boli výsledkom rozhodnutí orgánov verejnej správy, ktoré sa často datujú do minulosti, a boli uložené v dôsledku politík v oblasti životného prostredia, bezpečnosti, dopravy a hospodárskej a sociálnej súdržnosti.

(134) Taliansko tvrdilo, že na rozdiel od prípadu, ktorý skúmal Súdny dvor vo veci Combus ([97]), poskytovala spoločnosť Trenitalia dopravné služby uvedené v zmluve na základe výslovnej doložky, že Taliansko jej vyplatí náhrady za straty, ktoré pri poskytovaní týchto služieb utrpí. Náhrada vyplatená v tomto prípade bola dohodnutá od samého začiatku medzi Talianskom a spoločnosťou Trenitalia a nepredstavuje dodatočnú sumu k pôvodnej náhrade.

(135) A napokon talianske orgány konštatovali, že v priebehu monitorovania vykonávaného Komisiou, ktoré sa týkalo uplatňovania nariadenia (EHS) č. 1191/69, Taliansko pravidelne Komisiu informovalo o náhradách poskytnutých za plnenie služieb nákladnej dopravy podľa zmlúv o verejných záväzkoch na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69. Taliansko sa domnievalo, že keďže Komisia o objasnenie takejto náhrady nikdy nepožiadala, na náhradu za služby železničnej nákladnej dopravy vyplatené podľa zmlúv o verejných službách sa vzťahoval článok 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

5.1.4. *Zlučiteľnosť*

(136) Taliansko tvrdilo, že aj keby Komisia dospela k záveru, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy predstavovala novú pomoc, na ktorú sa vzťahuje notifikácia, daná pomoc bola zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorý predstavoval v čase vyplatenia pomoci platné hmotnoprávne pravidlo ([98]).

(137) Taliansko argumentovalo, že v článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa členským štátom poskytlo právo uzavrieť zmluvy o verejných službách, s cieľom „zabezpečiť pre komunitu primerané dopravné služby“ a poskytnúť náhradu za plnenie takýchto služieb. V tejto súvislosti Komisia podľa Talianska už uviedla, že bude postačovať, ak sa preukáže, že výška náhrady, teda cena zaplatená štátom, nepresahuje výšku nevyhnutne potrebnú na úhradu nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby ([99]).

(138) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Taliansko tvrdilo, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy bola zlučiteľná s nariadením (EHS) č. 1191/69, pretože obsahovala všetky prvky stanovené v článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a týkala sa iba časti nákladov, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia na poskytovanie služieb uvedených v zmluve.

(139) Okrem toho Taliansko nevylúčilo, že náhrada by mohla byť takisto v súlade buď s nariadením (EHS) č. 1107/70, ktorým sa takisto vykonávajú ustanovenia článku 93 ZFEÚ, alebo priamo s článkom 93 ZFEÚ. Taliansko údajnú zlučiteľnosť s nariadením (EHS) č. 1107/70 ničím nepodložilo. Pokiaľ ide o článok 93 ZFEÚ, Taliansko na jednej strane tvrdilo, že náhrada vyplatená podľa zmluvy o verejných službách sa týkala skutočných SVHZ vymedzených *ex ante* a bola poskytnutá výlučne s cieľom uhradiť dodatočné čisté náklady na SVHZ, pričom nespôsobila žiadne neprimerané narušenie hospodárskej súťaže v takej miere, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom. Na druhej strane Taliansko tvrdilo, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy sa môže v každom prípade považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom ([100]), keďže opatrenie sa zameriavalo na zníženie externých nákladov. V skutočnosti bola podľa Talianska prvá zmluva „zameraná na podporu prechodu na železničnú dopravu ako na druh dopravy, ktorý generuje nižšie náklady ako ostatné druhy dopravy, napríklad cestná doprava“ ([101]).

([97]) Rozsudok zo 16. marca 2004, T-157/01, DanskeBusvognmænd/Komisia (ďalej len „Combus“), ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Taliansko odkázalo na odôvodnenie 40 rozsudku Súdneho dvora vo veci Andersen (rozsudok z 20. marca 2013, T-92/11, Jorgen Andersen/Komisia, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Pozri rozhodnutie z 26. novembra 2008 o štátnej pomoci poskytnutej Rakúskom spoločnosti Postbus v okrese Linz (Ú. v. EÚ L 306, 20.11.2009).

([100]) Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

([101]) Pozri bod 98 písm. b) usmernení Spoločenstva z 22. júla 2008 o štátnej pomoci železničným podnikom. Konkrétne sa v týchto usmerneniach, v ktorých sa poskytuje usmernenie o pravidlách platných pre verejné financovanie na podporu tohto druhu podnikov, objasňuje, že náklady oprávnené pre tento druh pomoci sú „časť vedľajších nákladov, ktorým dokáže zabrániť železničná doprava v porovnaní s konkurenčnými druhmi dopravy“.

5.2. **Druhá zmluva**

(140) V pripomienkach z 24. júna 2014 sa Taliansko po prvé domnievalo, že náhrada vyplatená podľa druhej zmluvy nepredstavovala štátnu pomoc, keďže spoločnosti Trenitalia nebola poskytnutá žiadna výhoda a nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže. Po druhé Taliansko tvrdilo, že aj za predpokladu, že náhrada predstavovala pomoc, by sa táto pomoc mala považovať za existujúcu pomoc podľa článku 1 písm. b) bodu v) nariadenia (ES) č. 659/1999. Taliansko tvrdilo, že aj v takom prípade bola pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom, keďže bola v súlade s článkom 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa článku 17 ods. 2 uvedeného nariadenia.

5.2.1. *Výhoda*

(141) Taliansko sa domnievalo, že druhá zmluva bola v súlade so všetkými štyrmi podmienkami rozsudku vo veci Altmark. Taliansko predovšetkým, tak ako v prípade prvej zmluvy, tvrdilo, že záväzky sa považovali za skutočné SVHZ a tieto záväzky boli jednoznačne stanovené od začiatku, parametre náhrad boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom a spoločnosť Trenitalia nezískala žiadnu nadmernú náhradu.

5.2.1.1. Existencia skutočnej SVHZ (prvá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(142) Okrem tvrdení predložených už v súvislosti s prvou zmluvou (pozri odôvodnenia 123 – 125) Taliansko predložilo aj tvrdenie, že rozsah záväzkov verejnej služby, ktoré boli zverené spoločnosti Trenitalia, bol vymedzený správne.

(143) Pokiaľ ide o novozavedený záväzok prevádzkovať trajektovú prepravu a manévrovanie, Taliansko vysvetlilo, že tento záväzok pozostával z oddelenia a spojenia vlakovej súpravy, prepravy vlakov trajektom po mori a činností nakládky a vykládky. Hoci záväzok poskytovať túto službu bol formálne uložený manažérovi železničnej infraštruktúry (Rete Ferroviaria Italiana – RFI), náhrada bola vyplatená spoločnosti Trenitalia na úhradu poplatkov účtovaných spoločnosťou RFI. Taliansko vysvetlilo, že náhrada nebola určená pre všetkých potenciálnych poskytovateľov služieb železničnej prepravy na ostrovy (Sicília/Sardínia), pretože i) títo prevádzkovatelia neboli zo zákona povinní poskytovať službu každému, kto o ňu požiada; a ii) títo prevádzkovatelia mohli zohľadniť poplatky vo svojich cenách, zatiaľ čo spoločnosť Trenitalia musela uplatňovať tarify stanovené zákonom.

(144) Vzhľadom na nedostatok primeraných dopravných služieb v južnom Taliansku považovalo Taliansko za opodstatnené neuskutočniť žiadne verejné trhové konzultácie s cieľom stanoviť existenciu a rozsah potrebných služieb vo verejnom záujme. V každom prípade Taliansko tvrdilo, že nebolo povinné takýto druh konzultácií podľa pravidiel SVHZ uskutočniť ([102]), pretože tieto pravidlá začali platiť až v januári 2012 a v žiadnom prípade neplatia pre železničnú dopravu.

(145) Pokiaľ ide o zverenie poskytovania služby, okrem už poskytnutých tvrdení, ktoré sa týkajú prvej zmluvy (pozri odôvodnenia 127 a 128), Taliansko predložilo aj tvrdenie, že druhou zmluvou sa iba formalizoval vzťah medzi Talianskom a spoločnosťou Trenitalia, ktorý existoval už od roku 2004, čiže bola potvrdením, ktorým sa zabezpečila právna istota už existujúcich dohôd. Na jednej strane druhá zmluva nadväzovala na prvú zmluvu tým, že sa v nej do veľkej miery zachovávali už stanovené záväzky, pričom niektoré z nich pochádzali z legislatívnych aktov a medzinárodných zmlúv. Na druhej strane v nej boli od začiatku vymedzené a medzi zmluvnými stránkami odsúhlasené základné prvky zmluvy (t. j. služby, ktoré sa majú poskytovať, a odmena za ne). V tejto súvislosti Taliansko poukázalo na to, že v zákonoch o štátnych ročných rozpočtoch sa ešte pred podpísaním zmluvy stanovovali výšky náhrad, ktoré sa majú vyplatiť spoločnosti Trenitalia za verejné služby poskytované v období, na ktoré sa vzťahuje druhá zmluva.

([102]) Oznámenie Komisie – Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

5.2.1.2. Parametre, na základe ktorých sa vypočítala náhrada, boli vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom (druhá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(146) Pokiaľ ide o prvú zmluvu (pozri odôvodnenie 128), Taliansko tvrdilo, že bol s absolútnou istotou *ex ante* stanovený spôsob určovania náhrady podľa druhej zmluvy a že následné podpísanie zmluvy bolo iba formalizáciou týchto prvkov. Ako dôkaz uviedlo skutočnosť, že zmluvné strany vždy konali v súlade s podmienkami zmluvy, aj keď bola formálne podpísaná až v neskoršej fáze.

(147) Taliansko uviedlo, že v zákonoch o štátnych ročných rozpočtoch sa ročne stanovovali sumy náhrad, ktoré sa majú vyplatiť spoločnosti Trenitalia za služby poskytované podľa druhej zmluvy ešte pred jej podpísaním, a to za predpokladu, že zmluva sa nakoniec podpíše. V pripomienkach z 5. – 15. februára 2018 Taliansko uviedlo, že v zákonoch o štátnych ročných rozpočtoch sa už pred formálnym podpisom druhej zmluvy stanovovali výšky náhrad splatných spoločnosti Trenitalia za poskytovanie verejných služieb ([103]).

5.2.1.3. Neexistencia nadmernej náhrady (tretia podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(148) Taliansko poukázalo na to, že náklady, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy, sa odhadli na základe nákladov, ktoré spoločnosť Trenitalia znášala v roku 2004, t. j. v prvom roku obdobia, ktorého sa týka druhá zmluva. Ministerstvo infraštruktúry a dopravy vychádzalo z osvedčených výkazov, ktoré preskúmalo a schválilo samotné ministerstvo a overila audítorská firma.

(149) Podľa Talianska sa v druhej zmluve vylúčilo *ex ante* akékoľvek riziko nadmernej náhrady tým, že sa špecifikovali požadované služby a stanovili parametre na výpočet náhrady na základe súvisiacich účtovných výkazov. Náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia za plnenie záväzkov verejnej služby bola zameraná len na dosiahnutie finančnej rovnováhy (úplnej náhrady nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní služby) bez akejkoľvek nadmernej náhrady.

(150) V pripomienkach z 23. mája 2018 Taliansko poskytlo údaje o výške náhrady vyplatenej spoločnosti Trenitalia a jej čisté náklady podľa druhej zmluvy, ako sú zhrnuté ďalej:

Tabuľka 3

Náhrada čistých nákladov spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy

[V mil. EUR (bez DPH)]

	2004	2005	2006	2007	2008
Zmluvné plnenie	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Vyplatená náhrada	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Čisté náklady spoločnosti Trenitalia	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Okrem toho Taliansko tvrdilo, že spoločnosť Trenitalia zaviedla efektívny oddelený účtovný systém, v ktorom odčlenila svoje trhové činnosti od činností podľa druhej zmluvy. Spoločnosť Trenitalia prevádzkovala služby železničnej nákladnej dopravy prostredníctvom svojej nákladnej divízie, ktorá mala oddelené účtovníctvo v rámci celkového účtovného plánu spoločnosti. Služby poskytované na základe trhových podmienok sa vykazovali oddelene od služieb poskytovaných podľa zmlúv o verejných službách prostredníctvom analytickej účtovnej metódy: i) v rámci ktorej sa prerozdelili náklady a príjmy na trhové služby a verejné služby prostredníctvom systému nákladových faktorov; ii) na základe ktorej sa vypracovali finančné výkazy za verejné služby; iii) ktorá bola osvedčená nezávislou audítorskou firmou.

([103]) Napríklad v prípade náhrad za roky 2004, 2005 a 2006 sa v článku 4 druhej zmluvy odkazuje na sumy vyčlenené v príslušných kapitolách štátneho rozpočtu na roky 2004, 2005 a 2006.

5.2.1.4. Úroveň náhrady (štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(152) Z rovnakých dôvodov, aké boli predložené v súvislosti s prvou zmluvou (pozri odôvodnenie 132), Taliansko tvrdilo, že spoločnosť Trenitalia bola „dobre riadeným“ podnikom v postavení, v ktorom mohla preukázať úroveň nákladov, ktoré boli v súlade s jej konkurentmi, a poskytovať služby na základe hospodárskych podmienok, ktoré boli do veľkej miery podobné ako podmienky vyplývajúce zo súťažného konania.

5.2.2. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci Únie*

(153) Taliansko sa domnievalo, že náhrada stanovená podľa druhej zmluvy za dopravu na medzinárodných trasách (t. j. služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi prístavom Terst a Maďarskom a služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima) nemala vplyv na hospodársku súťaž ani na obchod. Bolo to tak preto, lebo tarifné záväzky (a následné náhrady) boli stanovené iba pre vnútroštátny úsek trás a tvorili len veľmi malú časť celkových záväzkov, ktoré boli zverené spoločnosti Trenitalia.

5.2.3. *Existujúca pomoc*

(154) Taliansko uviedlo, že aj keby sa malo dospieť k záveru, že náhrada vyplatená podľa druhej zmluvy predstavovala štátnu pomoc, uvedená pomoc by sa musela považovať za existujúcu pomoc až do úplnej liberalizácie trhu so železničnou nákladnou dopravou na úrovni Únie (1. januára 2007). V tejto súvislosti Taliansko uviedlo, že druhá zmluva sa týkala niektorých záväzkov, ktoré už boli súčasťou prvej zmluvy ([104]) a zostali vo svojich základných aspektoch nezmenené. Jediným novým záväzkom, ktorý bol zavedený v druhej zmluve, bolo vedenie osobitného zoznamu zariadení určených pre službu nákladnej dopravy na Sardínii a Sicílii, ktoré sú otvorené verejnosti.

5.2.4. *Zákonnosť*

(155) Podľa Talianska pomoc nemusela byť notifikovaná Komisii. Tak ako v prípade prvej zmluvy (pozri odôvodnenia 133 až 135), aj teraz sa Taliansko domnievalo, že na pomoc sa vzťahovala výnimka z predchádzajúcej notifikácie podľa článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

5.2.5. *Zlučiteľnosť*

(156) Taliansko tvrdilo, že aj ak Komisia dospeje k záveru, že náhrada vyplatená podľa druhej zmluvy predstavuje novú pomoc, na ktorú sa vzťahuje notifikácia, daná pomoc bola zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorý predstavoval v čase vyplatenia pomoci platné hmotnoprávne pravidlo.

(157) Tak ako v prípade prvej zmluvy (pozri odôvodnenie 138), aj teraz Taliansko tvrdilo, že druhá zmluva obsahovala všetky prvky stanovené v článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a týkala sa iba časti nákladov, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia na poskytovanie služieb uvedených v zmluve.

(158) A napokon Taliansko zopakovalo tvrdenie, ktoré už predložilo v prípade prvej zmluvy, že druhá zmluva sa môže takisto považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom buď podľa nariadenia (EHS) č. 1107/70, alebo podľa článku 93 ZFEÚ (pozri odôvodnenie 139). V tejto súvislosti však neposkytlo žiadne odôvodnenie.

([104]) Konkrétne tarifné záväzky týkajúce sa: i) služby železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti nad 1 000 km; ii) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima; iii) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy z prístavu Terst do Maďarska a naopak; a iv) služby železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sardíniou, ako aj záväzok prevádzkovať trajektovú prepravu a manévrovanie pre nákladnú dopravu medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou.

5.3. **Tretia zmluva**

(159) V pripomienkach z 24. júna 2014 sa Taliansko domnievalo, že náhrada vyplatená podľa tretej zmluvy nepredstavovala štátnu pomoc, keďže spoločnosti Trenitalia nebola poskytnutá žiadna výhoda a nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod. Taliansko tvrdilo, že aj za predpokladu, že by náhrada predstavovala pomoc, táto pomoc bola zlučiteľná s vnútorným trhom podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorým sa vykonáva článok 93 ZFEÚ, a preto aj plne zlučiteľná s článkom 93 ZFEÚ.

5.3.1. *Výhoda*

(160) Taliansko sa domnievalo, že tretia zmluva bola v súlade so všetkými štyrmi podmienkami rozsudku vo veci Altmark. Taliansko predovšetkým, tak ako v prípade prvej a druhej zmluvy, tvrdilo, že záväzky sa považovali za skutočné SVHZ a tieto záväzky boli jednoznačne stanovené od začiatku, parametre náhrad boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom a spoločnosť Trenitalia nezískala žiadnu nadmernú náhradu.

5.3.1.1. Existencia skutočnej SVHZ (prvá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(161) Okrem už poskytnutých tvrdení, ktoré sa týkajú prvej zmluvy (pozri odôvodnenia 123 – 126) a druhej zmluvy (pozri odôvodnenia 142 – 144), sa Taliansko domnievalo, že tretia zmluva bola potrebná na kompenzáciu zlyhania trhu, ktoré v období 2008 – 2009 stále ovplyvňovalo južné Taliansko.

(162) Podľa Talianska súkromní prevádzkovatelia neposkytovali služby železničnej nákladnej dopravy v južnom Taliansku porovnateľné so službami spoločnosti Trenitalia. Nedostatočný záujem trhu o tieto spojenia vyplýval zo skutočnosti, že železničná nákladná doprava v južnom Taliansku má charakteristiky (ako nestabilita dopytu a obmedzenia infraštruktúry), ktoré ani z dlhodobého hľadiska nezaručujú primeranú ziskovosť služby.

(163) Na jednej strane sú v dôsledku infraštruktúry a terénu v južnom Taliansku služby železničnej nákladnej dopravy nákladné vzhľadom na vlakové moduly, uhly sklonu tratí, nedostatočný rozchod koľají a náklady na trajekty. Po otvorení odvetvia železničnej nákladnej dopravy hospodárskej súťaži sa údajne nové železničné podniky na trhu zamerali na dopravu v severnom Taliansku a zanedbávali železničné spojenia s južným Talianskom, ktorého pokrytie si vyžadovalo zložitú priemyselnú a organizačnú štruktúru a vysoké vstupné náklady ([105]).

(164) Na druhej strane táto špecifická nerovnováha v geografickom rozložení priemyselných klastrov v Taliansku spôsobovala nevyváženú prepravu medzi severom a juhom. Po prvé severné Taliansko prilákalo väčší dopyt, pokiaľ ide o objem aj hodnotu ([106]). Po druhé mala na poskytovanie služieb železničnej dopravy v južnom Taliansku vplyv značná nerovnováha obchodu medzi prichádzajúcimi a odchádzajúcimi spojeniami ([107]). Po tretie, pokiaľ ide o nákladnú dopravu, v južnom Taliansku do veľkej miery prevažovala cestná doprava, čím sa zdražovala železničná doprava všetkých druhov tovaru, ku ktorým cestná doprava predstavovala alternatívu ([108]). Konkrétne konkurenti spoločnosti Trenitalia, najmä integrovaní poskytovatelia logistických služieb, zvyčajne obsluhovali južné Taliansko cestnou dopravou ([109]).

([105]) Konkrétne si charakteristiky trás do južného Talianska a z neho vyžadovali nákladnejšie železničné koľajové vozidlá ako tie, ktoré sa používajú pri službách celovlakovej dopravy na pravidelných trasách, napríklad medzinárodných. Údržba potrebnej siete zariadení a zabezpečovanie primeraného pokrytia vnútroštátneho územia si vyžadovali aj vyšší podiel fixných nákladov.

([106]) Taliansko poukázalo na to, že preprava v južnom Taliansku vykazuje nižšie percento kombinovanej dopravy ako na vnútroštátnej úrovni (34 % oproti 39 %) a oveľa vyšší podiel poľnohospodárskych a potravinárskych produktov (17 % v prípade prepravy na juh a z juhu, 9 % celkovo v celoštátnom meradle).

([107]) Konkrétne väčšiu časť tokov tovaru po železnici v Taliansku tvorili jednosmerné toky z výrobných centier v severnom Taliansku do spotrebných centier v južnom Taliansku. Opačne bola najbežnejšia spiatočná cesta prázdnych vozňov (ktoré nemohli byť naložené buď preto, lebo sa neposielal žiadny tovar, alebo preto, lebo náklad nebol vhodný pre vozne).

([108]) V dôsledku toho pretrvávala menšia ochota platiť za služby železničnej dopravy a výsledkom boli nižšie trhové sadzby za služby železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s celkovom vnútroštátnou dopravou.

([109]) Taliansko uviedlo prípad spoločností DB Schenker a NordCargo, ktoré mali terminály v severnom Taliansku nazývané „železničné stanice“, v ktorých uskutočňovali prechod zo železničnej na cestnú dopravu.

(165) Taliansko uviedlo, že cieľom tretej zmluvy bolo zabezpečiť minimálnu sieť služieb, a nie individuálne spojenia. Dôvodom bolo zabezpečenie minimálnej prítomnosti skupiny tratí a spojení v celom južnom Taliansku s východiskovými/cieľovými miestami: tým by sa umožnilo zachovanie železničnej alternatívy k prevažujúcej cestnej doprave za hospodársky udržateľných podmienok. Posilnila by sa tým regionálna súdržnosť a územná rovnováha medzi severným a južným Talianskom. Konkrétne sa Taliansko domnievalo, že záväzky uvedené v tretej zmluve slúžili na dosahovanie týchto cieľov vo verejnom záujme:

— *dopravná politika a bezpečnosť*: zabrániť takmer úplnému „vymiznutiu“ železničnej nákladnej dopravy na juhu Talianska, a tým aj koncentrácii nákladnej dopravy v týchto regiónoch na cestách a znížiť mieru dopravných nehôd ([110]),

— *environmentálna a územná politika*: poskytnúť udržateľnú alternatívu k cestnej doprave, a tým zabrániť ďalšiemu zvyšovaniu znečistenia a preťaženia ciest, ktoré je už v južnom Taliansku príliš vysoké, ako aj nezlučiteľné s poslaním cestovného ruchu vo väčšine dotknutých oblastí,

— *hospodárska a sociálna súdržnosť*: zabezpečiť prepojenosť železničnej dopravy vrátane súvisiacich infraštruktúr v dotknutých talianskych regiónoch, ktorá by napriek svojej minimálne štruktúre mala zostať čo najhomogénnejšia, s tou, ktorá už na zvyšku polostrova existuje.

(166) S cieľom zaviesť prístup vhodný na zabezpečenie poskytovania služieb nákladnej dopravy na dostatočnej úrovni územného pokrytia sa v tretej zmluve stanovil nový rozsah záväzkov uložených spoločnosti Trenitalia (v porovnaní s druhou zmluvou), zameraný na spojenia medzi regiónmi ([111]). Taliansko nepovažovalo za potrebné uskutočniť verejné trhové konzultácie na preukázanie existencie požiadavky na služby vo verejnom záujme a správne stanovenie jej rozsahu.

(167) Pokiaľ ide o zverenie poskytovania služieb, Taliansko tvrdilo, že základné prvky zmluvy (t. j. služby, ktoré sa majú poskytovať, a odmena za ne) boli vymedzené a regulované od začiatku a že zmluva bola uzavretá v zásade ako potvrdenie už existujúcich právnych a záväzných vzťahov a služieb.

5.3.1.2. Parametre, na základe ktorých sa vypočítava náhrada, sú vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom (druhá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(168) Pokiaľ ide o prvú zmluvu (pozri odôvodnenie 128) a druhú zmluvu (pozri odôvodnenie 146), Taliansko tvrdilo, že bol s absolútnou istotou *ex ante* stanovený spôsob určovania náhrady podľa tretej zmluvy a že následné podpísanie zmluvy bolo iba formalizáciou týchto prvkov, ktorá v podstate slúžila ako ich potvrdenie. Ako dôkaz uviedlo skutočnosť, že zmluvné strany vždy konali v súlade s podmienkami zmluvy, aj keď bola formálne podpísaná až v neskoršej fáze.

(169) Pokiaľ ide konkrétne o tretiu zmluvu, Taliansko tvrdilo, že právny rámec, ktorým sa riadia predmetné služby (napr. prevádzkové podmienky a účtovanie a vykazovanie služieb na účely náhrady, rozsahu a výpočtu náhrady) bol už stanovený a platný od začiatku období, ktorých sa týkajú zmluvy. Podľa Talianska existovala absolútna istota *ex ante*, pokiaľ ide o spôsob určovania náhrady, pretože parametre (na základe ktorých sa náhrada vypočítala) boli stanovené vopred na základe finančného podnikateľského plánu, v ktorom sa zohľadňovali očakávané náklady a príjmy poskytovanej služby.

([110]) Na podporu tohto tvrdenia Taliansko uviedlo závery vyšetrovania Deviateho parlamentného výboru, v ktorých sa uvádzalo, že „aj v prípade železničnej nákladnej dopravy je verejný záujem o uzavretie zmluvy o službách vo verejnom záujme v záujme podpory využívania alternatívnych foriem dopravy k cestnej doprave so zjavnými pozitívnymi dôsledkami pre životné prostredie a bezpečnosť dopravy“.

([111]) Hlavne spojenia sever/juh a spojenia juh/juh. Spojenia severné Taliansko/severné Taliansko neboli v zásade vylúčené, ak boli potrebné na poskytovanie služieb do južného Talianska odklonením príliš malých prepravných tokov.

(170) Pokiaľ ide o druhú zmluvu, v pripomienkach z 5. – 15. februára 2018 Taliansko uviedlo, že v zákonoch o štátnych ročných rozpočtoch sa už pred formálnym podpisom tretej zmluvy stanovovali výšky náhrad splatných spoločnosti Trenitalia za poskytovanie verejných služieb ([112]).

5.3.1.3. Neexistencia nadmernej náhrady (tretia podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(171) Taliansko tvrdilo, že náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia za plnenie záväzkov verejnej služby bola zameraná len na úplnú náhradu nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, bez akejkoľvek nadmernej náhrady. V tejto súvislosti Taliansko poukázalo na to, že v zmluve sa *ex ante* vylučuje akékoľvek riziko nadmernej náhrady tým, že sa špecifikujú požadované služby a kritériá na vypočítanie náhrady na základe vlakokilometrov za rok. V skutočnosti sa nadmerná náhrada za služby nikdy nevyskytla a vykazovali sa značné nedostatočné náhrady.

(172) Na podporu uvedených tvrdení Taliansko predložilo údaje o nákladoch a náhradách spoločnosti Trenitalia za obdobie 2009 – 2014 a zodpovedajúce osvedčené výkazy, ktoré preskúmalo a schválilo samotné ministerstvo infraštruktúry a dopravy a overila audítorská firma. Taliansko uviedlo, že spoločnosť Trenitalia zaviedla efektívny oddelený účtovný systém, v ktorom odčlenila svoje trhové činnosti od činností podľa tretej zmluvy.

(173) V pripomienkach zo 4. novembra 2015 a z 23. mája 2018 Taliansko ďalej objasnilo výšku náhrady vyplatenej spoločnosti Trenitalia a jej čisté náklady podľa tretej zmluvy, ako sú zhrnuté ďalej v texte.

Tabuľka 4

Náhrada čistých nákladov spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy

[V mil. EUR (bez DPH)]

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Zmluvné plnenie	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Vyplatená náhrada	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Čisté náklady spoločnosti Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Úroveň náhrady (štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark)

(174) Tak ako pri prvej zmluve (pozri odôvodnenie 132) a pri druhej zmluve (pozri odôvodnenie 152), aj teraz sa Taliansko domnievalo, že spoločnosť Trenitalia bola „dobre riadeným“ podnikom v postavení, v ktorom mohla preukázať úroveň nákladov, ktoré boli v súlade s jej konkurentmi, a poskytovať služby na základe hospodárskych podmienok, ktoré boli do veľkej miery podobné ako podmienky vyplývajúce zo súťažného konania.

(175) Taliansko odkázalo na štúdiu z 9. októbra 2012 týkajúcu sa tretej zmluvy, ktorá bola zadaná na vypracovanie poradcovi PriceWatersCooper (ďalej len „**PWC**“) a poskytnutá Komisii pred rozhodnutím o začatí konania (ďalej len „**štúdia PWC 1**“), s cieľom dospieť k záveru, že náhrada sa stanovila na základe analýzy nákladov spoločnosti Trenitalia v súlade s európskym referenčnými hodnotami. Taliansko predovšetkým tvrdilo, že železničné koľajové vozidlá a priemerné prevádzkové náklady spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer boli v súlade s nákladmi vykazovanými ostatnými európskymi prevádzkovateľmi podobnej veľkosti a poskytujúcimi podobné služby.

([112]) Taliansko odkázalo na článok 2 ods. 4 zákonného dekrétu č. 225 z 29. decembra 2010 (zmeneného na zákon č. 10 z 26. februára 2011), ktorým sa ministerstvo hospodárstva a financií oprávňuje vyplatiť spoločnosti Trenitalia finančné prostriedky vyčlenené v štátnom rozpočte na obdobie 2009 – 2010 za záväzky verejnej služby vzťahujúce sa na odvetvie železničnej dopravy po konečnom uzavretí novej dohody o poskytovaní služieb.

(176) V štúdii PWC 1 sa určilo šesť železničných podnikov ([113]) pôsobiacich v Únii, ktoré sa považovali za vhodné na zostavenie vzorky podnikov s veľkosťou dostatočne porovnateľnou so spoločnosťou Trenitalia. Zo štúdie vyplynulo, že týchto šesť spoločností zaznamenalo v rokoch 2009 a 2010 ročný objem prepravy viac ako 25 miliónov vlakokilometrov a 10 miliárd tonokilometrov ([114]). Ďalej sa v štúdii vysvetlilo, že uvedené podniky mali k dispozícii primerané dopravné prostriedky. Na podporu uvedeného zistenia sa v štúdii odhadol počet prepravených ton na naložený vozeň, aby bolo možné odhadnúť priemernú kapacitu skutočne prepravenú jedným vozňom; objem ročného zaťaženia vozňa, ktorým sa preukazuje skutočné využívanie dopravného prostriedku; a priemerná vzdialenosť dopravy jednej tony tovaru (prepravených ton na kilometer) s cieľom určiť špecifiká železničnej siete, v ktorej podniky pôsobia ([115]). Podľa štúdie PWC 1 je počet prepravených ton na naložený vozeň zaznamenaný spoločnosťou Trenitalia v roku 2009 (41 ton v rokoch 2009 a 2010) v súlade s partnerským mediánom (42 v roku 2009 a 44 v roku 2010), čím sa preukazuje, že spoločnosť Trenitalia má k dispozícii primerané prostriedky, pokiaľ ide o zaznamenanú prepravu, o čom vypovedá najmä skutočnosť, že priemerná vzdialenosť dopravy je v Taliansku väčšia (307 km v roku 2009 a 288 km v roku 2010), ako je medián vzorky (272 km v roku 2009 a 264 km v roku 2004).

(177) Pokiaľ ide o železničné koľajové vozidlá, zo štúdie PWC 1 vyplynulo, že nebolo možné získať údaje o železničných koľajových vozidlách používaných výlučne na dopravu tovaru. Preto sa v štúdii PWC 1 prihliadalo na celý vozový park využívaný podnikmi tvoriacimi vzorku na dopravu cestujúcich aj tovaru. Dospelo sa v nej k záveru, že železničné koľajové vozidlá spoločnosti Trenitalia boli primerané v porovnaní s vozidlami používanými spoločnosťami tvoriacimi vzorku: Spoločnosť Trenitalia dosiahla v roku 2009 v priemere 69 000 vlakokilometrov s jedným rušňom (81 000 v roku 2010), zatiaľ čo jej konkurenti v priemere 56 000 vlakokilometrov v roku 2009 a 53 000 vlakokilometrov v roku 2010) ([116]).

(178) S cieľom preukázať prevádzkovú efektívnosť spoločnosti Trenitalia sa v štúdii PWC 1 porovnali priemerné prevádzkové náklady podnikov tvoriacich vzorku a spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer. Podľa štúdie je uvedená metrika (náklady na vlakokilometer) najrelevantnejšia na určenie efektívnosti železničných podnikov, keďže metrika prevádzkových nákladov na tonokilometer neposkytuje dostatočné údaje o efektívnosti spoločnosti. V štúdii PWC 1 sa tvrdí, že metrika prevádzkových nákladov na tonokilometer môže byť vychýlená v dôsledku osobitných charakteristík dopytu (nevyváženosť tokov na danej trase, druhy prepravovaného tovaru atď.) alebo železničnej siete (maximálna dĺžka vlakov, druhy využívaných rozchodov atď.), ktoré môžu ovplyvňovať ponuku železničných podnikov.

(179) Pri analýze sa zohľadňovali celkové prevádzkové náklady spoločnosti Trenitalia a podniky tvoriace vzorku (bez nákladov na amortizáciu a daní) vrátane vnútroštátnych a medzinárodných činností a činností osobnej aj nákladnej dopravy. V štúdii PWC 1 sa však zo vzorky vylúčili dve spoločnosti (česká spoločnosť České dráhy a poľská spoločnosť Polskie Koleje Państwowe), keďže sa dospelo k zisteniu, že ich priemerné náklady na zamestnanca (menej ako 20 000 EUR) boli oveľa nižšie ako náklady ostatných spoločností zo vzorky (50 000 EUR) a spoločnosti Trenitalia.

(180) Zo štúdie PWC 1 vyplynul záver, že:

— Prevádzkové náklady spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer sa pohybovali v rozpätí od 22,1 do 22,5 EUR na vlakokilometer, v súlade s nákladmi zaznamenanými spoločnosťami ÖBB, DB a SNCF (v rozpätí od 21,8 EUR na vlakokilometer a 22,6 na vlakokilometer) ([117]),

([113]) Vzorka zostavená v štúdii obsahuje rakúskeho prevádzkovateľa Osterreichische BundesBahnen (ÖBB), nemeckého prevádzkovateľa Deutsche Bahn AG (DB), francúzskeho prevádzkovateľa SNCF, českého prevádzkovateľa České dráhy (ČD), poľského prevádzkovateľa Polskie Koleje Państwowe (PKP) a švajčiarskeho prevádzkovateľa Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS).

([114]) V štúdii sa uvádzalo, že ostatné podniky Únie [Lietuvos geležinkeliai (LG) v Litve, Valtion Rautatiet (VR) vo Fínsku a Latvijas dzelzceļš (LDz) v Lotyšsku] dosiahli podobné úrovne ročnej prepravy, ale nižšie úrovne prevádzkovaných tonokilometrov. V každom prípade zo štúdie vyplynulo, že uvedené podniky pôsobili v železničnej sieti, ktorá bola oveľa menšia a so širším rozchodom ako talianska železničná sieť, a preto mali iné charakteristiky. V štúdii sú preto uvedené podniky zo vzorky vylúčené.

([115]) Priemerná dlhšia vzdialenosť odhaľuje veľkú distribúciu kapacít výroby na jednom území, čo vedie k nižším ročným objemom prepravovaných tovarov.

([116]) Strana 35 štúdie PWC 1.

([117]) Strana 36 štúdie PWC 1. Zo štúdie boli vylúčené spoločnosti SBB/CFF/FFS, keďže ich priemerné prevádzkové náklady na vlakokilometer presahovali 30 EUR na vlakokilometer.

— Priemerné celkové príjmy spoločnosti Trenitalia (príjmy na vlakokilometer), ktoré sa pohybovali v rozpätí od 14,8 do 15,7 EUR na vlakokilometer, boli nižšie ako príjmy zaznamenané spoločnosťami ÖBB, DB a SNCF (v rozpätí od 23,2 EUR na vlakokilometer a 18,7 na vlakokilometer) ([118]).

(181) Taliansko vysvetlilo nižšie príjmy spoločnosti Trenitalia poukázaním na podstatne odlišnú situáciu, v ktorej konkurenti spoločnosti Trenitalia pôsobili (pokiaľ ide o hospodársku súťaž s inými službami nákladnej dopravy a druh prepravovaného nákladu) ([119]). Uviedlo, že rozdiel je aj dôsledkom nehomogénneho priemerného objemu prepravovaného nákladu na jeden vlak (obmedzenia infraštruktúry a nerovnováha obchodu medzi prichádzajúcimi a odchádzajúcimi spojeniami v južnom Taliansku a volatilita cien medzi druhmi prepravovaného tovaru).

(182) Podľa Talianska boli faktormi ovplyvňujúcimi celkové náklady na vlakokilometer poskytovaných služieb, ktorých sa týkala tretia zmluva: i) potreba železničných koľajových vozidiel s nadmernými rozmermi vrátane rušňov a vozňov; ii) náročnosť dosiahnutia optimálneho využívania ľudských zdrojov a výrobných aktív v dôsledku prísnych obmedzení rýchlosti; iii) obmedzenia infraštruktúry a logistiky ([120]).

(183) Okrem toho a s osobitným dôrazom na prepravu zo Sicílie a na Sicíliu Taliansko poukazuje na nasledujúce:

— Dĺžka vlaku je obmedzená najmä na Sicílii, kde nemôže presiahnuť 400 m, aby bolo možné naložiť vlaky na trajekty cez Messinský prieliv.

— Na plavbu cez Messinský prieliv sa vyžadujú špecializované produkčné štruktúry na manipuláciu s vozňami cestujúcimi medzi ostrovom a pevninským Talianskom, ich nalodenie na trajekty a prepravu po mori.

— Odhadované náklady na trajektovú prepravu každého vlaku z pobrežia na pobrežie (vrátane nalodenia a vylodenia) sa pohybujú na úrovni okolo 6 000 EUR. Náklady sa zvyšujú, ak ide o prepravu nebezpečného nákladu na ostrov alebo z ostrova, keďže to si vyžaduje špeciálnu cestu trajektom maximálne so štyrmi prepravovanými vozňami na jednu cestu.

(184) Na základe štúdie PWC 1 dospelo Taliansko k záveru, že:

— spoločnosť Trenitalia mala k dispozícii dopravné prostriedky porovnateľné s podnikmi z Únie podobnej veľkosti,

— prevádzkové náklady spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer sú v súlade s nákladmi jej partnerov,

— príjmy spoločnosti Trenitalia sú oveľa nižšie (o 25 %) ako príjmy jej partnerov v dôsledku vonkajších faktorov (štruktúra trhu s pozemnou dopravou a prekážky infraštruktúry, ktoré ovplyvňujú ceny).

([118]) Strana 38 – 39 štúdie PWC 1.

([119]) V štúdii sa poukazuje na to, že tieto faktory ovplyvňujú ceny a príjmy. Podiel železničných podnikov v Taliansku na trhu s celkovou pozemnou prepravou tovaru bol 10 % v roku 2009 a 20 % vo vzorke. Priemerný príjem spoločnosti Trenitalia na 100 tonokilometrov bol 3,60 EUR, najnižší zo vzorky (medián 4,42 EUR).

([120]) Taliansko vysvetlilo najmä nasledujúce:

— Vzhľadom na obmedzenú využiteľnú dĺžku koľají v staniciach je povolená dĺžka vlaku menšia, ako sa povoľuje v iných členských štátoch (spravidla v rozpätí od 750 do 550 m).

— Vzhľadom na maximálne povolené zaťaženie nápravy pre vlaky v južnom Taliansku (20 ton na nápravu v porovnaní s vnútroštátnou a únijnou normou 22,5 ton na nápravu) je obmedzená absolútna a špecifická hmotnosť tovaru, ktorý sa môže prepraviť po železnici.

— Vzhľadom na prísnejšie obmedzenia obrysu vozidla v porovnaní so zvyškom Talianska a európskou železničnou sieťou sú potrebné veľmi nízke plošinové vozne a preprava veľkokapacitných kontajnerov nie je možná. To bráni aj rozvoju systému „koľajovej diaľnice“ potrebného pre intermodálnu železničnú a cestnú dopravu.

— Vzhľadom na vysokú mieru neelektrifikovaných železničných tratí musia železničné spoločnosti používať elektrické aj motorové rušne, čo spôsobuje výrobné straty a nedostatočné využívanie rušňov.

— Vzhľadom na dĺžku vlakových trás je priemerný počet odchádzajúcich vlakov denne nižší ako na ostatných spojeniach (Taliansko uviedlo priemerne dva odchádzajúce vlaky denne z/do južného Talianska v porovnaní s bežným priemerom 3,5 odchádzajúceho vlaku). V dôsledku toho je produkčná sieť necestujúcich zamestnancov pozemnej prevádzky naddimenzovaná a nedostatočne využívaná.

— Vzhľadom na vysoké náklady prepravy železničných koľajových vozidiel na účely špecifickej údržby, ktorá sa musí vykonať v depách v strednom a severnom Taliansku prináša sieť údržby straty.

(185) Rozdiel medzi príjmami spoločnosti Trenitalia a príjmami jej konkurentov je o to väčší v prípade služieb nahradených podľa tretej zmluvy, ktorá obsahuje služby medzi severným a južným Talianskom. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Taliansko domnievalo, že pochybnosti vznesené Komisiou v rozhodnutí o začatí konania sú podľa všetkého výsledkom nedorozumenia. Komisia údajne odkazovala na existenciu vyšších nákladov na tonokilometer prepravený na spojeniach s južným Talianskom, na základe čoho dospela k záveru, že to môže byť dôsledok nižšej úrovne efektívnosti spoločnosti Trenitalia. Podľa Talianska je však potrebné podľa štvrtej požiadavky rozsudku vo veci Altmark preukázať, že príjemca náhrady je „dobre riadeným" podnikom, a teda v postavení, v ktorom môže preukázať úroveň nákladov, ktoré boli v súlade s konkurentmi, a poskytovať služby na základe hospodárskych podmienok, ktoré sú do veľkej miery podobné ako podmienky vyplývajúce zo súťažného konania. V tomto zmysle je potrebné zohľadniť ukazovateľ priemerných prevádzkových nákladov na vlakokilometer, ktorý riadne zohľadňuje jednotkové náklady dotknutej služby.

(186) Pokiaľ ide o ukazovateľ nákladov na tonokilometer, Taliansko tvrdí, že nie je dôležitý na účely uplatnenia štvrtej požiadavky rozsudku vo veci Altmark na tento prípad. Uvedený ukazovateľ má iný účel: zameriava sa na určenie faktorov komparatívnych nevýhod, ktoré štrukturálne ovplyvňujú služby nákladnej železničnej dopravy medzi severným a južným Talianskom, čo je presne príčinou zlyhaní trhu, a preto predmetnej verejnej intervencie. Taliansko tvrdí, že uvedené faktory nemajú nič spoločné s efektívnosťou spoločnosti Trenitalia; práve naopak, ide o vonkajšie faktory úplne nezávislé od spoločnosti Trenitalia, ktoré však majú na spoločnosť Trenitalia rovnaký vplyv, aký by mali na akéhokoľvek iného prevádzkovateľa.

5.3.2. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci Únie*

(187) Taliansko odmietlo, že by tretia zmluva spôsobila akékoľvek narušenie hospodárskej súťaže a mala vplyv na obchod v rámci Únie.

(188) Po prvé Taliansko tvrdilo, že po liberalizácii trhu so železničnou nákladnou dopravou na vnútroštátnej úrovni aj úrovni Únie sa hospodárska súťaž na trhu zamerala na najziskovejšie trasy v severnom Taliansku a netýkala sa dopravy v južnom Taliansku.

(189) Okrem toho Taliansko tvrdilo, že oddelený účtovný systém prijatý spoločnosťou Trenitalia zabraňoval každej forme toku verejných prostriedkov v prospech iných činností podniku. Pravdivosť tohto tvrdenia dokazuje aj to, že náhrada bola nedostatočná na pokrytie prevádzkového deficitu, ktorý spoločnosť Trenitalia zaznamenala v súvislosti so záväzkami uloženými podľa tretej zmluvy.

5.3.3. *Zákonnosť*

(190) Taliansko sa domnievalo, že výnimka z predchádzajúcej notifikácie poskytnutá podľa článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa uplatňovala aj na úhrady prijaté spoločnosťou Trenitalia podľa tretej zmluvy, pretože predmetné záväzky, hoci boli súčasťou zmluvy, boli výsledkom rozhodnutí orgánov verejnej správy.

5.3.4. *Zlučiteľnosť*

(191) Taliansko tvrdilo, že aj keby sa dospelo k záveru, že náhrada vyplatená podľa tretej zmluvy predstavovala novú pomoc, na ktorú sa vzťahuje notifikácia, daná pomoc bola zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, keďže zmluvný vzťah formalizovaný uvedenou zmluvou vznikol v roku 2009, a preto ešte počas platnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(192) Pokiaľ ide o dátum podpisu tretej zmluvy (3. decembra 2012), Taliansko sa domnievalo, že nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa uplatňovalo až do 3. decembra 2012 (vrátane). Keďže v článku 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007, platného od 3. decembra 2009 sa stanovuje, že „[n]ariadenie (EHS) č. 1191/69 sa týmto zrušuje. Jeho ustanovenia sa však naďalej uplatňujú na služby nákladnej dopravy počas troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia", Taliansko sa domnievalo, že konečný dátum sa zhoduje s rovnakým dňom decembra (t. j. s 3. decembrom) tretieho roka po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007, t. j. 3. decembrom 2012 ([121]).

([121]) Taliansko vychádzalo z článku 3 ods. 2 písm. c) nariadenia Rady (EHS, Euratom) č. 1182/71 z 3. júna 1971, ktorým sa stanovujú pravidlá pre lehoty, dátumy a termíny, podľa ktorých, keď sa lehota vyjadruje v rokoch, končí sa (*dies ad quem*) „uplynutím poslednej hodiny ktoréhokoľvek dňa v poslednom týždni, mesiaci alebo roku, ktorý je rovnakým dňom týždňa alebo pripadá na ten istý dátum ako deň, od ktorého lehota začína plynúť.".

(193) V pripomienkach z 24. júna 2014 Taliansko objasnilo, že skutočnosť, že tretia zmluva bolo dohodnutá, a dokonca podpísaná, podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69, zohrávala dôležitú úlohu pri posudzovaní jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom. Taliansko poukázalo na to, že do budúcnosti malo ministerstvo infraštruktúry a dopravy v úmysle riadne vymedziť opatrenia, ktoré sa majú prijať na podporu železničnej nákladnej dopravy a jej používateľov.

(194) Tak ako v prípade prvej zmluvy (pozri odôvodnenie 138) a druhej zmluvy (pozri odôvodnenie 157), aj teraz Taliansko tvrdilo, že tretia zmluva obsahovala všetky prvky stanovené v článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a týkala sa iba časti nákladov, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia na poskytovanie služieb uvedených v zmluve.

(195) A napokon Taliansko zopakovalo tvrdenie, ktoré už predložilo v súvislosti s prvou zmluvou (pozri odôvodnenie 139) a druhou zmluvou (pozri odôvodnenie 158), že tretia zmluva sa môže takisto považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa nariadenia (EHS) č. 1107/70 alebo podľa článku 93 ZFEÚ. V tejto súvislosti však neposkytlo žiadne odôvodnenie.

5.4. **Hospodárska kontinuita**

(196) Od 1. januára 2017 sa spoločnosť Mercitalia Rail stala novým vlastníkom nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia.

(197) V podaní z 11. apríla 2023 týkajúcom sa hospodárskej kontinuity medzi spoločnosťami Trenitalia a Mercitalia Rail talianske orgány vysvetlili, že podľa talianskeho práva bola spoločnosť Mercitalia Rail právnym nástupcom spoločnosti Trenitalia na trhu so železničnou nákladnou dopravou ako nový vlastník nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia.

(198) Talianske orgány však vysvetlili, že takéto právne nástupníctvo neobsahovalo prenos záväzkov v oblasti splácania, ktoré mohli vyplývať zo zistenia neoprávnenej a nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti Trenitalia za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy pred oddelením, na spoločnosť Mercitalia Rail. Podľa ich názoru sa tieto záväzky naďalej vzťahovali na spoločnosť Trenitalia, pretože neboli pripísateľné nákladnej divízii spoločnosti Trenitalia ([122]). V tomto zmysle talianske orgány v odpovedi z 11. apríla 2023 uviedli, že: i) keby mala spoločnosť Trenitalia v úmysle preniesť uvedené záväzky na spoločnosť Mercitalia Rail, výslovne by ich spomenula v akte o oddelení spoločností; ii) v čase oddelenia už tretia zmluva neplatila; a iii) oddelenie sa považovalo len za reorganizáciu podniku v rámci skupiny FS Group.

6. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

6.1. **Európske spoločenstvo železníc a spoločností pre infraštruktúru**

(199) Spoločenstvo európskych železníc a infraštruktúrnych podnikov (ďalej len „**CER**“) tvorí 75 železničných podnikov (ku ktorým patrí aj skupina FS Group) a infraštruktúrnych podnikov z Únie, kandidátskych krajín, ako aj z krajín západného Balkánu, Nórska a zo Švajčiarska.

(200) V pripomienkach z 18. júna 2014 sa spoločenstvo CER domnievalo, že podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 by mohlo byť uloženie záväzkov verejnej služby a/alebo uzavretie zmlúv o verejných službách v oblasti poskytovania železničnej nákladnej dopravy odôvodnené rozvojom udržateľného hospodárstva, regionálnej súdržnosti a územnej rovnováhy a zároveň podporou prechodu z cestnej na železničnú nákladnú dopravu.

(201) Poukazovalo na to, že v nariadení (EHS) č. 1191/69, ktoré sa uplatňovalo na služby nákladnej dopravy do 3. decembra 2012, sa členským štátom umožňovalo financovať a podporovať železničnú nákladnú dopravu. Dospelo k záveru, že služba je SVHZ, ak existuje riziko, že konkurenčné služby nedokážu vyhovieť veľkej časti potrieb občanov a spotrebiteľov.

([122]) Podľa článku 2 aktu o oddelení spoločností sa všetky záväzky a pohľadávky týkajúce sa skutočností alebo okolností, ktoré vznikli pred oddelením a neboli pripísateľné prenášanej podnikovej činnosti, naďalej vzťahujú na spoločnosť Trenitalia.

6.2. **FerCargo**

(202) Združenie FerCargo tvorí 17 železničných podnikov ([123]) (verejných aj súkromných spoločností) ponúkajúcich v Taliansku služby železničnej nákladnej dopravy.

(203) V pripomienkach z 8. júla 2014 združenie FerCargo tvrdilo, že náhrada priznaná Talianskom spoločnosti Trenitalia posilnila postavenie tejto spoločnosti na trhu so železničnou nákladnou dopravou v južnom Taliansku na úkor ostatných nákladných železničných podnikov, ktoré mohli poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy na tomto trhu.

(204) Združenie FerCargo nezaujalo k prvej zmluve žiadne stanovisko. Pokiaľ ide o druhú a tretiu zmluvu, združenie FerCargo sa domnievalo, že náhrada predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Trenitalia, keďže štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark nebolo splnené a zmluvy o verejných službách narušili hospodársku súťaž a ovplyvnili obchod. Poukázalo na to, že väčšina spoločností pôsobiacich na talianskom trhu patrí do medzinárodných skupín, t. j. Nordcargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria) alebo pôsobí vo viacerých členských štátoch (napr. Rail Traction Company).

(205) Okrem toho združenie FerCargo spochybnilo zlučiteľnosť štátnej pomoci s vnútorným trhom.

(206) Po prvé si združenie FerCargo nebolo vedomé toho, že by talianske orgány uskutočnili verejné konzultácie s cieľom posúdiť potrebu služieb železničnej nákladnej dopravy s rovnakým rozsahom a charakteristikami ako v prípade služieb, ktoré boli zverené spoločnosti Trenitalia. Združenie FerCargo sa sťažovalo, že talianske orgány nezohľadnili okrem etablovaných aj čoraz väčší počet prevádzkovateľov, ktorí začali pôsobiť v južnom Taliansku od roku 2006. Združenie FerCargo tvrdilo, že jeho členovia mohli zabezpečovať služby porovnateľné so službami poskytovanými spoločnosťou Trenitalia, pokiaľ ide o kontinuitu, pravidelnosť a frekvenciu, kapacitu a sadzby, takže zmluvy o verejných službách neboli potrebné. Uviedlo, že pred uzavretím tretej zmluvy pôsobili na spojeniach Kampánia/severné Taliansko ([124]) a Abruzzo/severné Taliansko ([125]) okrem spoločnosti Trenitalia ešte dve spoločnosti a päť spoločností mohlo začať pôsobiť na spojeniach Kampánia/Kalábria ([126]), Molise/Apúlia ([127]), Apúlia/Basilicata ([128]), Kampánia/Apúlia ([129]), Basilicata/Kalábria ([130]) a v rámci Kampánie ([131]), Kalábrie ([132]) a Apúlia ([133]), pretože boli držiteľmi potrebného osvedčenia.

([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]) V roku 2008 spoločnosť Rail Traction Company obsluhovala jednu trasu na spojení Kampánia – severné Taliansko.

([125]) V období 2009 až 2011 spoločnosť NordCargo obsluhovala dve trasy na spojení Abruzzo/severné Taliansko.

([126]) Na spojení Kampánia/Kalábria: spoločnosť Rail Traction Company mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2008; spoločnosť Compagnia Ferroviaria Italiana mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2009; spoločnosť GTS Rail mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2009 (Komisia však konštatuje, že túto informáciu nepotvrdzuje bezpečnostný certifikát spoločnosti GTS Rail na rok 2009 dostupný na stránke www.ansf.it, online stav k 15. novembru 2023).

([127]) Na spojení Molise/Apúlia: spoločnosť Linea mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2009, spoločnosť GTS Rail mohla obsluhovať dve trasy od roku 2009, spoločnosť NordCargo mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2009.

([128]) Na spojení Apúlia/Basilicata spoločnosť Linea mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2009.

([129]) Na spojení Kampánia/Apúlia: spoločnosť Compagnia Ferroviaria Italiana mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2009; spoločnosť GTS mohla obsluhovať jednu trasu od roku 2009 (Komisia však konštatuje, že túto informáciu nepotvrdzuje bezpečnostný certifikát spoločnosti GTS na rok 2009 dostupný na stránke www.ansf.it, online stav k 15. novembru 2023).

([130]) Na spojení Basilicata/Kalábria spoločnosť GTS Rail mohla obsluhovať dve trasy od roku 2009.

([131]) Na spojení Kampánia/Kampánia: spoločnosť Rail Traction Company mohla obsluhovať šesť trás od roku 2008; spoločnosť Compagnia Ferroviaria Italiana mohla obsluhovať 10 trás od roku 2009; spoločnosť GTS mohla obsluhovať dve trasy od roku 2009; spoločnosť NordCargo mohla obsluhovať štyri trasy od roku 2009.

([132]) Na spojení Kalábria/Kalábria spoločnosť GTS Rail mohla obsluhovať päť trás od roku 2009.

([133]) Na spojení Apúlia/Apúlia: spoločnosť Linea mohla obsluhovať tri trasy od roku 2009; spoločnosť GTS Rail mohla obsluhovať 10 trás od roku 2009; spoločnosť NordCargo mohla obsluhovať dve trasy od roku 2009.

(207) Po druhé tvrdilo, že záväzky uložené spoločnosti Trenitalia boli „nezlučiteľné“ s účelmi zmlúv o verejných službách (t. j. s regionálnou súdržnosťou a rovnováhou medzi severným a južným Talianskom). V tejto súvislosti sa domnievalo, že tarifné záväzky na medzinárodných trasách stanovené v druhej zmluve financovali rozšírenie spoločnosti Trenitalia na trhy ďalších členských štátov. Ďalej spochybnilo spôsob, akým Taliansko vymedzilo záväzky verejnej služby podľa tretej zmluvy, a skutočnosť, že v tretej zmluve sa nešpecifikovali trasy, ktoré má obsluhovať spoločnosť Trenitalia, iba regióny odchodov a príchodov. Pripomenulo, že 21. decembra 2012 taliansky medziodborový výbor pre hospodárske plánovanie (ďalej len „CIPE“) vyjadril kladnú spätnú väzbu k tretej zmluve na základe objasnení týkajúcich sa rozsahu služby vo verejnom záujme, nahradených nákladov a výšky odmeny priznanej spoločnosti Trenitalia. Okrem toho poukázalo na to, že 1. júna 2009 taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže takisto požiadal o jasnejšie vymedzenie služieb vo verejnom záujme, ktoré boli zverené spoločnosti Trenitalia, a to vzhľadom na existenciu hospodárskej súťaže v oblasti železničnej dopravy a intermodálnu hospodársku súťaž v podobe námornej a cestnej dopravy.

(208) Po tretie združenie FerCargo tvrdilo, že väčšinu obdobia, ktorého sa týka druhá a tretia zmluva, pôsobila spoločnosť Trenitalia bez poverovacieho aktu a bez jednoznačného vymedzenia parametrov náhrad. Odmietalo tvrdenie, že do podpísania tretej zmluvy mohla spoločnosť Trenitalia pôsobiť na základe doložky o kontinuite uvedenej v druhej zmluve, keďže tieto dve zmluvy o verejných službách sa týkali iných záväzkov a obsahovali iné metódy náhrad.

(209) Po štvrté združenie FerCargo nevylúčilo možnú nadmernú náhradu, keďže v druhej a tretej zmluve sa neuvádzalo, že náhrada sa musí vypočítať na základe nákladov efektívneho podniku. Podľa jeho názoru by mala na účely overenia zlučiteľnosti nákladov spoločnosti Trenitalia s nákladmi efektívne riadenej spoločnosti vypracovať referenčná hodnota na základe existujúcich konkurentov, a nie železničných spoločností pôsobiacich na zahraničných trhoch. S osobitným dôrazom na tretiu zmluvu združenie FerCargo tvrdilo, že jediným kvalitatívnym parametrom, ktorý sa použil na posúdenie služby, bola časová presnosť služby, a nie efektívne riadenie nákladov na službu. Okrem toho sa pri výške náhrady nezohľadnili nižšie dane z energie, ktoré platila spoločnosť Trenitalia za elektrinu využívanú vo vlakoch ([134]).

(210) A napokon združenie FerCargo tvrdilo, že spoločnosť Trenitalia neviedla oddelené účty a využívala marže získané na základe zmlúv o verejných službách na financovanie agresívnej cenovej politiky v komerčnom segmente a zvyšovanie svojej prítomnosti na trhu. Podľa združenia FerCargo boli jednotkové náklady vykázané spoločnosťou Trenitalia príliš vysoké ([135]) v porovnaní s údajmi, ktoré uviedla Komisia vo svojom rozhodnutí o talianskej schéme *Ferrobonus* (SA.32603) ([136]), a nákladmi zaznamenanými konkurentmi spoločnosti Trenitalia ([137]). Združenie FerCargo tvrdilo, že už 1. júna 2009 taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže poukázal na to, že náhrada vyplatená na základe zmluvy o verejných službách, ktorá nebola uzavretá na základe transparentného postupu verejnej súťaže, vyvoláva otázku, či nemohlo dôjsť ku krížovému subvencovaniu medzi trhovými službami a službami vo verejnom záujme tam, kde sa tieto dva druhy služieb aspoň čiastočne prekrývajú.

(211) Združenie FerCargo dospelo k záveru, že štátna pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pretože podľa jeho názoru nebola v súlade ani s článkom 93 ZFEÚ, ani s nariadením (EHS) č. 1191/69.

6.3. **FS Group**

(212) V pripomienkach z 23. júla 2014 skupina FS Group tvrdila, že tretia zmluva sa nepovažuje za štátnu pomoc, pretože spĺňa podmienky rozsudku vo veci Altmark. V tejto súvislosti predložila ďalšiu štúdiu z júla 2014 ([138]) (ktorá mala doplniť štúdiu PWC 1 predloženú talianskymi orgánmi), ktorá sa zameriavala na preukázanie súladu s prvým a štvrtým kritériom rozsudku vo veci Altmark.

([134]) Združenie FerCargo odkázalo na taliansky dekrét č. 730 z 22. mája 1963 a zákonný dekrét č. 91 zo 14. júna 2014.

([135]) 24 EUR na vlakokilometer v roku 2009, 26,1 EUR na vlakokilometer v roku 2010, 24 EUR na vlakokilometer v roku 2011.

([136]) Rozhodnutie zo 16. decembra 2011 (Ú. v. EÚ C 88/2012). V tomto rozhodnutí sa priemerné náklady na železničnú nákladnú dopravu v Taliansku odhadovali na 10 EUR na vlakokilometer (pozri odôvodnenie 39 rozhodnutia).

([137]) Združenie FerCargo odkázalo na náklady dvoch svojich členov (Rail Traction Company a NordCargo). Konkrétne v prípade spoločnosti Rail Traction Company boli náklady od 9,5 EUR na vlakokilometer za služby na spojení Kampánia/severné Taliansko a 9,27 EUR na vlakokilometer na spojení Kampánia/Kalábria. Pokiaľ ide o spoločnosť Nord Cargo, náklady vo výške 11,7 EUR na vlakokilometer v prípade vlakov na diaľkovú dopravu zahŕňajú aj náklady na železničné koľajové vozidlá, ktoré mala mať podľa združenia FerCargo spoločnosť Trenitalia už úplne uhradené.

([138]) Štúdia PWC z júla 2014, Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27. marca 2014.

(213) Pokiaľ ide o neexistenciu zjavnej chyby vo vymedzení rozsahu tretej zmluvy, skupina FS Group sa domnievala, že na železničnú nákladnú dopravu do južného Talianska a z neho malo vplyv zlyhanie trhu.

(214) V tejto súvislosti skupina FS Group poukázala na to, že konkurenti spoločnosti Trenitalia neboli na trhu stabilne a všeobecne prítomní a že v období 2007 – 2008 bol ich trhový podiel nižší ako 3 % aj na najziskovejších spojeniach medzi regiónmi, napríklad na spojení medzi Kampániou a Apúliou. Na týchto spojeniach však konkurenti spoločnosti Trenitalia poskytovali väčšinou služby kombinovanej dopravy (určitý tovar, ktorý sa mohol prepravovať iba konvenčnou dopravou, napríklad oceľ a chemické látky, preto konkurenti neprepravovali), a to hlavne jednosmerné (z juhu na sever v prípade Apúlie a zo severu na juh v prípade Kampánie). Okrem toho konkurenti v danom čase v južnom Taliansku obsluhovali iba obmedzený počet železničných staníc a spojení medzi regiónmi v porovnaní s tými, ktorých sa týkala tretia zmluva.

(215) Podľa skupiny FS Group sa konkurenti o južné Taliansko zaujímali len málo, pretože železničná nákladná konvenčná doprava v týchto regiónoch bola charakterizovaná nestálym dopytom (ktorý mal za následok prázdne vozne a nízke frekvencie). Okrem toho si vzhľadom na rôzne druhy príslušného nákladu (oceľ, chemické látky, automobilový tovar, iný tovar) vyžadovalo poskytovanie tejto služby vysoký počet vozňov. Skupina FS Group vysvetlila, že zmluva predstavovala 26 – 28 % celkového objemu služieb železničnej nákladnej dopravy v Taliansku, pokiaľ ide o vlakokilometre, ale iba 6 – 7 %, pokiaľ ide o tonáž (pretože náklad, ktorého sa týkala zmluva, mal cestovať na väčšie vzdialenosti ako priemerný taliansky náklad a koeficient zaťaženia vlakov bol na dotknutých trasách nižší). Podľa jeho názoru skutočnosť, že spojenia medzi regiónmi, ktorých sa týkala tretia zmluva, mali podobné charakteristiky, plne opodstatňuje rozhodnutie talianskych orgánov vymedziť SVHZ v rámci spojení medzi regiónmi ako sieť železničných spojení (a nie ako priame spojenia) ([139]).

(216) Skupina FS Group uviedla, že keby nebola tretia zmluva uzavretá, prestala by poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy v južnom Taliansku. Väčšina nákladnej dopravy by sa potom presunula zo železnice na cestu. Ako príklad uviedla skupina FS Group prípad Sardínie, kde objem služieb železničnej nákladnej dopravy poskytovaných spoločnosťou Trenitalia v rokoch 2008 až 2009 dramaticky poklesol ([140]), teda po tom, ako sa Taliansko rozhodlo nezahrnúť región Sardínia do rozsahu pôsobnosti tretej zmluvy po uplynutí platnosti druhej zmluvy 31. decembra 2008. Žiadny iný železničný podnik v tom čase Sardíniu neobsluhoval ani nevstúpil na trh po tom, ako spoločnosť Trenitalia odišla.

(217) Pokiaľ ide o štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, skupina FS Group podporila stanovisko Talianska, že náklady spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer boli v súlade s nákladmi ostatných podnikov pôsobiacich na úrovni Únie (ÖBB, DB, SNCF), ako sa to uvádza v štúdii PWC 1 (pozri odôvodnenie 175), a teda aj s nákladmi bežného dobre riadeného podniku. Domnievala sa, že je potrebné vykonať analýzu nákladovej efektívnosti na úrovni spoločnosti poskytujúcej službu (a nie na úrovni zmluvy o verejných službách). Na účely uplatnenia štvrtej podmienky rozsudku vo veci Altmark vylúčila akékoľvek využitie údajov o príjmoch (keďže štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark sa týka iba „nákladov“ dobre riadeného podniku) a v každom prípade objasnila, že dopyt po železničnej nákladnej doprave bol charakterizovaný vysokou nestálosťou, v dôsledku ktorej boli príjmy do veľkej miery nepredvídateľné.

([139]) Skupina FS Group odkázala na rozhodnutie Komisie z 24. februára 2010 týkajúce sa spoločnosti *Danske Statsbaner* (SA.21143), v ktorom Komisia zdôraznila, že „[…] platné osobitné právne predpisy nijako neobmedzujú možnosť zveriť podniku poslanie služieb zahŕňajúce všetky trate s cieľom vytvoriť súvislý dopravný systém, najmä v snahe umožniť určitú nepretržitosť dopravy. Nie je stanovené žiadne kritérium týkajúce sa výnosnosti alebo nevýnosnosti jednotlivých príslušných tratí“, a dospela k záveru, že „Dánsko sa nedopustilo zjavného omylu v posúdení, keď do zmluvy o službách vo verejnom záujme zahŕňa jednu alebo niekoľko výnosných tratí, pokiaľ sa tieto trate začleňujú do súvislého dopravného systému“, pretože „[k]eďže nebolo presnými pravidlami stanovené inak, členský štát má voľnosť, pokiaľ ide o posúdenie rozsahu poslania služieb vo verejnom záujme, ktoré si želá zveriť podniku, aby mohol vytvoriť dostatočný dopravný systém“, pozri bod 166 rozhodnutia Komisie z 24. februára 2010 o zmluvách o dopravných službách vo verejnom záujme medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom Danske Statsbaner [vec C 41/08 (ex NN 35/08)].

([140]) Ponuka spoločnosti Trenitalia sa znížila zo 400 000 – 500 000 vlakokilometrov ročne na približne 22 000 vlakokilometrov v roku 2009 a v nasledujúcich rokoch sa ďalej znižovala (približne 5 000 vlakokilometrov v roku 2010 a 3 000 vlakokilometrov v roku 2011), až kým sa v roku 2012 nestratila úplne.

7. PRIPOMIENKY TALIANSKA K PRIPOMIENKAM ZDRUŽENIA FERCARGO

(218) V pripomienkach z 20. novembra 2014, 4. novembra 2015, 5. – 15. februára 2018, 23. mája 2018 a 18. – 19. februára 2019 Taliansko predložilo ďalšie tvrdenia v reakcii na pripomienky predložené združením FerCargo. Tieto tvrdenia sa zameriavali najmä na existenciu pomoci v rámci druhej a tretej zmluvy.

7.1. **Druhá zmluva**

7.1.1. *Výhoda*

(219) V pripomienkach z 20. novembra 2014 Taliansko predovšetkým zopakovalo tvrdenia predložené v odôvodneniach 141 až 152 na spochybnenie tvrdení združenia FerCargo, že náhrady vyplatené spoločnosti Trenitalia priniesli tejto spoločnosti výhodu.

(220) Taliansko konkrétne tvrdilo, že vymedzenie záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy bolo koherentné a primerané na zaručenie regionálnej súdržnosti a hospodárskej rovnováhy na talianskom území (t. j. na zabránenie nerovnováhe vo výrobných a v hospodárskych kruhoch medzi severným a južným Talianskom). Okrem toho sa takisto domnievalo, že všetky služby poskytované spoločnosťou Trenitalia v období 2004 – 2006 boli vopred dohodnuté s talianskymi orgánmi. Pokiaľ ide o obdobie 2007 – 2008, Taliansko odkázalo na článok 12 druhej zmluvy („doložka o kontinuite“), podľa ktorého spoločnosť Trenitalia poskytovala služby, ktorých sa týkala druhá zmluva, až do ďalšieho oznámenia ministra dopravy a infraštruktúry.

(221) Taliansko poukázalo na to, že spoločnosť Trenitalia bola jediným železničným prevádzkovateľom, ktorý dokázal poskytovať službu s dostatočným geografickým pokrytím a dosahom. Na podporu tohto tvrdenia predložilo štúdiu z 22. októbra 2014, zadanú na vypracovanie spoločnosti PWC (ďalej len „**štúdia PWC 2**“). Z uvedenej štúdie, ktorá sa týkala tretej zmluvy, ale posudzovala sa v nej aj ponuka konkurentov spoločnosti Trenitalia v období 2006 – 2008 v reakcii na tvrdenie združenia FerCargo, že talianske orgány nezohľadnili rastúci počet prevádzkovateľov, ktorí začali pôsobiť v južnom Taliansku od roku 2006 (pozri odôvodnenie 206), vyplynulo, že do roku 2007 konkurenti spoločnosti Trenitalia neposkytovali žiadnu službu do južného Talianska a z neho ani napriek liberalizácii železničnej nákladnej dopravy na vnútroštátnej úrovni ([141]). Aj v roku 2008 bola prítomnosť konkurentov v južnom Taliansku takmer zanedbateľná, pričom na Sardínii a Sicílii nepôsobili vôbec ([142]).

(222) V reakcii na tvrdenie združenia FerCargo, že náhrada vyplatená podľa druhej zmluvy umožnila spoločnosti Trenitalia pôsobiť aj v strate, aby eliminovala svojich konkurentov (odôvodnenie 210), Taliansko poukázalo na to, že spoločnosť Trenitalia nemohla slobodne stanovovať svoje tarify, ale musela plniť tarifné záväzky uložené Talianskom ([143]). Okrem toho bola spoločnosť Trenitalia „príjemcom cien“, keďže ceny železničnej nákladnej dopravy boli zväčša určované na základe sadzieb za cestnú dopravu. Pokiaľ ide o tvrdenie združenia FerCargo o nemožnosti zopakovať ponuku spoločnosti Trenitalia, Taliansko považovalo za veľmi nepravdepodobné, že by konkurenti nedokázali zopakovať ponuku spoločnosti Trenitalia, vzhľadom na to, že nákladné železničné spoločnosti v Taliansku vykazovali priemerné náklady nižšie ako polovica nákladov spoločnosti Trenitalia ([144]).

([141]) Hoci niektoré spoločnosti – Rail Traction Company a NordCargo – požiadali v roku 2006 o bezpečnostný certifikát aspoň pre Kampániu.

([142]) Iné železničné spoločnosti ako Trenitalia začali až od roku 2008 poskytovať službu, ktorá spájala iba dve priemyselné lokality (v Kampánii) a Fossacesia (v regióne Abruzzo).

([143]) V prílohe 1 k tretej zmluve sa stanovovalo, že spoločnosť Trenitalia je povinná poskytnúť službu vo všetkých prípadoch, ak rozdiel medzi nákladmi a príjmami na vlakokilometer nepresahuje 19 EUR na vlakokilometer a tento rozdiel nie je väčší ako 73 % celkových nákladov. Týmito obmedzeniami sa stanovovali minimálne tarifné prahové hodnoty, pod ktorými mohla spoločnosť Trenitalia odmietnuť poskytovanie služby. Nad týmito prahovými hodnotami mala spoločnosť Trenitalia povinnosť poskytovať službu tretím stranám na úrovni kvality stanovenej v tretej zmluve.

([144]) V štúdii PWC 2 sa zdôraznilo, že priemerné náklady, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia pri poskytovaní služieb podľa tretej zmluvy, boli v rokoch 2009 – 2010 približne 22 EUR na vlakokilometer, zatiaľ čo priemerné náklady, ktoré vznikli ostatným železničným spoločnostiam v odvetví železničnej nákladnej dopravy v Taliansku (najmä oveľa menším prevádzkovateľom ako Trenitalia), boli rádovo 10 EUR na vlakokilometer. Vzhľadom na to sa Taliansko domnievalo, že konkurenti spoločnosti Trenitalia boli schopní ponúkať na trhu podobné alebo nižšie ceny ako spoločnosť Trenitalia.

(223) V reakcii na tvrdenie združenia FerCargo o možnej nadmernej náhrade (odôvodnenie 209) Taliansko tvrdilo, že náklady, ktoré vznikli podľa druhej zmluvy, sa neodhadli na základe prvej zmluvy, ale na základe nákladov, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia v roku 2004, teda v prvom roku uplatňovania druhej zmluvy. Pri výpočte náhrady vychádzalo ministerstvo infraštruktúry a dopravy z osvedčených výkazov, ktoré preskúmalo a schválilo samotné ministerstvo dopravy, a nie z odhadov.

(224) Pokiaľ ide o tvrdenie združenia FerCargo, že v náhrade sa nezohľadnili nižšie dane z energie, ktoré platila spoločnosť Trenitalia za elektrinu využívanú vlakmi (odôvodnenie 209), v pripomienkach z 5. – 15. februára 2018 Taliansko objasnilo, že toto zníženie daní sa týkalo všetkých železničných podnikov pôsobiacich v Taliansku.

7.1.2. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci Únie*

(225) Taliansko nepovažovalo za relevantné, že členovia združenia FerCargo sú kontrolovaní hlavnými európskymi železničnými spoločnosťami prevádzkujúcimi alpské alebo cezhraničné trasy alebo sú s nimi združení. Podľa Talianska uvedené okolnosti v žiadnom prípade nedokazujú, že náhrada mohla mať vplyv na služby poskytované uvedenými železničnými spoločnosťami, ktoré, naopak, zaznamenali rastúci objem dopravy a rozšírenie na medzinárodné trasy ([145]).

7.2. **Tretia zmluva**

(226) Taliansko zopakovalo, že nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod v rámci Únie a že spoločnosti Trenitalia nebola poskytnutá žiadna výhoda. Pokiaľ ide o prvý aspekt, Taliansko predovšetkým zopakovalo tvrdenia uvedené v odôvodneniach 187 – 189 a 225. Pokiaľ ide o výhodu, Taliansko poskytlo rozsiahle reakcie na tvrdenia združenia FerCargo o i) neexistencii skutočnej SVHZ; ii) nedostatočnom poverení; a iii) možnej nadmernej náhrade.

7.2.1. *Existencia skutočných SVHZ*

(227) V pripomienkach z 24. júna 2014 Taliansko objasnilo dôvody, ktoré ho viedli k vymedzeniu rozsahu služieb vo verejnom záujme na základe regiónov/regionálnych spojení, a nie jednotlivých trás (odôvodnenie 165).

(228) V pripomienkach z 20. novembra 2014 predložených v reakcii na tvrdenie združenia FerCargo, že do rozsahu pôsobnosti záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme bolo začlenených množstvo železničných spoločností pôsobiacich na trasách (odôvodnenie 206), Taliansko tvrdilo, že tretia zmluva bola potrebná pre prípad zlyhania trhu.

(229) Ako všeobecnú pripomienku Taliansko uviedlo, že konkurenti spoločnosti Trenitalia poskytovali svoje služby na ziskových trasách v severnom Taliansku a cez alpské priesmyky (napr. Brennero, Chiasso a Tarvisio) ([146]). Podľa Talianska samosprávy regiónov v južnom Taliansku pri viacerých príležitostiach zdôraznili potrebu služieb železničnej nákladnej dopravy vo svojich regiónoch ([147]).

(230) S osobitným zreteľom na situáciu na trhu v roku 2008 (keď zmluvné strany vymedzili rozsah tretej zmluvy) Taliansko tvrdilo, že trhová ponuka železničnej nákladnej dopravy bola nielen nedostatočná, ale aj neprimeraná.

([145]) Podľa Talianska preprava na najziskovejších trasách, a to cezhraničných a v regiónoch severného Talianska, ktoré sú najbližšie k horským priechodom, zaznamenala v období 2009 – 2013 nárast trhového podielu podnikov konkurujúcich spoločnosti Trenitalia v rozpätí 25 % až 42 %.

([146]) Ako príklad Taliansko uviedlo, že spoločnosť DB Schenker (ktorá v roku 2009 prevzala kontrolu nad spoločnosťou NordCargo) pôsobila iba v severnom Taliansku. V tejto súvislosti Taliansko odkázalo aj na rozhodnutie prijaté v decembri 2008 talianskym orgánom na ochranu hospodárskej súťaže a trhu o koncentrácii Deutsche Bahn/NordCargo, v ktorom sa uvádzalo, že „prevádzka zahŕňa trasy spájajúce severné Taliansko so severnou Európou“ (rozhodnutie talianskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže z 11. decembra 2008, vec C9819, DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, uverejnené v týždennom bulletine talianskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže č. 47/2008, vydanom 14. januára 2009).

([147]) Taliansko spomenulo listy regiónu Apúlia z 9. júla 2009, regiónu Abruzzo z 9. marca 2010, regiónu Sicília z 20. februára 2009 a predsedu obecného zastupiteľstva Lamezia Terme (v regióne Kalábria) z 26. februára 2009.

(231) Po prvé konkurenti spoločnosti Trenitalia, ktorí začali pôsobiť v južnom Taliansku v roku 2008 (spoločnosti Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo a NordCargo), poskytovali iba služby z dvoch priemyselných lokalít a do nich (Noly v Kampánii a Fossacesie v regióne Abruzzo). Pokiaľ ide o druh prepravy, tieto spoločnosti sa zameriavali na špecializované trhy (v prvom prípade na autokary v rámci kombinovanej dopravy z Noly, v druhom prípade na vlaky prevážajúce ľahké cestné vozidlá z továrne SEVEL ([148]) vo Fossacesii). Ich služby preto neboli porovnateľné s dobre rozvinutou sieťou služieb pre všetky druhy nákladných tokov, ktorú prevádzkovala spoločnosť Trenitalia v rámci tretej zmluvy. Okrem toho tvoril celkový výstup troch železničných spoločností s aktívnymi zmluvami pre severo-južné spojenia iba minimum z celkovej ponuky nákladnej dopravy na týchto trasách (v priemere menej ako 6 % ponuky, pokiaľ ide o vlakokilometre, ktorú musela spoločnosť Trenitalia vypracovať, aby splnila podmienky tretej zmluvy).

(232) Po druhé, hoci spoločnosti GTS Rail ([149]) a Interporto Servizi Cargo zaviedli v malom rozsahu služby nákladnej železničnej dopravy obsluhujúce niekoľko lokalít v Kampánii a Apúlii (konkrétne Nolu a Bari), podľa Talianska sa tak rozhodli preto, lebo tieto spoločnosti boli vlastníkmi/správcami nákladného terminálu a interportu a poskytovateľmi logistických služieb a chceli prevádzkovať vlastné služby železničnej nákladnej dopravy medzi svojimi zariadeniami a zákazníkmi.

(233) Po tretie bola spoločnosť Trenitalia jediným železničným podnikom s bezpečnostným certifikátom platným pre celé talianske územie, zatiaľ čo nové spoločnosti vstupujúce na trh mali bezpečnostné certifikáty platné iba pre vybraté spojenia, keďže získanie takýchto certifikátov je veľmi nákladné. Ani všetky nákladné železničné spoločnosti s bezpečnostným certifikátom pre železničnú nákladnú dopravu z jedného alebo niekoľkých regiónov alebo do nich, ktorých sa týka tretia zmluva, spoločne nevlastnili dostatočný počet železničných koľajových vozidiel a objem výrobných prostriedkov na zvládnutie objemu požadovaného v tretej zmluve (11,9 milióna vlakokilometrov).

(234) V odpovedi z 23. mája 2018 Taliansko objasnilo, že zoznam 42 jednosmerných spojení medzi regiónmi uvedený v prílohe 1 k tretej zmluve ([150]) nebol úplný. Išlo len o zaznamenanie spojení, po ktorých používatelia vyjadrili dopyt v roku 2009, v čase vymedzenia geografického rozsahu tretej zmluvy. Záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme prijaté spoločnosťou Trenitalia sa však týkali poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy každému prevádzkovateľovi, ktorý požiada o ich poskytnutie z regiónov a do regiónov južného Talianska uvedených v zmluve (t. j. Abruzzo, Molise, Kampánia, Apúlia, Basilicata, Kalábria, Sicília). Preto mala spoločnosť Trenitalia povinnosť byť pripravená obslúžiť aj iné spojenia, ak by bol po nich dopyt ([151]). Celkový počet jednosmerných spojení medzi regiónmi, ktoré efektívne obsluhovala spoločnosť Trenitalia v období 2009 – 2014, bol 66, t. j. 33 spojení medzi regiónmi (spiatočných). Do tohto počtu nie sú započítané spojenia medzi regiónmi v severnom Taliansku, ktoré boli obsluhované iba dovtedy, kým to bolo potrebné na optimalizovanie prepravy do regiónov v južnom Taliansku a z nich.

(235) V odpovediach z 18. – 19. februára 2019 Taliansko uviedlo štúdiu (ďalej len „**štúdia PWC 3**“), ktorá sa zameriavala na preukázanie toho, že situácia na trhu v období 2007 – 2009 bola charakterizovaná nedostatočnou ponukou služieb železničnej nákladnej dopravy v južnom Taliansku v porovnaní s minimálnou ponukou požadovanou štátom. Konkrétne:

— V období 2007 – 2008 pôsobilo v niektorých regiónoch, ktorých sa týkala tretia zmluva, okrem spoločnosti Trenitalia iba päť železničných podnikov (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA a Ferrovia Adriatico Sangritana SpA). V roku 2008 tieto spoločnosti spoločne obslúžili 883 000 vlakokilometrov. V roku 2009 sa počet konkurentov spoločnosti Trenitalia zvýšil z piatich na osem a tí spoločne obslúžili 1,4 milióna vlakokilometrov (v porovnaní so 14 miliónmi vlakokilometrov, ktoré obslúžila spoločnosť Trenitalia).

([148]) SEVEL S.p.A. (skratka pre Società Europea Veicoli Leggeri) je talianska automobilová spoločnosť, ktorá vyrába ľahké úžitkové vozidlá.
([149]) GTS Rail S.p.A. patrí do skupiny GTS S.p.A. a je jedným zo 17 železničných podnikov, ktoré zastupuje združenie FerCargo.
([150]) Pozri poznámku pod čiarou č. [81].
([151]) Zo štúdie PWC 3 vyplýva, že spoločnosť Trenitalia poskytovala podľa tretej zmluvy služby na všetkých spojeniach, ktorých sa týkala tretia zmluva, aspoň počas jedného roka. Napríklad na spojení Abruzzo/Basilicata v rokoch 2009 až 2014 spoločnosť Trenitalia poskytla služby v celkovom objeme 400 vlakokilometrov (druh konvenčnej dopravy), z toho polovicu v roku 2011 iba v smere sever-juh a druhú polovicu v roku 2014 iba v smere juh-sever.

— V období 2008 až 2009, v čase, keď zmluvné strany vymedzili geografický rozsah zmluvy ([152]), obsluhovali konkurenti spoločnosti Trenitalia iba 14 (spiatočných) spojení medzi regiónmi v porovnaní s 33 (spiatočnými) spojeniami medzi regiónmi, ktoré mala na požiadanie obsluhovať spoločnosť Trenitalia podľa tretej zmluvy, a to vrátane Sicílie. Okrem toho iba na šiestich obsluhovaných spojeniach medzi regiónmi (Kampánia/severné Taliansko, Abruzzo/severné Taliansko, Apúlia/severné Taliansko, Kalábria/Kampánia, Basilicata/severné Taliansko a Abruzzo/Apúlia) konkurenti zabezpečovali relevantný objem prepravy (s celkovou ponukou viac ako 60 000 vlakokilometrov), pričom ani na týchto spojeniach nebola ich ponuka dokonalou náhradou za ponuku spoločnosti Trenitalia. V skutočnosti obsluhovali iba niektoré dostupné trasy a/alebo poskytovali iba jeden druh služieb železničnej nákladnej dopravy, prípadne prepravu iba jedného druhu produktu, alebo boli prevádzkované jednosmerne, bez spiatočnej cesty. Táto situácia na trhu sa len ťažko môže považovať za dôsledok druhej zmluvy, ktorá sa, pokiaľ ide o trasy sever-juh na talianskej pevnine, týkala iba prepravy nad 1 000 km.

— Na tých niekoľko málo spojení medzi regiónmi, v prípade ktorých existovalo možné prekrývanie služieb spoločnosti Trenitalia a služieb jej konkurentov (pokiaľ ide o trasy, druh dopravy a produkty), buď ponuka konkurentov nebola dostatočná na uspokojenie celého dopytu po preprave, alebo bola príliš fragmentovaná či nestabilná na to, aby sa na ňu dalo spoľahnúť. Pokiaľ ide o údajnú nestabilitu ponuky, Taliansko odkázalo predovšetkým na ponuku poskytovanú na spojeniach Apúlia/severné Taliansko, Kalábria/Kampánia a Basilicata/severné Taliansko.

— Hoci ponuka konkurentov sa v období 2009 – 2014 stabilne zvyšovala, v roku 2014 konkurenti spoločne obslúžili 2,3 milióna vlakokilometrov (v porovnaní s 10,9 milióna vlakokilometrov obslúžených spoločnosťou Trenitalia). Okrem toho bol tento nárast objemu prepravy zameraný najmä na tri spojenia medzi regiónmi (Abruzzo/severné Taliansko, Kampánia/severné Taliansko a Apúlia/severné Taliansko) z 33 spojení, ktoré mala na požiadanie obsluhovať spoločnosť Trenitalia.

(236) Taliansko dospelo k záveru, že ak by sa neprijali primerané opatrenia podpory, poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy by sa pravdepodobne zameralo na severné Taliansko alebo na niektoré obmedzené priame spojenia bez záruky kontinuity, takže južné Taliansko by zostalo bez spojení. Konkrétne sa Taliansko domnievalo, že ak by neexistovala tretia zmluva, 80 – 90 % železničnej nákladnej dopravy zabezpečovanej spoločnosťou Trenitalia podľa druhej zmluvy by sa stratilo buď v prospech cestnej dopravy, alebo úplne (napríklad preprava niektorých chemických látok a výrobkov z ocele nemá žiadnu životaschopnú dopravnú alternatívu). Podľa Talianska sa tento stav vecí potvrdzoval aj v správe manažéra železničnej infraštruktúry o žiadostiach nových účastníkov trhu o pridelenie vlakových trás a potvrdil ho aj taliansky Dvor audítorov ([153]).

(237) Pokiaľ ide o spojenia severné Taliansko/severné Taliansko, ktorých sa týka tretia zmluva a ktoré združenie FerCargo považovalo za nezlučiteľné s rozsahom SVHZ (odôvodnenie 207), Taliansko vysvetlilo, že na týchto spojeniach nedošlo k novým nakládkam ani k obsluhovaniu nových klientov, len k pokračovaniu zabezpečovania spojení medzi severom a juhom. Tieto spojenia boli na získanie a optimalizovanie prepravných tokov na spojeniach sever/juh rovnako potrebné ako spojenia juh/juh. Podľa Talianska by iná koncepcia služieb viedla k zvýšeniu nákladov na služby a vyžadovala by si vyššiu náhradu.

(238) A napokon sa Taliansko domnievalo, že taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže vo svojej správe z 1. júna 2009 potrebu záväzkov verejnej služby na trhu s nákladnou dopravu nevylúčil, ale skôr sa zaoberal súvisiacimi metódami zadávania verejných zákaziek. Ministerstvo infraštruktúry a dopravy riadne zvážilo pripomienky príslušného orgánu, ale nakoniec dospelo k záveru, že spoločnosť Trenitalia bola jediným železničným prevádzkovateľom, ktorý dokázal plniť záväzky verejnej služby s dostatočným geografickým pokrytím a dosahom ([154]).

([152]) O rozsahu pôsobnosti zmluvy diskutovali zmluvné strany od novembra 2008 do marca 2009.

([153]) V tejto súvislosti Taliansko uviedlo, že Dvor audítorov v správe z 22. februára 2012 považoval poskytovanie služieb spoločnosťou Trenitalia so stratou za neopodstatnené z odvetvového hľadiska. Dvor audítorov uznal, že „v odvetví nákladnej dopravy okrem toho existuje veľká konkurencia medzi druhmi dopravy, zameraná výlučne na najziskovejšie trhy, a to najmä v severnom Taliansku; v skutočnosti nikto okrem skupiny FS Group neposkytuje služby železničnej nákladnej dopravy na juh od Ríma“.

([154]) Oznámenie ministerstva infraštruktúry a dopravy z 23. júla 2009.

7.2.2. *Zverenie služby*

(239) V reakcii na tvrdenie združenia FerCargo, že spoločnosť Trenitalia pôsobila na základe tretej zmluvy bez poverovacieho aktu (odôvodnenie 208), Taliansko v pripomienkach z 20. novembra 2014 uviedlo, že záväzky podľa tretej zmluvy boli stanovené na základe dialógu medzi spoločnosťou Trenitalia a príslušnými ministerstvami (ministerstvom hospodárstva a financií a ministerstvom infraštruktúry a dopravy). Existenciu poverenia vykonávaním verejnej služby a vopred udelený mandát dokazujú podľa Talianska hospodársko-finančné plány spoločnosti Trenitalia schválené verejným obstarávateľom.

(240) Okrem toho v odpovedi z 18. – 19. februára 2019 Taliansko objasnilo, že na povahe a rozsahu služieb, ktoré má poskytovať spoločnosť Trenitalia, ako aj na metodike výpočtu výšky náhrady, trvaní zmluvy a sankciách v prípade nedodržania zmluvných záväzkov sa zmluvné strany dohodli v októbri 2010.

(241) Rozsah zmluvy (t. j. regióny, ktoré mali byť obsluhované, a druh služby) a maximálna výška náhrady boli so spoločnosťou Trenitalia neformálne dohodnuté od začiatku roka 2009. Pokiaľ ide o celkovú sumu za služby zahrnuté do rozsahu zmluvy (t. j. 11,9 milióna vlakokilometrov ročne), Taliansko vysvetlilo, že v diskusiách uskutočnených v rokoch 2009 až 2010 sa táto suma líšila od maximálne 13,1 milióna vlakokilometrov ročne do maximálne 9,4 milióna vlakokilometrov ročne. Obmedzenie 11,9 milióna vlakokilometrov bolo medzi zmluvnými stranami dohodnuté v októbri 2010. Keďže objem železničných nákladných služieb požadovaných podľa tretej zmluvy nebol objasnený, spoločnosť Trenitalia v roku 2009 obslúžila 14 miliónov vlakokilometrov.

(242) Taliansko tvrdilo, že spoločnosť Trenitalia získala náhradu za tieto služby až na konci roka 2010 (21. decembra 2010) a iba v rámci obmedzenia 11,9 milióna vlakokilometrov, ktoré boli nakoniec dohodnuté. Na potvrdenie existencie zmluvného vzťahu medzi spoločnosťou Trenitalia a štátom ešte pred podpísaním tretej zmluvy Taliansko odkázalo na správu talianskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže z 1. júna 2009 a verejné vyhlásenie ministra dopravy z júla 2011 v reakcii na vypočutie talianskym parlamentom. V správe sa zmluva o službách v odvetví nákladnej dopravy už považuje za uzavretú aj napriek tomu, že ešte nebola podpísaná. Vo verejných vyhláseniach sa objasnili výšky náhrad, ktoré sa mali vyplatiť spoločnosti Trenitalia v rokoch 2009 – 2011 podľa následne podpísanej zmluvy, pričom tieto výšky sa stanovovali na základe viacročného hospodárskeho a finančného plánu.

7.2.3. *Neexistencia nadmernej náhrady*

(243) Pokiaľ ide o tvrdenie združenia FerCargo o možnej nadmernej náhrade (odôvodnenie 209), v pripomienkach z 20. novembra 2014 sa Taliansko domnievalo, že náklady spoločnosti Trenitalia je možné posudzovať len na základe porovnania so vzorkou európskych prevádzkovateľov. Existujúci konkurenti, ktorých uvádza združenie FerCargo, t. j. železničné spoločnosti s malým počtom železničných koľajových vozidiel (najviac 10 – 20 vlakov) a obsluhujúce maximálne 1 – 3 milióny vlakokilometrov, nemohli predstavovať platnú referenčnú hodnotu na posúdenie záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme, ktorý vygeneroval oveľa vyšší výstup (približne 12 miliónov vlakokilometrov) vo veľmi zložitej sieti trás medzi severom a juhom. Taliansko v tejto súvislosti predložilo štúdiu PWC 2, ktorá je aktualizáciou štúdie PWC 1 (pozri odôvodnenie 175). V štúdii PWC 2 sa uvádza suma 22 EUR na vlakokilometer ([155]) priemerných nákladov spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer pri poskytovaní služieb podľa tretej zmluvy a suma 10,8 EUR na vlakokilometer priemerných príjmov z poskytovania služieb podľa tretej zmluvy ([156]).

(244) Taliansko tvrdilo, že náhrada sa týkala výhradne poskytovaných služieb. Ako už vysvetlilo Taliansko (odôvodnenie 181), vyššie náklady na službu v porovnaní s nákladmi konkurentov spoločnosti Trenitalia záviseli od potreby zabezpečiť primerané železničné koľajové vozidlá (primerané obmedzeniam infraštruktúry a logistiky železničnej siete v južnom Taliansku), ľudské zdroje a výrobné prostriedky na poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy „na požiadanie“. Taliansko uznalo, že v období, ktorého sa týka tretia zmluva, sa znížil počet rušňov spoločnosti Trenitalia, ale odmietlo, že by toto zníženie malo za následok nadmernú náhradu, pretože dotknuté rušne spoločnosť Trenitalia z dôvodu ich technickej zastaranosti takmer nevyužívala (nízka efektívnosť a dostupnosť a nemožnosť získať náhradné diely).

([155]) Vypočítaná ako súčet priemerných nákladov na vlakokilometer za energie, mýto, prenájom rušňov, mechanikov a manévrovanie, vozne, režijné náklady a trajektovú prepravu. Pozri strany 17, 22 a 23 štúdie PWC 2.

([156]) Pozri stranu 24 štúdie PWC 2.

(245) A napokon Taliansko v odpovedi z 18. – 19. februára 2019 objasnilo, že metodika výpočtu náhrady za obdobie 2009 – 2014 bola v zásade rovnaká ako metodika uvedená v druhej zmluve ([157]). Jediným rozdielom medzi druhou a treťou zmluvou bol ten, že do tretej zmluvy (konkrétne od jej konečného návrhu z októbra 2010) bol začlenený odkaz na hospodársky a finančný plán spoločnosti Trenitalia, na základe ktorého sa mal vypočítať vývoj nákladov a príjmov spoločnosti Trenitalia počas obdobia trvania zmluvy.

8. **POSÚDENIE OPATRENÍ**

8.1. **Existencia pomoci**

(246) Opatrenie sa považuje za pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak je pripísateľné štátu a financované z prostriedkov štátu, prináša výhodu jeho príjemcovi, pričom táto výhoda je selektívna, narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a má potenciál ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(247) Vzhľadom na pripomienku Talianska, že náhrady vyplatené podľa troch zmlúv o verejných službách nepredstavovali štátnu pomoc, pretože nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže ani k ovplyvneniu obchodu v rámci Únie, Komisia najskôr posúdi splnenie týchto podmienok. Následne sa posúdi splnenie ostatných kumulatívnych podmienok stanovených v článku 107 ods. 1 ZFEÚ v prípade tých záväzkov verejnej služby, pri ktorých sa zistilo, že vyplatená náhrada mohla narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

8.1.1. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci Únie*

(248) Opatrenie poskytnuté štátom sa považuje za opatrenie, ktoré narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, ak je schopné zlepšiť konkurenčné postavenie príjemcu v porovnaní s inými podnikmi, ktorým konkuruje ([158]). Narušenie hospodárskej súťaže v zmysle článku 107 ZFEÚ sa teda predpokladá hneď, keď štát poskytne finančnú výhodu podniku v liberalizovanom sektore, v ktorom existuje hospodárska súťaž, prípadne v ktorom by mohla existovať ([159]).

(249) Možné narušenie hospodárskej súťaže je vylúčené, ak sú splnené tieto štyri kumulatívne podmienky ([160]). Po prvé služba podlieha zákonnému monopolu (zavedenému v súlade s právom Únie). Po druhé zákonný monopol nielenže vylučuje konkurenciu na trhu, ale aj o trh. Po tretie služba nekonkuruje iným službám. Po štvrté, ak poskytovateľ služby pôsobí na inom trhu, ktorý je otvorený hospodárskej súťaži, musí byť vylúčené krížové subvencovanie, a to prostredníctvom oddelených účtov a záruky, že verejné finančné prostriedky poskytnuté na službu, ktorá je predmetom zákonného monopolu, neposkytujú výhodu pre iné činnosti.

([157]) Pozostávala z týchto troch krokov: i) vymedzenia *ex ante* maximálnej výšky ročnej náhrady pri zohľadnení dostupných verejných zdrojov; ii) konečného vyčíslenia splatnej náhrady na základe nákladov, ktoré efektívne znášala spoločnosť Trenitalia, a výšky použitého kapitálu; a iii) vymoženia nadmerne vyplatených súm v podobe ich odpočítania od náhrady v nasledujúcom roku.

([158]) Rozsudok z 15. júna 2000, Mauro Alzetta a i., spojené veci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, bod 80.

([159]) Rozsudok z 15. júna 2000, Mauro Alzetta a i., spojené veci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, body 141 až 147; rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 82.

([160]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (C/2016/2946) (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1, bod 188).

(250) Komisia konštatuje, že v čase podpísania prvej zmluvy ([161]) bol trh so železničnou nákladnou dopravou do veľkej miery ([162]) uzavretý pre hospodársku súťaž na vnútroštátnej úrovni aj úrovni Únie. V Taliansku mala spoločnosť Trenitalia monopolné postavenie na trhu so železničnou nákladnou dopravou a nekonkurovala podnikom z iných členských štátov, ktoré poskytovali služby na príslušných vnútroštátnych trhoch ([163]). Tento monopol vylúčil aj hospodársku súťaž na trhu, keďže k 18. októbru 2002 sa v žiadnych vnútroštátnych pravidlách ani pravidlách Únie (pozri odôvodnenie 23) od členských štátov nevyžadovalo, aby obstarávali zmluvy o verejných službách na poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy. Komisia konštatuje, že pred liberalizáciou vnútroštátneho trhu so železničnou nákladnou dopravou, ku ktorej došlo 22. októbra 2003 (pozri odôvodnenie 25), mala skupina FS Group zákonný monopol na prevádzkovanie železničnej siete riadenej štátom ([164]).

(251) Pokiaľ ide o hospodársku súťaž s inými službami, Komisia sa domnieva, že vo všeobecnosti poskytovatelia služieb železničnej nákladnej dopravy konkurujú poskytovateľom služieb cestnej dopravy, tieto služby nie sú vzájomne úplne nahraditeľné. Každý druh nákladnej dopravy má iné vlastnosti, pokiaľ ide o ceny a štruktúru nákladov, harmonogram a geografickú dostupnosť. Okrem toho určité požiadavky na druh prepravovaného tovaru môže plniť iba železničná nákladná doprava (napríklad bezpečnostné požiadavky na nebezpečný tovar, objem/množstvo, hmotnosť tovaru alebo geografickú polohu) a pre niektorých zákazníkov predstavuje jedinú alternatívu ([165]).

(252) Pokiaľ ide o možné krížové subvencovanie, vzhľadom na vysvetlenie Talianska (pozri odôvodnenie 121) Komisia dospela k záveru, že krížové subvencovanie medzi jednotlivými činnosťami spoločnosti Trenitalia sa nevyskytlo. V skutočnosti mala spoločnosť Trenitalia oddelený účtovný systém od ostatných spoločností skupiny FS Group a viedla aj oddelené účty za svoje jednotlivé činnosti, a to napriek tomu, že jej dcérske spoločnosti takisto pôsobili na liberalizovaných trhoch (pozri odôvodnenie 121).

(253) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že v čase podpísania prvej zmluvy (18. októbra 2002) náhrada, ktorá sa mala vyplatiť podľa uvedenej zmluvy, nepredstavovala štátnu pomoc, pretože nemohla narušiť hospodársku súťaž ani nehrozila narušením hospodárskej súťaže. Na túto úvahu nemá vplyv skutočnosť, že v čase podpísania prvej zmluvy bol trh so službami kombinovanej medzinárodnej nákladnej dopravy už otvorený hospodárskej súťaži. Na jednej strane, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 56, sa prvá zmluva netýkala tohto druhu služby, pretože a) verejné záväzky v oblasti služieb kombinovanej pozemnej železničnej nákladnej dopravy sa týkali iba vnútroštátnej prepravy a b) služby intermodálnej dopravy na trase Lyon – Turín sa nepovažovali za služby kombinovanej dopravy ([166]). Na druhej strane existencia oddeleného účtovného systému jednotlivých činností spoločnosti Trenitalia bránila prenosu akejkoľvek potenciálnej výhody, ktorú by spoločnosť Trenitalia získala podľa prvej zmluvy, na činnosti vykonávané na danom otvorenom trhu.

(254) S cieľom dospieť k záveru o existencii pomoci v celom období platnosti prvej zmluvy musí Komisia prihliadnuť na vývoj vnútorného trhu v období od 1. januára 2000 do 31. decembra 2003. Náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy v skutočnosti nepredstavuje pomoc iba vtedy, ak týka činností, ktoré neboli liberalizované.

([161]) Prvá zmluva bola podpísaná 18. októbra 2002 a uplatňovala sa od 1. januára 2000.

([162]) Jediný trh už otvorený hospodárskej súťaži na úrovni Únie bol trh so službami kombinovanej medzinárodnej nákladnej dopravy (pozri odôvodnenie 23).

([163]) Medzinárodnej hospodárskej súťaži na trhu so železničnou nákladnou dopravou *de facto* bránila aj rozmanitosť existujúcich vnútroštátnych režimov, ktoré tvorili významnú prekážku vstupu. Napríklad železničné podniky, ktoré sa usilovali o získanie prístupu k infraštruktúre iného členského štátu, museli mať svoje železničné koľajové vozidlá schválené vnútroštátnym certifikačným orgánom, museli získať bezpečnostný certifikát vydávaný príslušným vnútroštátnym orgánom a vodiči museli získať osvedčenie pre siete, v ktorých sa poskytovali služby železničnej dopravy.

([164]) Konkrétne sa v článku 1 zákona č. 210/1985 stanovovalo, že „[s]ubjekt Ferrovie dello Stato nákladovo efektívne, účinne a v súlade s právom Spoločenstva vykonáva: a) prevádzku tratí železničnej siete, ktoré už riadi „azienda autonoma Ferrovie dello Stato“ (verejný subjekt, ktorý bol predchodcom skupiny FS Group) a prevádzku tratí železničnej siete, ktoré bude riadiť štát; b) prevádzku trajektových služieb medzi železničnými terminálmi […]“.

([165]) V prípadoch fúzie už Komisia považovala železničnú nákladnú dopravu za samostatný produktový trh, pozri vec COMP/M.5855 – DB/Arriva, 11. augusta 2010, odôvodnenia 144 – 145.

([166]) Tieto služby sa nepovažovali za služby kombinovanej dopravy, pretože časť cesty absolvovaná cestnou dopravou nebola obmedzená dĺžkou a mohla presahovať časť cesty absolvovanú železničnou dopravou (pozri poznámku pod čiarou č. [57]). Podľa článku 1 smernice Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38) si kvalifikácia kombinovanej dopravy vyžaduje, aby bol prísne obmedzený počiatočný a/alebo koncový úsek uskutočňovaný po ceste (pozri poznámku pod čiarou č. [11]).

(255) Vo veci Alzetta súdy Únie objasnili, že „liberalizácia je predpokladom uplatniteľnosti ustanovení zmluvy týkajúcich sa štátnej pomoci v niektorých konkrétnych odvetviach, napríklad v odvetví dopravy, ktoré boli pôvodne pre hospodársku súťaž uzavreté“ ([167]). V tejto súvislosti je však potrebné rozlišovať medzi liberalizáciou, ku ktorej došlo v dôsledku vývoja na vnútornom trhu, a liberalizáciou predpísanou právom Únie. Podľa článku 1 písm. b) bodu v) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 (ďalej len „procedurálne nariadenie“) ([168]) existujúca pomoc zahŕňa aj „pomoc, ktorá sa považuje za existujúcu pomoc, pretože možno stanoviť, že v čase, keď bola zavedená, nepredstavovala pomoc a následne sa stala pomocou v dôsledku vývoja vnútorného trhu a bez toho, aby ju členský štát upravoval. Pokiaľ sa určité opatrenia stanú pomocou po liberalizácii činnosti podľa práva Únie, tieto opatrenia sa nepovažujú za existujúcu pomoc po dátume stanovenom pre liberalizáciu“.

(256) Komisia konštatuje:

— Na úrovni Únie bol prístup k službám medzinárodnej nákladnej dopravy v sieti TERFN liberalizovaný od 15. marca 2003. Preto náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy za tento druh služieb nepredstavovala štátnu pomoc do 14. marca 2003 (vrátane), pričom od 15. marca 2003 by predstavovala novú pomoc (keďže liberalizácia týchto služieb bola uzákonená v práve Únie), za predpokladu, že sú dodržané zostávajúce kumulatívne podmienky článku 107 ods. 1. Uvedené sa týka konkrétne náhrady za: a) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom; a b) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.

— Na vnútroštátnej úrovni bol prístup k službám vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy liberalizovaný od 22. októbra 2003, t. j. pred liberalizáciou danej činnosti na úrovni Únie, ktorá sa uskutočnila od 1. januára 2007. Preto náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy za daný druh služieb nepredstavovala štátnu pomoc do 21. októbra 2003 (vrátane), pričom od 22. októbra 2003 by predstavovala existujúcu pomoc (v dôsledku vývoja na vnútornom trhu), za predpokladu, že sú dodržané zostávajúce podmienky článku 107 ods. 1. Týka sa to všetkých záväzkov podľa prvej zmluvy súvisiacich so službami železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou, službami železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti presahujúce 1 000 km a službami kombinovanej pozemnej železničnej nákladnej dopravy.

— Záväzok týkajúci sa železničnej dopravy uhlia a ocele v rámci Európskeho spoločenstva uhlia a ocele už nie je od 1. mája 2002 účinný a záväzok v oblasti služieb intermodálnej dopravy na trase Lyon – Turín bol platný do 31. decembra 2001. Keďže tieto záväzky prestali existovať ešte pred liberalizáciou služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy v Únii (s účinnosťou od 1. januára 2006), príslušná náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia nedokázala narušiť hospodársku súťaž ani ovplyvniť obchod v rámci Únie, a preto nepredstavovala štátnu pomoc.

(257) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy do 15. marca 2003 za služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy ([169]) a do 22. októbra 2003 za služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy ([170]) nepredstavovala pomoc, pretože nebola schopná ovplyvniť obchod a narušiť hospodársku súťaž.

([167]) Rozsudok z 15. júna 2000, Mauro Alzetta a i., spojené veci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, bod 144, potvrdený rozsudkom Súdneho dvora z 29. apríla 2004, C-298/00 P, Taliansko/Komisia, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9), ktorým sa od 14. októbra 2015 nahrádza procedurálne nariadenie.

([169]) Konkrétne služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy v sieti TERFN (t. j. služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom a služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima) a zostávajúce služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy, ktoré spoločnosť Trenitalia prestala poskytovať pred 15. marcom 2003 (t. j. dopravu uhlia a ocele v rámci Európskeho spoločenstva uhlia a ocele a služby intermodálnej dopravy na trase Lyon – Turín).

([170]) Týka sa to všetkých záväzkov podľa prvej zmluvy súvisiacich so železničnou nákladnou dopravou medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou, železničnou nákladnou dopravou na vzdialenosti presahujúce 1 000 km a službami kombinovanej pozemnej železničnej nákladnej dopravy.

(258) Na druhej strane náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy po 15. marci 2003 za služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom a služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima bola schopná ovplyvniť obchod a narušiť hospodársku súťaž, a preto sa považuje za pomoc na obdobie od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003, ak sú splnené aj ostatné kumulatívne kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri odôvodnenia 264 až 286). V rozpore s tvrdením Talianska (odôvodnenie 120) nie je skutočnosť, že Maďarsko v danom čase nebolo členským štátom, relevantná, pretože vyplatená náhrada ovplyvnila alebo mohla ovplyvniť poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy podnikmi z Únie na danej medzinárodnej trase. Ďalej platí, že ani údajná „okrajovosť“ týchto záväzkov verejnej služby oproti celkovým záväzkom verejnej služby uloženým podľa prvej zmluvy (pozri odôvodnenie 120) nie je na účely posúdenia pomoci relevantná, keďže daná pomoc mala potenciál ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi bez ohľadu na výšku poskytnutej náhrady alebo objem dotknutej činnosti. Vo vymedzení štátnej pomoci sa nevyžaduje, aby narušenie hospodárskej súťaže alebo vplyv na obchod boli závažné alebo značné. Skutočnosť, že tieto záväzky verejnej služby boli v porovnaní s celkovou výškou záväzkov verejnej služby uložených spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy obmedzené, nemôže sama osebe vylúčiť narušenie hospodárskej súťaže alebo vplyv na obchod ani hrozbu narušenia hospodárskej súťaže alebo vplyvu na obchod. Na to, aby sa v tejto situácii pomoc považovala za pomoc narúšajúcu hospodársku súťaž, obvykle stačí, aby sa ňou poskytla príjemcovi výhoda tým, že sa oslobodí od výdavkov, ktoré by inak musel znášať počas svojich každodenných obchodných operácií ([171]).

(259) Okrem toho, ak členský štát poskytne podniku subvenciu z verejných zdrojov na poskytovanie dopravných služieb, poskytovanie uvedených služieb, bez ohľadu na to, či v obmedzenom, alebo vo veľkom rozsahu, sa v dôsledku subvencie môže zachovať alebo zvýšiť, pričom výsledkom bude to, že podniky sídliace v iných členských štátoch budú mať menšiu šancu poskytovať svoje dopravné služby na trhu v danom členskom štáte, čiže vznikne vplyv na obchod. V tomto prípade mohla prítomnosť (historicky existujúcej) spoločnosti Trenitalia zachovaná vďaka vyplateniu subvencií odradiť nových prevádzkovateľov od vstupu na nový trh, a to najmä preto, lebo títo noví prevádzkovatelia by si museli vybudovať postavenie na trhu po otvorení hospodárskej súťaže pre služby medzinárodnej nákladnej dopravy v sieti TERFN. V rovnakom duchu ani skutočnosť, že náhrada nebola dostatočná na pokrytie prevádzkového deficitu zaznamenaného spoločnosťou Trenitalia pri poskytovaní služieb podľa prvej zmluvy, nevylučuje potenciálny vplyv na obchod a narušenie hospodárskej súťaže. Náhrada, hoci minimálna, umožnila spoločnosti Trenitalia zachovať si alebo zvýšiť objem činností na trhu, a tým znížiť možnosť, že by konkurenti poskytovali služby železničnej nákladnej dopravy na danom trhu.

(260) Pokiaľ ide o náhradu poskytnutú podľa prvej zmluvy od 22. októbra 2003 za služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy ([172]), táto náhrada sa považuje za pomoc na obdobie od 22. októbra 2003 do 31. decembra 2003, ak sú splnené aj ostatné kumulatívne kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri odôvodnenia 264 až 286).

Tabuľka 5

Prvá zmluva: Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci Únie

Náhrada za	14. 3. 200- 3 – 14. 3. 2003	21. 10. 200- 3 – 21. 10. 2003	31. 12. 200- 3 – 31. 12. 2003
Služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy v sieti TERFN	nejde o pomoc	možné narušenie	možné narušenie
Služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy	nejde o pomoc	nejde o pomoc	možné narušenie

([171]) Rozsudok Súdneho dvora z 3. marca 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 55.

([172]) Týka sa to všetkých záväzkov podľa prvej zmluvy súvisiacich so službami železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou, službami železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti presahujúce 1 000 km a službami kombinovanej pozemnej železničnej nákladnej dopravy.

(261) Pokiaľ ide o prvú zmluvu, Komisia posúdi výlučne vyplatenú náhradu, ktorá bola schopná narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod v rámci Únie. Každý odkaz na prvú zmluvu sa preto bude týkať iba náhrady za: i) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom v období od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003; ii) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima v období od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003; a iii) služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy v období od 22. októbra 2003 do 31. decembra 2003.

(262) Pokiaľ ide o druhú zmluvu (podpísanú 27. marca 2007) a tretiu zmluvu (podpísanú 3. decembra 2012), Komisia konštatuje, že boli uzavreté po úplnej liberalizácii trhu so železničnou nákladnou dopravou na úrovni Únie (1. januára 2007). Je nepochybné, že v danom čase spoločnosť Trenitalia súťažila na vnútroštátnej úrovni a úrovni Únie s inými železničnými podnikmi na trhu so železničnou nákladnou dopravou. Preto v rozpore s tým, čo tvrdilo Taliansko (odôvodnenia 153 a 187 až 189), boli náhrady vyplatené podľa druhej a tretej zmluvy schopné narušiť hospodársku súťaž na tomto trhu bez ohľadu na obmedzený objem služieb alebo výšku príslušnej náhrady a skutočnosť, že spoločnosť Trenitalia viedla oddelené účtovníctvo za svoje jednotlivé činnosti.

(263) Okrem toho, keďže podniky z iných členských štátov pôsobili ([173]) alebo mohli pôsobiť na talianskom trhu so službami železničnej nákladnej dopravy, náhrady za služby vo verejnom záujme, ktoré získala spoločnosť Trenitalia podľa druhej a tretej zmluvy, ovplyvnili aj obchod v rámci Únie. V rozpore s tým, čo tvrdilo Taliansko (odôvodnenie 225), je na účely kategorizovania vnútroštátneho opatrenia ako štátnej pomoci potrebné posúdiť iba to, či bola pomoc schopná ovplyvniť takýto obchod a narušiť hospodársku súťaž, a nie to, či sa vyskytol skutočný vplyv na obchod medzi členskými štátmi a skutočné narušenie hospodárskej súťaže. Skutočnosť, že v danom čase konkurenti spoločnosti Trenitalia zaznamenali nárast objemu prepravy a rozšírili svoje medzinárodné trasy, nepostačuje na vypracovanie záveru, že druhá a tretia zmluva nepredstavovali žiadnu štátnu pomoc. Naopak, uvedené rozšírenie mohlo byť ešte dôležitejšie, ak by druhá a tretia zmluva neexistovali.

8.1.2. *Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu*

(264) Náhrady poskytnuté spoločnosti Trenitalia podľa prvej, druhej a tretej zmluvy boli priamo financované zo štátneho rozpočtu (pozri odôvodnenia 129, 145 a 170). Okrem toho boli tieto zmluvy zverené príslušnými ministerstvami a v každej z nich sa stanovovalo, že štát nahradí spoločnosti Trenitalia plnenie záväzkov verejnej služby podľa uvedených zmlúv (pozri odôvodnenia 59, 71, 72 a 99). Preto sú tieto opatrenia priamo pripísateľné štátu.

8.1.3. *Hospodárska výhoda*

(265) Náhrady za záväzky verejnej služby poskytnuté podniku nepredstavujú hospodársku výhodu, ak sú splnené štyri kumulatívne podmienky stanovené v rozsudku vo veci Altmark. Sú to tieto podmienky:

— Po prvé, prijímajúci podnik musí byť skutočne poverený plnením záväzkov verejnej služby, pričom tieto záväzky musia byť jasne vymedzené.

— Po druhé, parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítava, musia byť vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom.

— Po tretie, náhrada nepresahuje to, čo je nevyhnutné na úhradu celých alebo čiastočných nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby, pričom treba brať do úvahy s tým súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov.

([173]) Pozri napríklad poznámku pod čiarou č. [109] (DB Schenker).

— Po štvrté, ak podnik, ktorý má plniť záväzky verejnej služby, nebol v konkrétnom prípade vybratý podľa postupu verejného obstarávania, ktorý by umožnil výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby pre verejnosť za najnižšiu cenu, výška potrebnej náhrady sa musí stanoviť na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli bežnému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému dopravnými prostriedkami tak, aby bol schopný plniť potrebné požiadavky na služby vo verejnom záujme, pri plnení týchto záväzkov so zohľadnením relevantných príjmov a primeraného zisku z plnenia záväzkov.

(266) Vzhľadom na kumulatívnu povahu štyroch kritérií rozsudku vo veci Altmark, ak niektoré z týchto kritérií nie je splnené, náhrada sa bude považovať za výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(267) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že v rozpore s tvrdením talianskych orgánov štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark nie je splnené v prípade všetkých troch zmlúv o verejných službách.

(268) Na jednej strane príjemca troch zmlúv o verejných službách nebol vybratý na základe postupu verejného obstarávania, ktorý by umožnil výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby pre verejnosť za najnižšiu cenu ([174]). Na druhej strane tvrdenia Talianska, že úroveň náhrady podľa troch zmlúv o verejných službách vychádzala z nákladov bežného efektívneho podniku, nie sú podporené dôkazmi, z ktorých by vyplývalo splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark.

(269) Pokiaľ ide o prvú a druhú zmluvu, Taliansko tvrdí, bez predloženia akýchkoľvek dôkazov, že spoločnosť Trenitalia bola „dobre riadeným“ podnikom v postavení, v ktorom mohla preukázať úroveň nákladov, ktoré boli v súlade s jej konkurentmi, a poskytovať služby na základe hospodárskych podmienok, ktoré boli do veľkej miery podobné ako podmienky vyplývajúce zo súťažného konania (odôvodnenia 132 a 152).

(270) Taliansko predložilo podobné tvrdenia aj o tretej zmluve. Na podporu uvedených tvrdení Taliansko predložilo dve štúdie PWC z 9. októbra 2012 a 22. októbra 2014 (pozri odôvodnenia 175 a 243), údajne preukazujúce, že priemerné prevádzkové náklady spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer boli v súlade s podnikmi z Únie podobnej veľkosti, ktoré poskytovali podobné služby a boli primerane vybavené dopravnými prostriedkami (pozri odôvodnenia 180 až 186). Skupina FS Group predložila štúdiu z júla 2014, v ktorej boli iba zhrnuté niektoré pripomienky k prístupu Komisie v rozhodnutí o začatí konania týkajúcom sa posúdenia štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark (pozri odôvodnenie 217).

(271) Komisia konštatuje, že ak sa SVHZ nepridelí na základe postupu verejného obstarávania a pre danú službu neexistuje žiadna všeobecne prijateľná trhová odmena, štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark si vyžaduje, aby sa predovšetkým určil bežný podnik, ktorý je dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami ([175]).

(272) Určenie „bežného podniku, dobre riadeného a primerane vybaveného dopravnými prostriedkami“ umožňuje výpočet výšky náhrady potrebnej na plnenie priradenej úlohy vo verejnom záujme takým spôsobom, aby sa zabránilo vysokým nákladom neefektívneho podniku.

([174]) Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), bod 65.

([175]) Nie je možné odkazovať na náklady podniku, ktorý má monopolné postavenie alebo dostáva náhradu za služby vo verejnom záujme na základe podmienok, ktoré nie sú v súlade s právom Únie, keďže v oboch prípadoch môže byť úroveň nákladov vyššia, ako je bežné, pozri bod 74 oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „oznámenie o SVHZ“) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

(273) Súdny dvor objasnil, že „jeden z prístupov, ktoré možno použiť na účely posúdenia, či je táto štvrtá podmienka splnená, môže spočívať vo výpočte úhrady, ktorá sa má poskytnúť podniku, ktorému bola zadaná zmluva o službách vo verejnom záujme, podľa priemerných nákladov vynaložených podnikmi, ktoré už niekoľko rokov na trhu otvorenom hospodárskej súťaži poskytujú službu porovnateľnú vo všetkých ohľadoch so službou vo verejnom záujme, o ktorú ide vo veci samej, príjmov týkajúcich sa plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, ktoré uvedené podniky dostávajú, a prípadne ziskov, ktoré tieto podniky dosahujú poskytovaním tejto služby“ ([176]).

(274) Vzhľadom na to Komisia po prvé konštatuje, že prístup uvedený v odôvodnení 273 nie je v tomto prípade relevantný, pretože náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia sa nemohla vypočítať na základe priemerných nákladov, ktoré vznikli podnikom, ktoré niekoľko rokov na voľnom trhu poskytovali porovnateľnú službu v predmetnom verejnom záujme.

(275) Po druhé, pokiaľ ide o prešetrované opatrenia, Komisia konštatuje, že z dostupných dôkazov vyplýva, že Taliansko stanovilo náklady spoločnosti Trenitalia podľa zmlúv o verejných službách len na základe minulého alebo predpokladaného plnenia. V prípade prvej zmluvy vychádzala náhrada prijatá spoločnosťou Trenitalia z nákladov, ktoré spoločnosť Trenitalia skutočne znášala v rokoch 2000 a 2001 pri plnení záväzkov verejnej služby uložených podľa prvej zmluvy, pričom na roky 2002 a 2003 sa stanovila na základe skutočných nákladov, ktoré spoločnosti Trenitalia vznikli v roku 2001 (odôvodnenia 58 – 59). V prípade druhej zmluvy vychádzala náhrada prijatá spoločnosťou Trenitalia z nákladov, ktoré spoločnosť Trenitalia znášala v roku 2004 pri plnení záväzkov verejnej služby uložených podľa druhej zmluvy (odôvodnenie 223). Ako sa uvádza v odôvodnení 99, úroveň náhrady v prípade tretej zmluvy bola stanovená na základe hospodárskeho a finančného plánu spoločnosti Trenitalia *ex ante*, t. j. iba na základe predpokladaných nákladov tejto spoločnosti na plnenie záväzkov verejnej služby podľa tretej zmluvy.

(276) Pokiaľ ide o tvrdenie Talianska, že spoločnosť Trenitalia je dobre riadeným podnikom (pozri odôvodnenie 174), Komisia pripomína, že účelom štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark nie je preukázať, že príjemca *samotný* je „dobre riadený“ a môže vykázať úroveň nákladov v súlade s nákladmi konkurentov alebo poskytovať služby za hospodárskych podmienok, ktoré sú do veľkej miery podobné ako podmienky vyplývajúce zo súťažného konania ([177]). Pokiaľ ide o to, či sa môžu zohľadniť historické náklady na služby poskytované podľa predchádzajúcich zadaných zákaziek, vo veci SAD Trasporto Locale SpA Súdny dvor objasnil, že „kritérium ‚priemerného podniku, ktorý je dobre riadený a primerane vybavený potrebnými prostriedkami‘, samo osebe nevylučuje výpočet založený na predchádzajúcich nákladoch na službu poskytnutú predchádzajúcim poskytovateľom alebo súvisiacich s predchádzajúcim zadaním zákazky, ale len za predpokladu, že predchádzajúci poskytovateľ by sa z hľadiska metód účtovníctva a finančnej analýzy, obvykle používaných na tento účel, mohol považovať za priemerný a dobre riadený podnik“ ([178]).

(277) Komisia sa domnieva, že údaje poskytnuté Talianskom neumožňujú dospieť k záveru, že štruktúra nákladov spoločnosti Trenitalia zodpovedala bežnému dobre riadenému podniku.

(278) Najskôr treba uviesť, že tri zmluvy o verejných službách boli uzavreté bez akejkoľvek podpornej štúdie, z ktorej by vyplývalo, že spoločnosť Trenitalia sa môže vzhľadom na metódy účtovníctva a finančnej analýzy, ktoré bežne na tento účel používa, považovať za bežný dobre riadený podnik.

([176]) Rozsudok z 19. októbra 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, bod 39. Tento prístup však podlieha dvom kumulatívnym podmienkam. Po prvé „počet takto zohľadnených podnikov, pôsobiacich na trhu, je dostatočne významný, v dôsledku čoho vzhľadom na to, že osobitná situácia jedného daného podniku nesmie byť predmetom neprimeraného zváženia, aby sa takýto priemer mohol považovať za štatisticky spoľahlivý, a teda reprezentatívny pre štandard stanovený štvrtou podmienkou uvedenou v rozsudku z 24. júla 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)“. Po druhé „[n]a účely takéhoto výpočtu možno zohľadniť jedine podniky, ktoré sú schopné okamžite plniť dotknuté záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme, a preto ich možno považovať za primerane vybavené potrebnými prostriedkami na splnenie nevyhnutných požiadaviek služby vo verejnom záujme“ (body 40 a 41).

([177]) V rozsudku z 24. septembra 2015 vo veci TV2/Danmark/Komisia Všeobecný súd rozhodol, že: „Súdny dvor vôbec nenaznačil, že v prípadoch, ak sa výber príjemcu kompenzácie neuskutočnil prostredníctvom výberového konania v rámci verejnej súťaže, táto podmienka môže byť splnená, ak sa preukáže, že príjemca bol sám „dobre riadeným podnikom, ktorý má k dispozícii primerané prostriedky““ (pozri rozsudok z 24. septembra 2015, TV2/Danmark/Komisia, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, bod 131).

([178]) Rozsudok z 19. októbra 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, bod 44.

(279) Pokiaľ ide o tretiu zmluvu, Komisia takisto konštatuje, že v štúdii PWC 1 ani štúdii PWC 2 sa nestanovuje, že úroveň náhrady podľa tretej zmluvy bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby bežnému dobre riadenému podniku, ktorý je primerane vybavený dopravnými prostriedkami. V uvedených štúdiách sa identifikujú tri spoločnosti (ÖBB, DB, SNCF) zo šiestich, ktoré sa považovali za vhodné na vytvorenie vzorky podnikov s veľkosťou dostatočne porovnateľnou s veľkosťou spoločnosti Trenitalia, ktorých náklady sa považovali za porovnateľné s nákladmi spoločnosti Trenitalia (odôvodnenia 180 a 217), ale nevysvetľuje sa, prečo by sa mala spoločnosť Trenitalia alebo dané spoločnosti považovať za bežné a dobre riadené podniky. Vo všeobecnosti sa v štúdiách PWC 1 a PWC 2 poskytuje len porovnanie celkových priemerných prevádzkových nákladov na vlakokilometer, ktoré vznikli spoločnosti Trenitalia a iným podnikom z Únie podobnej veľkosti, ktoré poskytujú podobné služby (pozri odôvodnenie 175). Podobná veľkosť daných podnikov so spoločnosťou Trenitalia však nič nevypovedá o tom, či ide o bežné a dobre riadené podniky. Pokiaľ ide o podobné služby, v dvoch štúdiách PWC (v štúdii PWC 1 a štúdii PWC 2) sa posudzovali iba celkové priemerné náklady na poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy bez toho, aby sa stanovilo, či sú dané služby podobné službám, na ktoré sa vzťahujú záväzky verejnej služby uložené spoločnosti Trenitalia.

(280) Ďalej platí, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark si vyžaduje analýzu nákladov podniku, ktorému sa poskytujú primerané prostriedky na plnenie záväzkov verejnej služby. Pokiaľ ide o tretiu zmluvu, dve štúdie PWC (štúdia PWC 1 a štúdia PWC 2) nepreukazujú, že podnikom tvoriacim vzorku boli poskytnuté primerané prostriedky na plnenie záväzkov verejnej služby uložených podľa tretej zmluvy. Ako uznalo aj samotné Taliansko (pozri odôvodnenia 182 a 183), talianska železničná sieť mala veľké množstvo osobitných charakteristík, ktoré si vyžadovali overenie toho, či boli podniky tvoriace vzorku dostatočne vybavené na plnenie požiadaviek na záväzky verejnej služby stanovené v tretej zmluve vzhľadom na tieto charakteristiky. O to viac sa to vyžadovalo v tomto prípade, keďže uvedené osobitné charakteristiky predstavujú jeden z dôvodov na uzavretie tretej zmluvy (pozri odôvodnenia 162 a 186). Uvedené preukazovanie sa preto nemôže obmedzovať len na stanovenie priemernej kapacity podnikov z Únie v oblasti prepravy tovaru (pozri odôvodnenie 176) bez prihliadnutia na tieto špecifické charakteristiky. Ďalej platí, že dve štúdie PWC (štúdia PWC 1 a štúdia PWC 2) neobsahujú prvky, ktoré by Komisii umožnili určiť, či podniky z Únie tvoriace vzorku boli primerané vybavené potrebnými železničnými koľajovými vozidlami na plnenie záväzkov podľa tretej zmluvy. V štúdiách PWC sa jednoducho uvádzala celková výkonnosť železničných koľajových vozidiel jednotlivých podnikov (pozri odôvodnenie 177) používaných na osobnú a nákladnú dopravu, pričom sa neposkytovali informácie o primeranosti týchto železničných koľajových vozidiel na plnenie záväzkov verejnej služby uložených podľa tretej zmluvy.

(281) Okrem toho Komisia konštatuje, že v dvoch štúdiách PWC (v štúdii PWC 1 a štúdii PWC 2) sa neuvádza primeraná analýza nákladov, ktoré by takéto podniky znášali pri plnení záväzkov verejnej služby, ktoré uložilo Taliansko. V uvedených štúdiách sa zohľadňuje celkový geografický ([179]) a materiálový ([180]) rozsah činností poskytovaných šiestimi železničnými podnikmi tvoriacimi vzorku (z ktorých iba tri železničné podniky, konkrétne ÖBB, DB, SNCF, mali náklady porovnateľné s nákladmi spoločnosti Trenitalia), a nielen činnosti, ktorých sa týka tretia zmluva, ako sa to vyžaduje vo štvrtom kritériu rozsudku vo veci Altmark. Keďže tieto údaje boli agregované, nebolo možné konkrétnym druhom činností pripísať jednotlivé náklady, ktoré by vznikli účinnému a nákladovo efektívnemu podniku pôsobiacemu v odvetví železničnej nákladnej dopravy pri plnení záväzkov verejnej služby, na ktoré sa vzťahuje tretia zmluva ([181]). Okrem toho v rozpore s tvrdením skupiny FS Group, že analýza nákladovej efektívnosti sa musí vykonať na úrovni spoločnosti poskytujúcej službu (pozri odôvodnenie 217), Komisia konštatuje, že na účely danej analýzy sa majú zohľadniť iba priame náklady potrebné na plnenie záväzkov verejnej služby a primeraný príspevok k nepriamym nákladom, ktoré sú spoločné pre činnosti, na ktoré s vzťahujú záväzky verejnej služby, ako aj pre iné činnosti ([182]). Okrem toho sa v štúdiách porovnávali iba celkové prevádzkové náklady na vlakokilometer (pozri odôvodnenie 179) a vôbec sa neporovnávali náklady na úrovni efektívnosti ako takej, čiže samotné náklady. Komisia konštatuje, že toto porovnanie neumožňuje dospieť k záveru, pretože, ako už zdôraznilo aj Taliansko (odôvodnenia 181 a 182), náklady na vlakokilometer poskytovania služieb, ktorých sa týka tretia zmluva, ako aj úroveň príjmov, do veľkej miery záviseli od osobitných charakteristík služieb železničnej nákladnej dopravy v južnom Taliansku.

([179]) V štúdiách PWC sa neidentifikoval konkrétny rozsah, ale uvádzali sa údaje o všeobecnom pokrytí francúzskeho územia spoločnosťou SNCF, rakúskeho územia spoločnosťou ÖBB a nemeckého územia spoločnosťou DB Schenker.

([180]) V štúdii PWC sa stanovili priemerné prevádzkové náklady na vlakokilometer na základe celkových činností podnikov, t. j. osobnej a nákladnej dopravy.

([181]) Pozri napríklad rozsudok z 12. júla 2019 vo veci Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, bod 64.

([182]) Pozri bod 74 oznámenia o SVHZ.

(282) Záverom Komisia konštatuje, že Taliansko nepreukázalo, že by spoločnosť Trenitalia mohla byť vzhľadom na metódy účtovníctva a finančnej analýzy, ktoré sa zvyčajne na tento účel používajú, považovaná za bežný a dobre riadený podnik, a že preto výška náhrady, ktorú spoločnosť Trenitalia získala za plnenie záväzkov verejnej služby podľa troch zmlúv o verejných službách, zodpovedala náhrade, ktorú by požadoval bežný dobre riadený podnik za poskytovanie porovnateľnej služby, aká sa poskytuje v rámci záväzkov verejnej služby, na ktoré sa vzťahujú tieto zmluvy o verejných službách.

(283) Vzhľadom na to Komisia dospela k záveru, že talianske orgány nepreukázali splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark. Preto náhrady poskytnuté podľa prvej zmluvy, druhej zmluvy a tretej zmluvy predstavovali pre spoločnosť Trenitalia výhodu, ktorú by spoločnosť nezískala za bežných trhových podmienok.

8.1.4. *Selektívnosť*

(284) Opatrenie sa považuje za selektívne, ak sa ním vytvoria rozdiely medzi podnikmi, ktoré sú z hľadiska cieľa opatrenia v podobnej situácii, a preto je schopné dostať niektoré podniky do priaznivejšej situácie ako iné. V prípade individuálnej pomoci sa Súdny dvor domnieva, že určenie hospodárskej výhody v zásade postačuje na podporu predpokladu, že výhoda je selektívna ([183]).

(285) V tomto prípade Taliansko poskytlo spoločnosti Trenitalia náhradu za služby vo verejnom záujme v podobe individuálnej pomoci, ktorá túto spoločnosť zvýhodňovala. Táto náhrada bola poskytnutá na škodu ostatných konkurentov v oblasti nákladnej dopravy, ktorí súťažili alebo mohli súťažiť so spoločnosťou Trenitalia v odvetví železničnej nákladnej dopravy. Keďže náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá podľa prvej zmluvy, druhej zmluvy a tretej zmluvy bola schopná zabezpečiť priaznivejšiu situáciu spoločnosti Trenitalia v porovnaní s jej konkurentmi, bola teda selektívna.

8.1.5. *Záver o existencii pomoci*

(286) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že náhrada za služby vo verejnom záujme uvedená v prvej zmluve [za poskytovanie i) služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom; ii) služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima od 15. októbra 2003 a iii) služieb vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy od 22. októbra 2003], v druhej zmluve a v tretej zmluve predstavuje štátnu pomoc spoločnosti Trenitalia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.2. **Kvalifikácia pomoci ako existujúcej alebo novej pomoci**

(287) Taliansko tvrdí, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy a druhej zmluvy sa považuje za existujúcu pomoc, pretože sa týkala záväzkov, ktoré sú takmer úplne v súlade s vopred existujúcimi záväzkami zavedenými, keď trh so železničnou nákladnou dopravou ešte nebol liberalizovaný na vnútroštátnej úrovni ani na úrovni Únie (odôvodnenia 120 a 154). Konkrétne boli podľa Talianska tieto záväzky zavedené ministerským dekrétom 1-T/1990 ([184]), zákonom č. 440/1989 ([185]) alebo predchádzajúcimi zmluvami o verejných službách ([186]).

([183]) Rozsudok zo 4. júna 2015, C-15/14 P, Komisia/MOL, ECLI:EU:C:2015:362, body 59 a 60; rozsudok z 28. septembra 2023, C-320/21P, Ryanair DAC/Komisia, ECLI:EU:C:2023:712, bod 104.

([184]) Pokiaľ ide o tarifné záväzky týkajúce sa služieb železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sardíniou a služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.

([185]) Pokiaľ ide o tarifné záväzky týkajúce sa služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy z prístavu Terst do Maďarska a naopak.

([186]) Pokiaľ ide o tarifné záväzky týkajúce sa dopravy na vzdialenosti väčšie ako 1 000 km.

(288) Pokiaľ ide o prvú zmluvu (2000 – 2003), Komisia dospela k týmto záverom:

— Náhrada vyplatená v období od 22. októbra 2003 do 31. decembra 2003 za služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy ([187]) sa považuje za existujúcu pomoc podľa článku 1 písm. b) bodu v) procedurálneho nariadenia po liberalizácii trhu. V čase, keď bola náhrada vyplatená, naozaj nepredstavovala pomoc, pretože nebola schopná narušiť hospodársku súťaž ani nehrozila narušením hospodárskej súťaže. Následne (od 22. októbra 2003) sa náhrada za služby vnútroštátnej nákladnej dopravy stala existujúcou pomocou v dôsledku vývoja vnútorného trhu (konkrétne liberalizácie trhu na vnútroštátnej úrovni) a bez toho, aby bola Talianskom upravená. Existujúca pomoc môže podliehať len rozhodnutiu o nezlučiteľnosti s účinkami do budúcnosti. Keďže záväzky verejnej služby uložené spoločnosti Trenitalia za poskytovanie služieb vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy boli platné do 31. decembra 2003, nie je potrebné, aby Komisia v tomto rozhodnutí posudzovala ich možnú zlučiteľnosť.

— Náhrada vyplatená od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003 za služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy poskytované v sieti TERFN ([188]) sa považuje za novú pomoc, pretože trh so železničnou nákladnou dopravou bol liberalizovaný na úrovni Únie od 15. marca 2003.

(289) Pokiaľ ide o druhú zmluvu (2004 – 2008), Komisia konštatuje, že zmluva obsahovala náhradu za plnenie verejných záväzkov verejnej služby uvedených v odôvodneniach 65 až 67 a v odôvodnení 70. Uvedené záväzky verejnej služby sa týkali služieb medzinárodnej (v rámci siete TERFN) a vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy.

(290) Pokiaľ ide o záväzky verejnej služby týkajúce sa služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy (t. j. služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom, ako aj služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima), ktoré sa uvádzajú v odôvodnení –, náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia za uvedené služby sa považuje za novú pomoc od 15. marca 2003; preto sa považuje za novú pomoc podľa druhej zmluvy.

(291) Pokiaľ ide o záväzky verejnej služby týkajúce sa služieb vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy (t. j. poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy zo Sardínie a Sicílie a na ne, ako aj služieb na dlhé vzdialenosti presahujúce 1 000 km), Komisia konštatuje, že tieto služby boli liberalizované na úrovni Únie od 1. januára 2007. Taliansko tvrdí, že pomoc sa musí považovať za existujúcu pomoc podľa článku 1 písm. b) bodu v) procesného nariadenia až do úplnej liberalizácie trhu so železničnou nákladnou dopravou na úrovni Únie, ku ktorej došlo 1. januára 2007. Komisia však konštatuje, že celková výška náhrady poskytnutej za tieto služby podľa druhej zmluvy bola vyplatená po tomto dátume, keďže bola vyplatená až po podpísaní druhej zmluvy 27. marca 2007 (pozri odôvodnenie 75). Celá pomoc podľa druhej zmluvy sa preto považuje za novú pomoc. ([189])

(292) V každom prípade Komisia konštatuje, že pomoc podľa druhej zmluvy nespĺňa podmienky stanovené v článku 1 písm. b) bodu v) procedurálneho nariadenia, keďže Taliansko – v rozpore s tým, čo tvrdilo (pozri odôvodnenie 154) –, podstatne zmenilo pomoc pôvodne poskytnutú podľa prvej zmluvy. V tejto súvislosti Komisia konštatuje:

— v druhej zmluve sa upravil rozsah záväzkov verejnej služby uložených spoločnosti Trenitalia tým, že sa k nemu pridali i) ďalšie záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme týkajúce sa poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy zo Sardínie a Sicílie a na ne (odôvodnenie 67) a ii) pridružené záväzky súvisiace s jednotlivými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme uvedených v odôvodnení 66. Okrem toho boli z rozsahu pôsobnosti druhej zmluvy vyňaté určité záväzky verejnej služby, ktoré boli predtým súčasťou prvej zmluvy (odôvodnenie 62),

([187]) Týka sa to všetkých záväzkov podľa prvej zmluvy súvisiacich so železničnou nákladnou dopravou medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou, železničnou nákladnou dopravou na vzdialenosti presahujúce 1 000 km a službami kombinovanej pozemnej železničnej nákladnej dopravy.

([188]) To sa týka služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom a služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.

([189]) V článku 1 písm. b) bode v) procesného nariadenia sa stanovuje, že „**pomoc, ktorá** sa považuje za existujúcu pomoc, pretože možno stanoviť, že **v čase, keď bola zavedená**, nepredstavovala pomoc a následne sa stala pomocou v dôsledku vývoja vnútorného trhu a bez toho, aby ju členský štát upravoval“. Pozri aj rozsudok z 15. júna 2000, Mauro Alzetta a i., spojené veci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, body 144 – 145; a rozsudok z 24. marca 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt, spojené veci T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, bod 190.

— v druhej zmluve bol zavedený odlišný mechanizmus náhrad na vyplácanie náhrad za služby železničnej nákladnej dopravy medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou (odôvodnenie 68),

— v druhej zmluve boli zavedené nové spôsoby vyplácania pomoci spoločnosti Trenitalia (odôvodnenie 71), ktoré sa v prvej zmluve neuvádzali.

(293) Prvky opísané v odôvodnení 292 preukazujú, že úpravy zavedené v druhej zmluve neboli svojím charakterom len formálne alebo administratívne. Uvedené úpravy mali za následok podstatnú zmenu pomoci poskytnutej Talianskom podľa prvej zmluvy. Pomoc podľa druhej zmluvy sa preto nepovažuje za existujúcu pomoc podľa článku 1 písm. b) bodu v) procedurálneho nariadenia.

(294) Pokiaľ ide o tretiu zmluvu, Komisia konštatuje, že služby vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej dopravy boli liberalizované na úrovni Únie od 1. januára 2007 (odôvodnenie 23), t. j. pred podpísaním tretej zmluvy. Komisia okrem toho konštatuje, že rozsah pôsobnosti tretej zmluvy sa podstatne líšil od rozsahu pôsobnosti prvej a druhej zmluvy: všetky tarifné záväzky boli zrušené a záväzky v oblasti služieb stanovené v predchádzajúcich zmluvách o verejných službách boli nahradené komplexným záväzkom v oblasti služieb, ktorý sa týka železničnej nákladnej dopravy do južného Talianska a z neho (pozri oddiel 3.2.3.1.1). Celá náhrada poskytnutá podľa tretej zmluvy sa preto považuje za novú pomoc.

Tabuľka 6

Záver o kvalifikácii štátnej pomoci ako existujúcej alebo novej

Opatrenia štátnej pomoci	Posúdenie štátnej pomoci
Prvá zmluva	**Nejde o pomoc**: náhrada za a) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy do 15. marca 2003; b) služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy do 22. októbra 2003. **Existujúca pomoc**: náhrada za služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy od 22. októbra 2003. **Nová pomoc**: náhrada za služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy v sieti TERFN od 15. marca 2003.
Druhá zmluva	**nová pomoc**
Tretia zmluva	**nová pomoc**

8.3. **Oprávnenosť pomoci**

(295) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ musia členské štáty notifikovať Komisiu o plánoch v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci a nesmú navrhované opatrenia vykonať, pokiaľ Komisia vo veci nerozhodla s konečnou platnosťou, s výnimkou tých kategórií štátnej pomoci, ktoré boli oslobodené od notifikačnej povinnosti. Podľa článku 1 písm. f) procedurálneho nariadenia každá nová pomoc poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ predstavuje neoprávnenú pomoc.

(296) Taliansko Komisiu o žiadnych opatreniach nenotifikovalo. Komisia preto preskúma, či opatrenia, ktoré sa považujú za novú pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri odôvodnenia 288 až 294), boli oslobodené od notifikácie podľa platných pravidiel štátnej pomoci. To si v prvom rade vyžaduje identifikovanie platných pravidiel štátnej pomoci pre takéto oslobodenie v tomto prípade.

8.3.1. *Relevantný právny rámec*

(297) Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 30 až 33, v nariadení (EHS) č. 1191/69 sa stanovujú platné pravidlá týkajúce sa záväzkov obsiahnutých v koncepcii verejnoprospešných služieb v oblasti železničnej dopravy (osobnej aj nákladnej). V nariadení (EHS) č. 1107/70 sa podrobnejšie upravuje poskytovanie pomoci [ktorá sa neuvádza v nariadení (EHS) č. 1191/69] pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Obe nariadenia boli zrušené nariadením (ES) č. 1370/2007, ktoré nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009. V článku 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa však stanovovalo, že nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa naďalej uplatňuje na služby železničnej nákladnej dopravy aj počas obdobia troch rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007. Keďže nariadenie (ES) č. 1370/2007 sa netýka služieb železničnej nákladnej dopravy, na posúdenie zlučiteľnosti pomoci poskytnutej na plnenie záväzkov verejnej služby v oblasti železničnej nákladnej dopravy by sa mal uplatňovať článok 93 ZFEÚ. Uvedené opatrenia pomoci sa po 3. decembri 2012 posudzujú priamo podľa článku 93 ZFEÚ.

(298) V rozsudku vo veci Andersen ([190]), ktorý sa týkal osobnej dopravy, Súdny dvor pri rozhodovaní o dočasnom uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1370/2007 a nariadenia (EHS) č. 1191/69 uviedol, že príslušným dátumom na stanovenie právnych predpisov uplatniteľných na posúdenie zlučiteľnosti náhrady poskytnutej podľa zmluvy o verejných službách uzavretej v odvetví pozemnej dopravy je dátum vyplatenia náhrady. Okrem toho Súdny dvor uviedol, že pomoc vyplatená podniku verejnej dopravy k dátumu, keď ešte platilo nariadenie (EHS) č. 1191/69, a ktorá spĺňa podmienky stanovené v tomto nariadení, patrí pod situáciu, ktorá definitívne vznikla pred nadobudnutím účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(299) Komisia konštatuje, že v rozsudku vo veci Andersen, ako aj v iných rozsudkoch, ktoré doposiaľ vyniesli súdy Únie o dočasnom uplatňovaní nariadenia (EHS) č. 1191/69, sa odkazuje na nariadenie (ES) č. 1370/2007, keďže zmluvy posudzované v týchto prípadoch sa týkali osobnej železničnej a cestnej dopravy.

(300) Preto musí Komisia v prípade pomoci vyplatenej na základe zmluvy o verejných službách, ktorá bola uzavretá ešte v čase, keď platilo nariadenie (EHS) č. 1191/69, preskúmať túto pomoc vzhľadom na podmienky stanovené v nariadení (EHS) č. 1191/69, pokiaľ ide o náhradu vyplatenú v čase, keď ešte platilo nariadenie (EHS) č. 1191/69, t. j. pred nadobudnutím účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 dňa 3. decembra 2009 v prípade služieb železničnej a cestnej osobnej dopravy; a v období troch rokov po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 v prípade služieb železničnej a cestnej nákladnej dopravy. V prípade opatrení, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti uplatňovania nariadenia (ES) č. 1370/2007, musí Komisia preskúmať na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007 a pravidiel stanovených v uvedenom nariadení zákonnosť aj zlučiteľnosť pomoci vyplatenej od dátumu, ku ktorému uvedené nariadenie nadobudlo účinnosť, s vnútorným trhom. ([191]) V prípade opatrení, ktorých sa netýka nariadenie (ES) č. 1370/2007, bude Komisia musieť preskúmať zlučiteľnosť náhrady poskytnutej na základe pravidiel platných v čase vyplatenia náhrady.

(301) Pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy, Komisia pripomína, že podľa článku 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa ustanovenia nariadenia (EHS) č. 1191/69 naďalej uplatňovali na služby železničnej nákladnej dopravy ešte tri roky po nadobudnutí jeho účinnosti (t. j. do 3. decembra 2012). Komisia sa preto domnieva, že v tomto prípade sa na pomoc vyplatenú spoločnosti Trenitalia do 3. decembra 2012 uplatňujú pravidlá stanovené v nariadení (EHS) č. 1191/69. V prípade pomoci vyplatenej spoločnosti Trenitalia po uvedenom dátume je platným právnym základom článok 93 ZFEÚ, ak neexistujú iné uplatniteľné sekundárne právne predpisy upravujúce poskytovanie štátnej pomoci za plnenie záväzkov verejnej služby v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy.

(302) Komisia musí teraz posúdiť, či sa v uvedených dvoch právnych základoch [nariadenie (EHS) č. 1191/69 a článok 93 ZFEÚ] uvádza výnimka z notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ pre opatrenia, na ktoré sa tieto základy vzťahujú.

([190]) Rozsudok zo 6. októbra 2015, Európska komisia/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, body 51 – 55.

([191]) Rozsudok z 29. novembra 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)/Európska komisia, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, bod 158.

8.3.2. *Výnimka z notifikačnej povinnosti podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 pre pomoc vyplatenú spoločnosti Trenitalia do 3. decembra 2012*

(303) V článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa stanovuje, že „náhrada vyplatená podľa [uvedeného] nariadenia“ je oslobodená od povinnosti notifikovať štátnu pomoc.

(304) Na základe zásad stanovených Súdnym dvorom v rozsudku vo veci Andersen ([192]) sa Komisia domnieva, že článok 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa týka náhrady vyplatenej do 3. decembra 2012 za plnenie záväzkov verejnej služby v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy v súlade s podmienkami stanovenými v uvedenom nariadení.

(305) Podľa článku 1 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 1191/69 „[p]príslušné orgány členských štátov […] môžu zachovať alebo uložiť záväzky služby vo verejnom záujme podľa článku 2 pre mestskú, prímestskú a regionálnu osobnú dopravu. Podmienky a podrobnosti o prevádzke vrátane spôsobov náhrad sú stanovené v oddieloch II, III a IV.“ Hoci sa článok 1 ods. 5 týka iba služieb osobnej dopravy, vymedzenie záväzkov verejnej služby uvedené v článku 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69, ako aj v článku 5 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69 (ktoré je súčasťou oddielu II) sa týka osobnej aj nákladnej dopravy. Komisia sa preto domnieva, že v nariadení (EHS) č. 1191/69 sa členským štátom umožňovalo zachovať alebo uložiť záväzky verejnej služby aj v prípade služieb nákladnej dopravy a poskytovať za takéto záväzky verejnej služby náhradu ([193]).

(306) V dôsledku toho bola pomoc vyplatená prevádzkovateľovi za plnenie záväzkov verejnej služby k dátumu, keď ešte platilo nariadenie (EHS) č. 1196/69, ktorá bola v súlade s podmienkami stanovenými v uvedenom nariadení, oslobodená od notifikačnej povinnosti. Naopak, pomoc vyplatená, keď ešte platilo nariadenie (EHS) č. 1191/69, ktorá však nebola v súlade s podmienkami stanovenými v uvedenom nariadení, nebola oslobodená od notifikačnej povinnosti ([194]). Taliansko preto nemuselo podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ notifikovať náhrady vyplatené spoločnosti Trenitalia podľa troch zmlúv o verejných službách, ak boli uvedené náhrady v súlade s nariadením (EHS) č. 1191/69. Naopak, pomoc vyplatená spoločnosti Trenitalia do 3. decembra 2012, ktorá nebola v súlade s podmienkami stanovenými v nariadení (EHS) č. 1191/69, nebola oslobodená od notifikačnej povinnosti. Preto vzhľadom na to, že Taliansko nenotifikovalo žiadne posudzované opatrenia, bude mať záver Komisie o súlade pomoci vyplatenej spoločnosti Trenitalia do 3. decembra 2012 s pravidlami stanovenými v nariadení (EHS) č. 1191/69 (pozri odôvodnenia 401 a 439) vplyv aj na zákonnosť uvedenej pomoci.

8.3.3. *Výnimka z notifikačnej povinnosti podľa článku 93 ZFEÚ pre pomoc vyplatenú spoločnosti Trenitalia po 3. decembri 2012*

(307) V článku 93 ZFEÚ sa nestanovuje žiadna výnimka z povinnosti členských štátov notifikovať štátnu pomoc Komisii podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ ([195]).

(308) Taliansko preto malo notifikovať Komisii pomoc vyplatenú spoločnosti Trenitalia po 3. decembri 2012 v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ, čo neurobilo.

([192]) Rozsudok zo 6. októbra 2015, Európska komisia/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, bod 52.

([193]) Takýto výklad nie je v rozpore so skutočnosťou, že v nariadení Rady (EHS) č. 1893/91 z 20. júna 1991, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 1191/69 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, sa zaviedla možnosť členských štátov uzatvárať zmluvy o verejných službách na poskytovanie primeraných dopravných služieb. Podľa judikatúry (rozsudok z 3. apríla 2014, CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA/Regione Campania a Provincia di Napoli, spojené veci C-516/12 až C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220, a rozsudok zo 6. októbra 2015, Európska komisia/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647) predstavujú zmluvy o verejných službách ďalší spôsob regulovania dopravných služieb, ktoré sa majú poskytovať a ktoré môžu zahŕňať záväzky verejnej služby.

([194]) Pozri rozsudok z 11. júla 2018, T-186/15, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisia, ECLI:EU:T:2018:431, bod 120; a rozsudok zo 4. marca 2020, C-587/18P, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisia, ECLI:EU:C:2020:150, bod 51.

([195]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg, vec C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 95, a rozsudok Súdneho dvora zo 7. mája 2009, Antrop, vec C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, bod 23.

8.3.4. *Záver*

(309) Náhrady vyplatené podľa prvej zmluvy (pokiaľ opatrenia predstavovali novú pomoc), druhej zmluvy a tretej zmluvy do 3. decembra 2012 boli oslobodené od predchádzajúcej notifikácie za predpokladu, že boli v súlade s príslušnými ustanoveniami nariadenia (EHS) č. 1191/69. Preto bude mať záver Komisie o súlade pomoci vyplatenej spoločnosti Trenitalia do 3. decembra 2012 s pravidlami stanovenými v nariadení (EHS) č. 1191/69 z dôvodov vysvetlených v odôvodnení 306 vplyv aj na zákonnosť uvedenej pomoci.

(310) Náhrady vyplatené podľa tretej zmluvy po 3. decembri 2012 museli byť notifikované Komisii podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Keďže ich Taliansko nenotifikovalo, uvedené náhrady predstavujú neoprávnenú pomoc.

8.4. **Zlučiteľnosť pomoci**

8.4.1. *Právny základ posudzovania*

(311) Článok 93 ZFEÚ sa nachádza v hlave VI Doprava, ktorej ustanovenia sa uplatňujú výlučne na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje, že „pomoc je [s touto zmluvou] zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou."

(312) Opatrenia spočívali v náhrade poskytnutej spoločnosti Trenitalia za plnenie záväzkov verejnej služby v oblasti služieb vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.

(313) V článku 93 ZFEÚ sa umožňuje poskytnutie náhrady za plnenie záväzkov verejnej služby v oblasti nákladnej železničnej dopravy. Ako sa uvádza v odôvodneniach 29 až 33, v nariadení (EHS) č. 1191/69 a nariadení (EHS) č. 1107/70 sa stanovovali pravidlá na posudzovanie zlučiteľnosti náhrady vyplatenej za plnenie záväzkov verejnej služby uplatniteľné až dovtedy, kým sa nariadením (ES) č. 1370/2007 uvedené nariadenia nezrušili. Nariadenie (ES) č. 1370/2007 nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009; stanovovalo sa v ňom však obdobie troch rokov, počas ktorých sa nariadenie (EHS) č. 1191/69 naďalej uplatňovalo na služby nákladnej dopravy [článok 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007].

(314) Podľa článku 9 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007 môžu členské štáty naďalej poskytovať náhradu za plnenie záväzkov verejnej služby, na ktoré sa uvedené nariadenie nevzťahuje, a to bez toho, aby boli dotknuté články 93, 106, 107 a 108 ZFEÚ.

(315) V rozpore s tvrdením Talianska (odôvodnenie 139) sa tento prípad nevzťahujú usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom ([196]). Uvedené usmernenia sa zaoberajú uplatňovaním článku 93 ZFEÚ, ktorý sa okrem iného týka pomoci na potreby koordinácie dopravy. Tento druh pomoci sleduje iný cieľ ako pomoc na plnenie záväzkov verejnej služby, pretože táto pomoc je určená na riešenie nedostatkov železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s inými druhmi dopravy (napríklad v oblasti externých nákladov). Komisia konštatuje, že v tomto prípade bolo cieľom zmlúv o verejných službách zaručiť poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy na talianskom území bez ohľadu na akúkoľvek potrebu koordinácie dopravy. Konkrétne sa náhrada dohodnutá v zmluvách o verejných službách týkala čistých nákladov na záväzky verejnej služby zverené spoločnosti Trenitalia, na ktoré sa nevzťahovalo žiadne vymedzenie oprávnených nákladov stanovené v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom.

(316) Pokiaľ ide o určenie uplatniteľných pravidiel, na základe ktorých sa má posúdiť zlučiteľnosť pomoci poskytnutej členskými štátmi v oblasti plnenia záväzkov verejnej služby podľa článku 93 ZFEÚ, súdy Únie rozhodli, že zlučiteľnosť náhrady sa má posudzovať na základe právnych predpisov platných v čase vyplatenia pomoci ([197]).

([196]) Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

([197]) Rozsudok zo 6. októbra 2015, C-303/13P, Jorgen Andersen, ECLI:EU:C:2015:647, bod 54; rozsudok z 11. júla 2018, T-185/15, Buonotourist Srl/Komisia, ECLI:EU:T:2018:430, bod 216; rozsudok z 11. júla 2018, T-186/15, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisia, ECLI:EU:T:2018:431, bod 216; rozsudok z 29. novembra 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)/Európska komisia, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, bod 132.

(317) Ako sa uvádza v odôvodnení 313, pravidlá týkajúce sa záväzkov obsiahnutých v koncepcii verejnoprospešných služieb v oblasti železničnej dopravy sa stanovovali v nariadení (EHS) č. 1191/69 do 3. decembra 2012, v nariadení (EHS) č. 1107/70 do 3. decembra 2009 a v článku 93 ZFEÚ po 3. decembri 2012.

(318) Rozsah pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa v jeho článku 1 ods. 1vymedzuje takto:

„1. Toto nariadenie sa vzťahuje na dopravné podniky, ktoré vykonávajú služby v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave. Členské štáty môžu vylúčiť z rámca pôsobnosti tohto nariadenia akékoľvek podniky, ktorých činnosť je obmedzená výlučne na prevádzku mestskej, prímestskej alebo regionálnej dopravy."

(319) V článku 2 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa objasňuje, že:

„Na účely tohto nariadenia ‚tarifné záväzky' znamenajú akýkoľvek záväzok, uložený dopravným podnikom, uplatňovať najmä pre určité kategórie pasažierov, pre určité kategórie tovaru alebo po určitých trasách, sadzby stanovené alebo schválené štátnym orgánom, ktoré sú v protiklade s obchodnými záujmami podniku a ktoré vyplývajú z uloženia zvláštnych tarifných ustanovení alebo z odmietnutia ich úpravy.

Ustanovenia predchádzajúceho pododseku sa nevzťahujú na záväzky vyplývajúce zo všeobecných opatrení cenovej politiky, týkajúce sa hospodárstva ako celku alebo opatrení, ktoré sa urobili so zreteľom na organizáciu dopravného trhu alebo jeho časti."

(320) V tomto prípade sú služby poskytované podľa troch zmlúv o verejných službách (a za ktoré Taliansko poskytlo spoločnosti Trenitalia náhradu) službami vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy prevádzkovanými spoločnosťou Trenitalia, dopravným podnikom poskytujúcim železničnú dopravu. Prvá zmluva, druhá zmluva a tretia zmluva sa preto týkali dopravného podniku pôsobiaceho v odvetviach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(321) Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1107/70, v článku 1 uvedeného nariadenia sa stanovuje, že sa uplatňuje na pomoc poskytovanú pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, ak sa takáto pomoc týka konkrétne činností v rámci daného odvetvia. V desiatom odôvodnení uvedeného nariadenia sa uvádzalo, že „[…] je potrebné upresniť prípady a okolnosti, za ktorých členské štáty môžu pristúpiť ku koordinačným opatreniam, alebo uložiť záväzky obsiahnuté v koncepcii služby vo verejnom záujme, ktoré si vyžadujú poskytnutie pomoci podľa článku 77 zmluvy <článok 93 ZFEÚ>, ktorá nie je horeuvedeným nariadením upravená <(EHS) č. 1191/69>". Okrem toho sa v článku 3 nariadenia (EHS) č. 1107/70 stanovuje, že „[b]ez toho, aby boli dotknuté ustanovenia […] nariadenia (EHS) č. 1191/69, členské štáty neprijmú koordinačné opatrenia a ani neuložia záväzky obsiahnuté v koncepcii služby vo verejnom záujme, ktoré zahŕňajú poskytnutie pomoci podľa článku <93 ZFEÚ>, s výnimkou nasledujúcich prípadov alebo okolností" uvedených v článku 3 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1107/70. Tento článok sa týkal konkrétne „kompenzáci[e] za záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré <dopravným podnikom> uložil štát alebo verejné orgány a upravujú buď: tarifné záväzky, ktoré nespadajú do definície uvedenej v článku 2 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 1191/69, alebo dopravné podniky alebo činnosti, na ktoré sa toto nariadenie nevzťahuje". Z toho vyplýva, že nariadenie (EHS) č. 1107/70 sa uplatňovalo iba v prípade, keď sa neuplatňovalo nariadenie (EHS) č. 1191/69.

(322) Komisia takisto konštatuje, že na rozdiel od nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa nariadenie (EHS) č. 1107/70 neuvádza v žiadnom opatrení spomedzi relevantných ustanovení, ktorými sa upravujú zmluvy.

(323) A napokon Taliansko nevysvetlilo, prečo sa domnievalo, že sa na opatrenia uplatňuje nariadenie (EHS) č. 1107/70.

(324) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že keďže vyšetrované opatrenia patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69, nariadenie (EHS) č. 1107/70 sa v tomto prípade neuplatňovalo. Taliansko sa naň preto nemôže odvolávať ako na alternatívny právny základ na posúdenie (odôvodnenia 139, 158 a 195).

(325) Preto Komisia posúdi zlučiteľnosť pomoci vyplatenej podľa prvej zmluvy ([198]), druhej zmluvy a tretej zmluvy do 3. decembra 2012 podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 a zlučiteľnosť pomoci vyplatenej podľa tretej zmluvy po 3. decembri 2012 podľa článku 93 ZFEÚ.

8.4.1.1. Zlučiteľnosť pomoci podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69

(326) Podľa článku 1 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 môžu členské štáty uzavrieť zmluvy o verejných službách s dopravným podnikom „[n]a zabezpečenie primeraných dopravných služieb, ktoré zohľadňujú sociálne a ekologické faktory a plánovanie mesta a krajiny alebo pri možnosti ponuky určitého cestovného pre určité kategórie cestujúcich“.

(327) Tieto ustanovenia platné pre zmluvy o verejných službách sú podrobne uvedené v oddiele V nariadenia (EHS) č. 1191/69. Tento oddiel pozostáva z jedného článku (článok 14), v ktorom sa stanovuje, že „zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme je zmluva uzavretá medzi príslušnými orgánmi členských štátov a dopravným podnikom s cieľom poskytovať primerané dopravné služby verejnosti“ a špecifikuje, čoho sa takáto zmluva môže ([199]) a musí ([200]) týkať.

(328) Článok 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 vychádza z koncepcie „primeraných dopravných služieb“ ([201]). V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že v článku 1 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa členským štátom umožňuje uzavrieť zmluvy o verejných službách s dopravným podnikom s cieľom zabezpečiť primerané dopravné služby, pri ktorých sa okrem iného zohľadňujú sociálne a ekologické faktory.

(329) Súdny dvor objasnil, že v nariadení (EHS) č. 1191/69 a nariadení (EHS) č. 1107/70 sa uvádzali všetky okolnosti, za ktorých mohli orgány členských štátov poskytnúť pomoc podľa článku 93 ZFEÚ ([202]), a že zlučiteľnosť platieb náhrad patriacich do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa musí posudzovať v súlade s ustanoveniami stanovenými v uvedenom nariadení ([203]).

(330) V predchádzajúcich rozhodnutiach ([204]) Komisia posudzovala zlučiteľnosť zmlúv o verejných službách na základe uvedeného článku 14 spoločne so všeobecnými zásadami vychádzajúcimi zo zmluvy, z judikatúry a rozhodovacej praxe Komisie v iných oblastiach. V uvedených zásadách, vypracovaných podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ, sa v podstate vyžaduje na jednej strane existencia poverovacieho aktu a na druhej strane neexistencia nadmernej náhrady ([205]).

([198]) Iba časť náhrady vyplatenej podľa prvej zmluvy, ktorá predstavuje novú pomoc, konkrétne a) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom; a b) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.

([199]) Pozri článok 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69 – „[…] Zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme pokrýva najmä: – dopravné služby, ktoré spĺňajú ustálené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality, – doplnkové dopravné služby, – dopravné služby za špecifikované sadzby a podliehajúce špecifickým podmienkam, konkrétne pre určité kategórie cestujúcich alebo na určitých trasách, – úpravy dopravných služieb podľa skutočných požiadaviek“.

([200]) Pozri článok 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 – „[…] Zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme okrem iného zahŕňa nasledujúce: a) charakter služby, ktorá má byť poskytnutá, zvlášť pokiaľ ide o štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality; b) cenu služieb zahrnutých v zmluve, ktorá sa alebo môže pridať k tarifným výnosom, alebo zahŕňa výnosy a podrobnosti o finančných vzťahoch medzi obidvoma stranami; c) pravidlá týkajúce sa zmeny zmluvných podmienok, najmä pokiaľ ide o zohľadnenie nepredvídateľných zmien; d) doba platnosti zmluvy; e) sankcie v prípade porušenia zmluvy.“

([201]) Rozsudok zo 17. septembra 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, body 33 a 34.

([202]) Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, vec C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 108.

([203]) Rozsudok Súdneho dvora zo 7. mája 2009, Antrop, vec C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, bod 32.

([204]) Rozhodnutia Komisie vo veciach N 332/2008, DK, Náhrada pre prevádzkovateľov diaľkovej autobusovej dopravy za zľavy poskytované niektorým druhom cestujúcich využívajúcich služby diaľkovej autobusovej dopravy (Ú. v. EÚ C 46, 25.2.2009, s. 8); N 409/2008, CZ, N 410/2008 a N 411/2008, Nadobudnutie a obnova železničných koľajových vozidiel, vozidiel pre mestskú dopravu a vozidiel pre regionálnu dopravu (Ú. v. EÚ C 106, 8.5.2009, s. 17); C 3/08, CZ, Náhrady za služby vo verejnom záujme pre dopravné podniky v Juhomoravskom kraji (Ú. v. EÚ L 97, 16.4.2009, s. 14); C 16/2007, Rakúsko, Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme s podnikom Postbus v okrese Lienz (Ú. v. EÚ L 306, 20.11.2009, s. 26); N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire (Ú. v. EÚ C 152, 18.6.2008, s. 21); N 350/2007, CZ, Nadobudnutie autobusov (Ú. v. EÚ C 140, 6.6.2008, s. 2).

([205]) Pozri oznámenie Komisie, Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (ďalej len „**rámec SVHZ**“) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15). Hoci rámec SVHZ nie je uplatniteľný na odvetvie pozemnej dopravy (pozri bod 8), môže poskytovať usmernenie k niektorým základným zásadám SVHZ.

(331) Pokiaľ ide o existenciu poverovacieho aktu, v ustálenej judikatúre sa stanovuje, že podnikom povereným plnením SVHZ musí túto úlohu priradiť aktom alebo viacerými aktmi orgán verejnej správy, pričom ich formu si určia jednotlivé členské štáty ([206]). Uvedené akty musia obsahovať jednoznačné a presné vymedzenie činností vo verejnoprávnom poslaní a podmienok, za ktorých sa musia tieto činnosti vykonávať. Poverenie musí existovať pred vyplatením akejkoľvek náhrady.

(332) Pokiaľ ide o neexistenciu nadmernej náhrady, výška náhrady nesmie presiahnuť to, čo je nevyhnutné na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov verejnej služby, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk ([207]). V predchádzajúcich rozhodnutiach Komisia konštatovala, že keď orgány verejného sektora vopred stanovili strop náhrad, v zásade tým zabezpečili, že platby budúcich náhrad nemohli presiahnuť vzniknuté strany prevádzkovateľa povereného plnením SVHZ ([208]).

(333) Vzhľadom na to Komisia, pokiaľ ide o uplatňovanie článku 1 ods. 4 a článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 na zmluvy o verejných službách v odvetví železničnej nákladnej dopravy a všeobecné zásady vyplývajúce zo zmluvy, overí:

— či bola dopravná služba vo verejnom záujme zverená na základe jedného alebo viacerých aktov orgánu verejnej správy,

— či sa na cieľ zmluvy o verejných službách vzťahuje článok 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69,

— či sa v poverovacom akte stanovuje (-ú): a) charakter služby, ktorá má byť poskytnutá (čiže „primerané dopravné služby“ identifikované členským štátom na základe štandardov plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality); b) cena služby a podrobnosti o finančných vzťahoch medzi dvomi zmluvnými stranami; c) pravidlá týkajúce sa zmeny zmluvných podmienok; d) doba platnosti zmluvy; e) sankcie v prípade porušenia zmluvy,

— či výška náhrady nepresiahla to, čo bolo nevyhnutné na pokrytie nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov verejnej služby, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk.

8.4.1.2. Zlučiteľnosť pomoci podľa článku 93 ZFEÚ

(334) V prípade služieb nákladnej dopravy po 3. decembri 2012 sa článok 93 ZFEÚ stáva priamo uplatniteľným právnym základom na stanovenie zlučiteľnosti pomoci, ktorej sa netýka nariadenie (ES) č. 1370/2007 ([209]). Uvedené ustanovenie predstavuje *lex specialis* vo vzťahu k všeobecným pravidlám uplatniteľným na štátnu pomoc ([210]).

([206]) V rozsudku z 21. marca 1974, BRT a Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, bod 22, Súdny dvor rozhodol, že podnik, ktorý sa odvoláva na článok 106 ods. 2 ZFEÚ, aby uplatnil výnimku z pravidiel zmluvy, musel poveriť členský štát plnením SVHZ.

([207]) Pozri analogicky rozsudok z 11. júla 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital/Komisia, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, bod 117. Pozri aj C 16/2007, Rakúsko, Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme s podnikom Postbus v okrese Lienz (Ú. v. EÚ L 306, 20.11.2009, s. 26).

([208]) Pozri N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire (Ú. v. EÚ C 152, 18.6.2008, s. 21), odôvodnenia 80 – 81.

([209]) V oznámení Komisie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (2023/C 222/01) Komisia pripomenula, že „[n]ariadenie (ES) č. 1370/2007 sa neuplatňuje na služby nákladnej dopravy. Služby nákladnej dopravy možno považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu len vtedy, keď dotknutý členský štát stanoví, že existuje skutočná potreba takýchto služieb, ktorú trh vôbec alebo v dostatočnej miere neuspokojuje (pozri oddiel 2.2.3) Ak chcú členské štáty zaviesť podporné opatrenia pre služby železničnej nákladnej dopravy, ktoré nespĺňajú podmienky vymedzené v rozsudku vo veci Altmark a predstavujú štátnu pomoc, tieto opatrenia musia oznámiť Komisii podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ“.

([210]) Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 34.

(335) Štátna pomoc, ktorá predstavuje úhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme v železničnej nákladnej doprave, sa môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ ([211]). Pri uplatňovaní článku 93 ZFEÚ Komisia overuje neexistenciu nadmernej náhrady, ako aj nevyhnutnosť, vhodnosť a primeranosť pomoci. Komisia overuje aj to, či pomoc nespôsobuje žiadne neprimerané narušenie hospodárskej súťaže.

(336) Na účely posúdenia náhrady vyplatenej spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy po 3. decembri 2012 Komisia analogicky uplatní zásady stanovené na posúdenie SVHZ. Pokiaľ ide o článok 106 ods. 2 ZFEÚ, z judikatúry ([212]) vyplýva, že musia byť splnené tieto podmienky. Po prvé by predmetná služba mala byť skutočnou SVHZ. Po druhé musí byť podniku zverené plnenie skutočnej SVHZ jedným alebo viacerými aktmi orgánu verejného sektora. Po tretie musí byť opatrenie primerané. A napokon nesmie výnimka z ustanovení zmluvy ovplyvňovať vývoj obchodu v rozsahu, ktorý je v rozpore so záujmami Únie.

(337) Preto podľa článku 93 ZFEÚ Komisia s cieľom posúdenia zlučiteľnosti pomoci poskytnutej za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme overí, či:

— je služba vo verejnom záujme skutočnou SVHZ,

— bola SVHZ zverená na základe jedného alebo viacerých aktov orgánu verejnej správy,

— výška náhrady nepresiahla to, čo bolo nevyhnutné na pokrytie nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov verejnej služby, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk,

— záväzky a súvisiaca náhrada nespôsobujú žiadne neprimerané narušenia hospodárskej súťaže.

8.4.2. *Prvá a druhá zmluva*

(338) Keďže náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy a druhej zmluvy bola celá vyplatená do 3. decembra 2012, zlučiteľnosť pomoci vyplatenej podľa uvedených zmlúv sa posudzuje podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 a všeobecných záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy (pozri odôvodnenie 333).

8.4.2.1. Zverenie dopravnej služby vo verejnom záujme

(339) *Pokiaľ ide o prvú zmluvu*, podpísanú 18. októbra 2002, pomoc skúmaná v tomto oddiele sa týka náhrady za uplatňovanie tarifných záväzkov v službách medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy v sieti TERFN poskytovaných spoločnosťou Trenitalia od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003.

(340) *Pokiaľ ide o druhú zmluvu*, Komisia konštatuje, že zmluva bola podpísaná 27. marca 2007 a týkala sa obdobia od 1. januára 2004 do 31. decembra 2006. Komisia konštatuje, že spoločnosť Trenitalia začala poskytovať služby uvedené v zmluve pred podpísaním druhej zmluvy.

([211]) Pozri rozsudok z 12. októbra 1978, Komisia Európskych spoločenstiev/Belgické kráľovstvo, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, bod 10.
([212]) Zhrnutie podmienok, ktoré sa majú dodržať podľa článku 106 ods. 2, sa môže nachádzať napríklad v rozsudku z 24. septembra 2015, Viasat Broadcasting UK/Komisia, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, bod 61.

(341) Z dôvodov vysvetlených v oddiele 8.3.1. o relevantnom právnom rámci je podľa súdov Únie relevantným dátumom stanovenia právnych predpisov platných na posúdenie zlučiteľnosti náhrady poskytnutej podľa zmluvy o verejných službách uzavretej v odvetví pozemnej dopravy dátum vyplatenia náhrady. Komisia konštatuje, že pomoc posudzovaná v tomto oddiele bola vyplatená vcelku po podpise príslušnej zmluvy o verejných službách. Náhrada podľa prvej zmluvy bola vyplatená v rokoch 2003 a 2005 (pozri odôvodnenie 61) a náhrada podľa druhej zmluvy bola vcelku vyplatená po podpísaní danej zmluvy (pozri odôvodnenie 75) ([213]). To znamená, že v čase vyplatenia náhrad už boli záväzky verejnej služby, ako aj podmienky, za ktorých sa mali záväzky verejnej služby plniť, a metodika na výpočet náhrad stanovené v poverovacom akte (prvá zmluva, pokiaľ ide o náhradu za uplatňovanie tarifných záväzkov v rámci služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy v sieti TERFN prevádzkovaných spoločnosťou Trenitalia od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003, a druhá zmluva, pokiaľ ide o náhradu za záväzky verejnej služby stanovené podľa uvedenej zmluvy). Taliansko preto vyplatilo náhradu za plnenie jednoznačne identifikovaných záväzkov verejnej služby, ktoré boli spoločnosti Trenitalia známe ([214]).

(342) Komisia sa preto domnieva, že vzhľadom na osobitné okolnosti opísané v tomto oddiele Taliansko zverilo y spoločnosti Trenitalia záväzky verejnej služby na obdobie uvedené v prvej zmluve a druhej zmluve.

8.4.2.2. Predmetu zmlúv o verejných službách sa venuje článok 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69

(343) Podľa článku 14 ods. 1 druhého pododseku nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa môže zmluva o verejných službách týkať konkrétne:

— dopravných služieb, ktoré spĺňajú ustálené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality,

— doplnkových dopravných služieb,

— dopravných služieb za špecifikované sadzby a podliehajúcich špecifickým podmienkam, konkrétne pre určité kategórie cestujúcich alebo na určitých trasách,

— úprav dopravných služieb podľa skutočných požiadaviek.

(344) Komisia konštatuje, že zoznam z článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69 uvedený v odôvodnení 343 nie je úplný. To však neznamená, že voľná úvaha členských štátov, pokiaľ ide o identifikáciu obsahu zmlúv o verejných službách podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69, bola neobmedzená. V článku 14 ods. 1 prvom odseku nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa objasňuje, že zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme je „zmluva uzavretá medzi príslušnými orgánmi členských štátov a dopravným podnikom s cieľom poskytnutia primeraných dopravných služieb verejnosti“. Prvky uvedené v článku 14 ods. 1 druhom odseku nariadenia (EHS) č. 1191/69 slúžia na určenie súboru požiadaviek, po splnení ktorých sa dopravné služby považujú za „primerané“, ak zmluva o verejných službách spĺňa aj povinné podmienky stanovené v článku 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

([213]) Pozri článok 5 ods. 4 druhej zmluvy a súvahy spoločnosti Trenitalia za rok 2007, s. 33. Pokiaľ ide o pomoc za rok 2005, vyplatenú aj v roku 2007, v článku 5 ods. 5 druhej zmluvy sa stanovuje platba spoločnosti Trenitalia na základe toho, že ministerstvo vykoná audit osvedčenej účtovnej závierky za rok 2005, ktorá sa má zaslať ministerstvu do 30 dní od dátumu podpísania zmluvy. Pokiaľ ide o pomoc za roky 2006 a 2007, vyplatenú čiastočne aj v roku 2007, tieto platby boli povolené podľa článku 9 zákonného dekrétu č. 159 z 1. októbra 2007. Toto ustanovenie umožnilo ministerstvu hospodárstva a financií vyplatiť náhradu spoločnosti Trenitalia za záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré plnila podľa zmlúv o verejných službách.

([214]) Uvedené okolnosti sa líšia od veci Fallimento Traghetti del Mediterraneo (rozsudok Súdneho dvora z 10. júna 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), podľa ktorého členský štát vyplatil náhradu podniku poverenému plnením záväzkov verejnej služby bez stanovenia *de facto* alebo *de jure* uvedených verejných záväzkov. Členský štát teda vyplatil podniku náhradu bez toho, aby vopred stanovil povahu záväzkov verejnej služby, za ktoré mala byť náhrada vyplatená, alebo parametre na výpočet súvisiacich nákladov na záväzky verejnej služby a zodpovedajúcu výšku náhrady.

(345) Prvá zmluva sa týkala tarifných záväzkov, záväzkov prevádzkovať a záväzkov plánovať a koordinovať pridružené činnosti. Tieto druhy záväzkov verejnej služby patria do kategórií identifikovaných v článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69. Konkrétne, ako sa vysvetľuje nižšie, tarifné záväzky (pozri odôvodnenia 346 až 352), ako aj záväzky prevádzkovať (pozri odôvodnenia 353 až 357), patria do kategórie „dopravných služieb za špecifikované sadzby a podliehajúcich špecifickým podmienkam, konkrétne pre určité kategórie cestujúcich alebo na určitých trasách“. Pokiaľ ide o záväzok plánovať a koordinovať všetky činnosti pridružené k plneniu záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy, Komisia sa domnieva, že tento záväzok patrí do kategórie „doplnkových dopravných služieb“, ktorých sa môže týkať zmluva o verejných službách podľa článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(346) Pokiaľ ide o tarifné záväzky, prvá zmluva sa týka, v tej časti, ktorá predstavuje novú pomoc, záväzku spoločnosti Trenitalia poskytovať i) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy na trasách medzi prístavom Terst a Maďarskom; a ii) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima. Okrem toho sa druhá zmluva týka záväzku spoločnosti Trenitalia poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy za špecifikované sadzby na vnútroštátnych trasách iii) medzi pevninou a Sardíniou a iv) presahujúcich 1 000 km.

(347) Komisia sa domnieva, že záväzky uvedené v bodoch i), iii) a iv) patria do kategórie „dopravné služby za špecifikované sadzby a podliehajúce špecifickým podmienkam, konkrétne […] na určitých trasách“, na ktorú sa môže vzťahovať zmluva o verejných službách podľa článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69. Všetky uvedené záväzky spĺňali podmienky „špecifikovaných sadzieb“ a „podliehali špecifickým podmienkam“, pretože sa v nich stanovovala tarifná zľava platná pre trasy, na ktorých sa uplatňovala zľava.

(348) Na druhej strane tarifný záväzok v oblasti služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima nepatrí do žiadnej kategórie uvedenej v článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69, a to z týchto dôvodov.

(349) Po prvé ani v prvej, ani v druhej zmluve sa nešpecifikovali podmienky, za ktorých sa mali prevádzkovať služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima. V oboch zmluvách sa neurčito odkazuje na medzinárodné trasy predchádzajúce cez daný prístup, okrem trás medzi Maďarskom a Talianskom, na ktoré sa už vzťahoval tarifný záväzok podľa oboch zmlúv, pričom sa neuvádzajú žiadne informácie o ich rozsahu, východiskovom a cieľovom mieste (napr. či ide o trasy v rámci Únie alebo mimo nej) ani o zohľadnenej vzdialenosti. Tarifný záväzok zahŕňal všetky „medzinárodné trasy“, pričom jediným referenčným bodom bolo, že tieto trasy prechádzajú cez prístav Terst Marittima. Ako vysvetlilo Taliansko (pozri odôvodnenie 125), zníženie sadzby sa poskytovalo iba na vnútroštátnu časť trasy a podľa osvedčenej účtovnej závierky spoločnosti Trenitalia sa náhrada vypočítala výlučne na základe počtu vozňov vo vývoznom/dovoznom tranzite cez prístav Terst Marittima zo susednej rakúskej železničnej siete spravovanej rakúskym prevádzkovateľom Österreichische BundesBahnen (ÖBB). Keďže medzi tarifným záväzkom a skutočnou trasou, ktorú naozaj obsluhovala spoločnosť Trenitalia, neexistovalo žiadne prepojenie a na službu sa nevzťahovala žiadna osobitná podmienka okrem tarifného záväzku, Komisia sa domnieva, že tarifný záväzok týkajúci sa dopravy cez prístav Terst Marittima nepatrí do vymedzenia „dopravných služieb za špecifikované sadzby a podliehajúcich špecifickým podmienkam“, na ktoré sa môžu vzťahovať zmluvy o verejných službách podľa článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(350) Po druhé sa na tarifný záväzok nemôže vzťahovať žiadna zarážka článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69, uvedená v odôvodnení 343. Pokiaľ ide o prvú zarážku týkajúcu sa „dopravných služieb, ktoré spĺňajú ustálené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality“, vzhľadom na neexistenciu akýchkoľvek osobitných podmienok, ktoré by sa uplatňovali na poskytovanie služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima, neprispieval daný tarifný záväzok k poskytovaniu dopravných služieb, ktoré spĺňajú ustálené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality. Pokiaľ ide o druhú zarážku týkajúcu sa „doplnkových dopravných služieb“, daný tarifný záväzok nepredstavuje dodatočnú dopravnú službu, keďže v zmluvách sa nestanovila hlavná dopravná služba, ktorú by mal tarifný záväzok dopĺňať. Pokiaľ ide o štvrtú zarážku týkajúcu sa „úprav služieb podľa skutočných požiadaviek“, daný tarifný záväzok nepredstavoval úpravu služieb podľa skutočných požiadaviek, keďže v žiadnej zo zmlúv sa nestanovovala predmetná požiadavka.

(351) A napokon nič nenasvedčuje tomu, že tarifný záväzok, hoci nepatril do kategórií stanovených v článku 14 ods. 1 druhom odseku nariadenia (EHS) č. 1191/69, bol v každom prípade potrebný na poskytovanie „primeraných dopravných služieb“ podľa článku 14 ods. 1 prvého pododseku nariadenia (EHS) č. 1191/69. Ako sa uvádza v odôvodnení 326, podľa článku 1 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 môžu členské štáty uzavrieť zmluvy o verejných službách s dopravným podnikom „[n]a zabezpečenie primeraných dopravných služieb, ktoré zohľadňujú sociálne a ekologické faktory a plánovanie mesta a krajiny“. Sociálne a ekologické faktory alebo plánovanie mesta a krajiny však nezohrávajú žiadnu úlohu na účely vymedzenia tarifného záväzku v oblasti služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.

(352) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že tarifný záväzok týkajúci sa dopravy cez prístav Terst Marittima patrí do rozsahu pôsobnosti článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69. Keďže zlučiteľnosť platieb náhrad, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69, sa musí posudzovať v súlade s ustanoveniami uvedeného nariadenia a v uvedenom nariadení sa uvádzajú výlučne okolnosti, za ktorých mohli členské štáty poskytnúť pomoc podľa článku 93 ZFEÚ (pozri odôvodnenie 329), záväzky, ktorých sa netýka článok 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69, sa nemôžu považovať za zlučiteľné s nariadením (EHS) č. 1191/69.

(353) Pokiaľ ide o záväzky prevádzkovať, ktorých sa týka druhá zmluva, a najmä záväzok prevádzkovať trajektovú prepravu a manévrovanie pre nákladnú dopravu medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou a záväzok prevádzkovať určitý počet staníc na Sardínii a Sicílii, Komisia sa domnieva, že tieto záväzky patria do kategórie „dopravných služieb, ktoré spĺňajú ustálené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality“ podľa článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(354) Po prvé spoločnosť Trenitalia nemohla prerušiť ani pozastaviť poskytovanie uvedených služieb ([215]). V odpovedi z 15. februára 2018 Taliansko objasnilo, že spoločnosť Trenitalia musela poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy zo staníc uvedených v zmluve a do nich všetkým klientom, ktorí o ne požiadali. Skutočnosť, že spoločnosť Trenitalia musela zaručiť neustálu dostupnosť služieb železničnej nákladnej dopravy z uvedených staníc na Sardínii a Sicílii a do nich, zabezpečovala potenciálne poskytovanie neustálych služieb železničnej nákladnej dopravy na tieto ostrovy.

(355) Po druhé, pokiaľ ide o pravidelnosť služieb, Komisia konštatuje, že podľa druhej zmluvy bola spoločnosť Trenitalia povinná prevádzkovať železničné stanice na Sardínii a Sicílii a poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy podľa konkrétnych cestovných poriadkov a charakteristík staníc, ktoré sú opísané v prílohe 1 k druhej zmluve. Preto musel byť všetkým potenciálnym používateľom zaručený pravidelný prístup k službám.

(356) Po tretie bola spoločnosť Trenitalia povinná poskytovať služby uvedené v zmluve, ktoré mali charakteristiky opísané v prílohe 1 k zmluve ([216]), a udržiavať úroveň kvality týchto služieb ([217]). V prílohe 1 sa uvádzali názvy staníc na Sardínii a Sicílii, ktoré mali byť obsluhované, ako aj ich prevádzkové hodiny a druh služby, ktorý mali poskytovať ([218]), a to pri zohľadnení charakteristík infraštruktúry týchto staníc. V prílohe 2 sa uvádzali všeobecné podmienky železničnej nákladnej dopravy platné pre všetkých používateľov. Okrem toho bola spoločnosť Trenitalia povinná:

a) plánovať a koordinovať všetky činnosti pridružené k poskytovaniu uvedených služieb, napríklad bežnú a doplnkovú údržbu a pravidelnú generálnu opravu železničných koľajových vozidiel, optimálnu úroveň bezpečnostných podmienok, administratívne a obchodné činnosti na podporu správy služieb (článok 3 ods. 1 druhej zmluvy);

([215]) Okrem mimoriadnych udalostí alebo okolností mimo kontroly spoločnosti, ktorým sa nedá zabrániť bežnou obozretnosťou, v prípadoch vyššej moci stanovených zákonom alebo v prípadoch stanovených orgánmi z dôvodov verejného poriadku a verejnej bezpečnosti. V takom prípade sa však všetky zmeny alebo pozastavenia poskytovania služieb museli bezodkladne oznámiť ministerstvu infraštruktúry a dopravy a služby sa museli čo najskôr obnoviť, pozri článok 7 ods. 1 a článok 7 ods. 4 druhej zmluvy.

([216]) Článok 2 ods. 2 druhej zmluvy.

([217]) Článok 2 ods. 4 druhej zmluvy. Spoločnosť Trenitalia mohla zmeniť služby uvedené v prílohe 1 iba na základe predchádzajúceho súhlasu ministerstva infraštruktúry a dopravy, pozri článok 2 ods. 5 druhej zmluvy. Od roku 2006 sa mohli spoločnosť Trenitalia a ministerstvo infraštruktúry a dopravy dohodnúť na oslobodení od záväzkov vyplývajúcich zo služby podľa tejto zmluvy v prípade tých zariadení, ktoré v roku 2005 zaznamenali zníženie prepravy o 30 % alebo viac v porovnaní s rokom 2004, prípadne významný nárast finančného zaťaženia v súvislosti s prevádzkou (pozri článok 2 ods. 7 druhej zmluvy). Komisia sa domnieva, že cieľom uvedených ustanovení bolo v zásade zabezpečiť hospodársku rovnováhu zmluvy, pričom nemali vplyv na kontinuitu služieb.

([218]) Napríklad manipuláciu s nebezpečným tovarom, prepravu živých zvierat, prepravu vozidiel.

b) vypracúvať správy o objeme a kvalite uvedených služieb, v ktorých sa okrem iného uvádzali informácie o presnosti vlakov, spoľahlivosti služby, spätnej väzbe zákazníkov (článok 6 ods. 1 druhej zmluvy), a zlepšovať kvalitu služieb poskytovaných zákazníkom, a to zabezpečovaním aspoň tých prvkov, ktoré sú uvedené v článku 6 ods. 2 druhej zmluvy (napr. služieb monitorovania dopravy, elektronického nákladného listu, štatistík o preprave, asistenčných služieb zákazníkom).

(357) A napokon sa Komisia, pokiaľ ide o stanovené štandardy služby, domnieva, že s cieľom plniť uvedené záväzky musela spoločnosť Trenitalia zabezpečovať neustálu dostupnosť kapacity železničnej nákladnej dopravy zodpovedajúcej potenciálnemu dopytu používateľov. Taliansko vysvetlilo, že v zmluve sa spoločnosti Trenitalia neukladal záväzok poskytovať žiadnu vopred stanovenú minimálnu alebo maximálnu kapacitu, aby bol systém dostatočne flexibilný na prispôsobenie výkyvom v dopyte.

(358) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že na záväzky verejnej služby, ktorých sa týka prvá zmluva, pokiaľ ide o tie z nich, ktoré predstavujú novú pomoc, a ktorých sa týka druhá zmluva, sa vzťahoval článok 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69, s výnimkou tarifného záväzku v oblasti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.

(359) Záverom teda možno konštatovať, že prvá a druhá zmluva neboli v súlade s článkom 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69, pokiaľ ide o časť týkajúcu sa tarifného záväzku v oblasti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima. Náhrada vyplatená za uvedený tarifný záväzok podľa prvej a druhej zmluvy sa preto považuje za nezlučiteľnú pomoc.

8.4.2.3. Prvky stanovené v poverovacom akte

(360) Podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 „zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme okrem iného zahŕňa nasledujúce: a) charakter služby, ktorá má byť poskytnutá, zvlášť pokiaľ ide o štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality; b) cenu služieb zahrnutých v zmluve, ktorá sa alebo môže pridať k tarifným výnosom, alebo zahŕňa výnosy a podrobnosti o finančných vzťahoch medzi obidvoma stranami; c) pravidlá týkajúce sa zmeny zmluvných podmienok, najmä pokiaľ ide o zohľadnenie nepredvídateľných zmien; d) doba platnosti zmluvy; e) sankcie v prípade porušenia zmluvy.“

a) charakter služby, ktorá má byť poskytnutá [článok 14 ods. 2 písm. a) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(361) V prvej aj druhej zmluve sa uvádzali služby železničnej nákladnej dopravy, ktoré mala poskytovať spoločnosť Trenitalia, a podrobné podmienky, ktoré sa na ne vzťahujú ([219]).

(362) Pokiaľ ide o *tarifné záväzky*, Komisia sa domnieva, že povaha tarifného záväzku bola riadne stanovená v prípade záväzkov verejnej služby týkajúcich sa služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom a služieb železničnej nákladnej dopravy na vnútroštátnych trasách medzi pevninou a Sardíniou a trasách presahujúcich 1 000 km. V skutočnosti bola spoločnosti Trenitalia podľa prvej a druhej zmluvy povinná prepravovať náklad na konkrétnych trasách za sadzby stanovené v danej zmluve. Tieto znížené sadzby boli rovnaké pre všetkých používateľov služieb a mali sa uplatňovať nepretržite a pravidelne bez ohľadu na objem prepraveného nákladu alebo akékoľvek faktory efektívnosti. Pokiaľ ide o kvalitu služieb, v oboch zmluvách sa od spoločnosti Trenitalia vyžadovalo dodržiavanie štandardov bezpečnosti, presnosti vlakov, spoľahlivosti služieb a spätnej väzby zákazníkov, ktoré sa uvádzali v správe požadovanej podľa článku 7 prvej zmluvy a článku 6 druhej zmluvy.

([219]) V prílohe 4 k prvej zmluve a v prílohe 1 k druhej zmluve.

(363) Na druhej strane sa tieto faktory neuplatňujú na tarifný záväzok týkajúci sa služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima, keďže neexistuje žiadne predchádzajúce vymedzenie trás, ktorých sa tarifný záväzok týka, ani ich východiskových alebo cieľových miest. Komisia konštatuje, že pri poskytovanej službe bol stanovený počet vozňov vo vývoznom/dovoznom tranzite cez prístav Terst Marittima bez ohľadu na ich východiskové/cieľové miesto. Samotný počet vozňov prepravených cez prístav neumožňuje určiť povahu poskytovanej služby, pokiaľ ide o jej plynulosť, pravidelnosť, kapacitu a kvalitu. Tieto vlastnosti je možné zmysluplne posúdiť, iba pokiaľ ide o porovnateľné dopravné služby, čo nie je prípad služieb železničnej nákladnej dopravy, na ktoré sa nevzťahujú žiadne osobitné podmienky, napr. východiskové/cieľové obsluhované miesto, na základe ktorých by boli porovnateľné.

(364) Pokiaľ ide o *záväzky prevádzkovať, ktorých sa týka druhá zmluva*, uplatňujú sa tie isté faktory, ktoré sú rozpracované v odôvodneniach 354 – 357. Konkrétne ide o záväzok prevádzkovať trajektovú prepravu a manévrovanie pre nákladnú dopravu medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou a záväzok prevádzkovať určitý počet staníc na Sardínii a Sicílii. Druhá zmluva obsahovala všetky požadované prvky stanovujúce povahu služby, ktorá sa mala poskytovať, pokiaľ ide o plynulosť, pravidelnosť, kapacitu a kvalitu. To isté platí aj o záväzku plánovať a koordinovať všetky činnosti pridružené k plneniu záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, ktoré sa stanovujú v druhej zmluve. Na uvedený pridružený záväzok sa naozaj vzťahovali tie isté podmienky plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality platné pre základné hlavné dopravné služby.

(365) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k týmto záverom:

— Pokiaľ ide o tarifný záväzok v oblasti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima, v prvej a druhej zmluve sa nestanovovala povaha dopravných služieb, pokiaľ ide o štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality, a preto nie je v súlade s článkom 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

— Pokiaľ ide o tarifný záväzok týkajúci sa služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom uvedený v prvej aj druhej zmluve, tarifné záväzky týkajúce sa služieb železničnej nákladnej dopravy na vnútroštátnych trasách medzi pevninou a Sardíniou a na vnútroštátnych trasách presahujúcich 1 000 km uvedené v druhej zmluve a záväzky prevádzkovať uvedené v druhej zmluve, povaha dopravných služieb bola dostatočne vymedzená v oboch zmluvách, pokiaľ ide o štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality. Tieto prvky boli dostatočné na zabezpečenie poskytovania primeraných služieb železničnej nákladnej dopravy verejnosti. Prvá aj druhá zmluva boli preto, pokiaľ ide o uvedené záväzky verejnej služby, v súlade s článkom 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(366) Záverom teda možno konštatovať, že keďže v prvej a druhej zmluve nebola riadne stanovená povaha služby, ktorá sa mala poskytovať v rámci tarifného záväzku v oblasti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima, náhrada vyplatená podľa prvej a druhej zmluvy za uvedený tarifný záväzok nebola v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. a) nariadenia (EHS) č. 1191/69, a preto predstavuje nezlučiteľnú pomoc, pričom nie je potrebné overiť splnenie ostatných požiadaviek stanovených v článku 14 ods. 2 uvedeného nariadenia. Týmto záverom nie je dotknuté zistenie, že prvá a druhá zmluva spĺňali zostávajúce podmienky článku 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 367 až 381.

b) Cena služieb zahrnutých v zmluve [článok 14 ods. 2 písm. b) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(367) V prvej a druhej zmluve sa stanovovala suma náhrady, ktorá sa má vyplatiť spoločnosti Trenitalia za poskytovanie služieb, t. j. cena za služby, a metodika jej výpočtu ([220]).

([220]) Pozri prílohu 4 k prvej zmluve a článok 2 a prílohu 1 k druhej zmluve.

(368) *Pokiaľ ide o tarifné záväzky*, náhrada, ktorá sa mala vyplatiť spoločnosti Trenitalia, sa vypočítala ako rozdiel medzi očakávaným príjmom vyplývajúcim z uplatňovania bežnej sadzby a príjmom vyplývajúcim z uplatňovania tarify uloženej štátom (pozri odôvodnenia 54 – 56).

(369) Komisia konkrétne konštatuje:

— Pokiaľ ide o medzinárodnú železničnú dopravu medzi prístavom Terst a Maďarskom, v prvej a druhej zmluve sa stanovovala cena rovnajúca sa rozdielu medzi skutočným príjmom vyplývajúcim z uplatňovania tarifného záväzku [konkrétne 15 % zľava za tranzity cez Rakúsko a 50 % zľava za tranzity cez krajiny bývalej Juhoslávie (Slovinsko a Chorvátsko)] a očakávaného zisku vyplývajúceho z uplatňovania bežnej sadzby.

— Pokiaľ ide o železničnú nákladnú dopravu na vzdialenosti dlhšie ako 1 000 km, v druhej zmluve sa stanovovala cena rovnajúca sa rozdielu medzi sumami, ktoré by sa získali pri uplatňovaní teoretickej sadzby za kilometer, a sumami, ktoré sa skutočne získali uplatňovaním postupne sa znižujúcej sadzby za kilometer aj po dosiahnutí 1 000 km.

— Pokiaľ ide o železničnú nákladnú dopravu medzi pevninou a Sardíniou podľa druhej zmluvy, rozdiel medzi očakávanými príjmami z uplatňovania štandardnej sadzby a tarifou uvedenou v zmluve o preprave na Sardíniu a z nej bol jedným z prvkov, na ktoré sa prihliadalo pri vyčísľovaní náhrady vypočítanej na základe výkazov ziskov a strát spoločnosti Trenitalia.

(370) Pokiaľ ide o *záväzky prevádzkovať* stanovené v druhej zmluve (t. j. záväzok prevádzkovať železničnú nákladnú dopravu medzi pevninou a Sardíniou/Sicíliou, záväzok prevádzkovať určitý počet staníc na Sardínii a Sicílii a záväzok prevádzkovať činnosti pridružené k poskytovaniu služieb železničnej nákladnej dopravy), náhrada sa vypočítala na základe výkazu ziskov a strát spoločnosti Trenitalia.

(371) Ako sa uvádza v odôvodneniach 71 až 72, druhá zmluva obsahovala konkrétne pravidlá týkajúce sa a) platieb náhrad a b) vymáhania súm vyplatených v nadmernej výške za skutočné ročné zaťaženie, ktoré znášala spoločnosť Trenitalia a ktoré je uvedené v osvedčenej účtovnej závierke skontrolovanej ministerstvom infraštruktúry a dopravy. Náhrada nemohla presiahnuť maximálne sumy uvedené v článku 4 ods. 1 zmluvy ([221]) s dodatočnou zárukou stanovenou v článku 4 ods. 2 uvedenej zmluvy, podľa ktorého „celková udelená ročná náhrada za každý z troch rokov obdobia 2004 – 2006 nemôže v žiadnom prípade presiahnuť skutočné finančné zaťaženie, ktoré znášala spoločnosť“. Existovali aj osobitné ustanovenia týkajúce sa platieb za služby poskytované spoločnosťou Trenitalia po uplynutí platnosti zmluvy (pozri odôvodnenie 74).

(372) Komisia dospela k záveru, že prvá a druhá zmluva sú v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. b) nariadenia (EHS) č. 1191/69, podľa ktorého sa vyžaduje, aby zmluva obsahovala cenu služieb zahrnutých v zmluve, ako aj podrobnosti o finančných vzťahoch medzi dvomi zmluvnými stranami.

c) Pravidlá týkajúce sa zmeny zmluvných podmienok [článok 14 ods. 2 písm. c) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(373) Podľa prvej zmluvy malo ministerstvo infraštruktúry a dopravy právo zmeniť alebo upraviť služby vo verejnom záujme, ktorých sa zmluva týkala, a zodpovedajúcu metodiku výpočtu náhrad ([222]). Na druhej strane mala spoločnosť Trenitalia právo pozastaviť poskytovanie služieb, ak boli uvedené zmeny/úpravy alebo prijaté právne ustanovenia nezlučiteľné so záväzkom pokračovať v poskytovaní služieb ([223]). Spoločnosť Trenitalia bola v každom prípade povinná vopred informovať ministerstvo infraštruktúry a dopravy o každej zmene služby ([224]) a mohla ukončiť poskytovanie niektorých alebo všetkých služieb poskytovaných podľa prvej zmluvy na základe oznámenia aspoň 30 dní vopred ([225]).

([221]) T. j. 142 828 104 EUR (s DPH) za rok 2004; 142 828 104 EUR (s DPH) za rok 2005; 117 521 500 EUR (s DPH) za rok 2006.
([222]) Podľa článku 10 ods. 1 prvej zmluvy sa musela takáto zmena/úprava vykonať na základe štúdií a vyšetrovaní týkajúcich sa procesu liberalizácie trhu so železničnou nákladnou dopravou a na základe štúdií a podrobných vyšetrovaní.
([223]) Článok 10 ods. 4 prvej zmluvy.
([224]) Článok 10 ods. 5 prvej zmluvy.
([225]) Článok 10 ods. 2 prvej zmluvy.

(374) Pokiaľ ide o druhú zmluvu, k zmene a úprave zmluvy mohlo dôjsť iba na základe dohody s ministerstvom infraštruktúry a dopravy. Služby uvedené v prílohe 1 k druhej zmluve mohla spoločnosť Trenitalia upraviť na základe schválenia ministerstva poskytnutého 60 dní vopred ([226]); okrem toho sa mohol od roku 2006 po dohode medzi zmluvnými stranami a pri dodržaní konkrétnych podmienok znížiť počet obsluhovaných staníc ([227]). Ďalej mohli zmluvné strany preskúmať podmienky a objemy služieb podliehajúcich záväzku vyplývajúcemu zo služieb vo verejnom záujme, ak bola skutočne dostupná náhrada napokon nižšia ako sumy vyčlenené v štátnom rozpočte ([228]). A napokon, pokiaľ ide o služby poskytnuté spoločnosťou Trenitalia po uplynutí platnosti zmluvy, spoločnosť Trenitalia mala nárok na pozastavenie plnenia záväzkov podľa druhej zmluvy, ak boli prijaté právne ustanovenia nezlučiteľné so záväzkom pokračovať v poskytovaní služieb ([229]).

(375) Na tomto základe sa Komisia domnieva, že prvá a druhá zmluva splnili požiadavku stanovenú v článku 14 ods. 2 písm. c) nariadenia (EHS) č. 1191/69, podľa ktorej mali zmluvy o verejných službách obsahovať pravidlá zmien a úprav zmluvy.

d) Doba platnosti zmluvy [článok 14 ods. 2 písm. d) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(376) Prvá zmluva sa týkala obdobia od 1. januára 2000 do 31. decembra 2001 a obsahovala doložku o kontinuite (článok 10), ktorou sa jej platnosť predlžovala do uzavretia novej zmluvy o verejných službách, alebo kým ministerstvo infraštruktúry a dopravy neinformuje spoločnosť Trenitalia o ukončení prvej zmluvy.

(377) Druhá zmluva sa týkala obdobia od 1. januára 2004 do 31. decembra 2006 a obsahovala doložku o kontinuite (článok 12), ktorou sa jej platnosť predlžovala do ďalšieho oznámenia ministerstva infraštruktúry a dopravy. Takéto oznámenie sa muselo zaslať aspoň 90 dní vopred a mohlo sa týkať ukončenia niektorých alebo všetkých záväzkov verejnej služby, ktorých sa zmluva týkala.

(378) Komisia sa domnieva, že prvá a druhá zmluva boli v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. d) nariadenia (EHS) č. 1191/69, podľa ktorého mali byť do zmlúv o verejných službách zahrnuté pravidlá týkajúce sa obdobia platnosti zmluvy.

e) Sankcie [článok 14 ods. 2 písm. e) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(379) V prípade nedodržania prvej zmluvy sa na spoločnosť Trenitalia vzťahovala pokuta vo výške 250 000 EUR za každé porušenie akéhokoľvek záväzku uloženého zmluvou spoločnosti Trenitalia (pozri odôvodnenie 60).

(380) V prípade nedodržania druhej zmluvy sa na spoločnosť Trenitalia vzťahoval systém pokút, ktoré sa mali odpočítať od splatnej náhrady (pozri odôvodnenie 73). Po prvé sa v druhej zmluve stanovovala konkrétna pokuta vo výške 50 000 EUR za nedodržanie každého z týchto záväzkov: záväzky v oblasti kvality služieb, plánované frekvencie alebo priradenie minimálneho počtu zamestnancov na stanice, na ktoré sa vzťahovali záväzky v oblasti poskytovania služieb ([230]), vrátane oneskoreného predloženia správ o úrovni kvality dopravných služieb, ktorých sa týkala zmluva ([231]). Po druhé sa v druhej zmluve stanovovala všeobecná pokuta vo výške 50 000 EUR za každé nedodržanie alebo nedostatočné dodržanie ostatných záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy spoločnosťou Trenitalia ([232]). Ďalej malo ministerstvo infraštruktúry a dopravy možnosť ukončiť zmluvu v prípadoch osobitne závažného nedodržania alebo nedostatočného dodržania zmluvy.

(381) Komisia sa domnieva, že prvá a druhá zmluva boli v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. e) nariadenia (EHS) č. 1191/69, podľa ktorého mali zmluvy o verejných službách obsahovať sankcie v prípade porušenia zmluvy.

([226]) Článok 2 ods. 5 druhej zmluvy.
([227]) Článok 2 ods. 7 druhej zmluvy: v prípade významného nárastu alebo poklesu prepravy o 30 % alebo viac v rokoch 2004 až 2005 na trase, ktorej sa týka tarifný záväzok, mohli zmluvné strany rozhodnúť o odstránení trasy z rozsahu pôsobnosti služieb verejnej dopravy.
([228]) Článok 4 ods. 4 druhej zmluvy.
([229]) Článok 12 ods. 3 druhej zmluvy.
([230]) Článok 9 ods. 3 a 4 druhej zmluvy.
([231]) Článok 9 ods. 2 druhej zmluvy.
([232]) Článok 9 ods. 5 druhej zmluvy.

8.4.2.4. Primeranosť náhrady

(382) Pokiaľ ide o výšku náhrady, na základe všeobecných zásad, ktoré vyplývajú zo zmluvy, Komisia posudzuje, či výška náhrady nepresiahla to, čo bolo nevyhnutné na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk.

Prvá zmluva

(383) Podľa prvej zmluvy sa náklady vypočítali za každý záväzok verejnej služby uložený v zmluve. Náhrada sa týkala iba nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby, bez povolenia akýchkoľvek rozpätí zisku. Príloha 4 k prvej zmluve obsahovala podrobnú metodiku výpočtu nákladov na každý záväzok verejnej služby a tieto náklady sa v nej vyčísľovali za prvý rok zmluvy (rok 2000).

(384) Pokiaľ ide osobitne o tarifný záväzok v oblasti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi prístavom Terst a Maďarskom, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 55, náklady zodpovedali ušlým príjmom z taríf. Určili sa ako rozdiel medzi bežnými tarifami, ktoré by spoločnosť Trenitalia uplatňovala, keby neexistovala zmluva, a nižšími tarifami, ktoré spoločnosť Trenitalia skutočne uplatňovala na základe zmluvy. Náklady spoločnosti Trenitalia v roku 2000 vyplývajúce z uvedeného tarifného záväzku boli napríklad v prvej zmluve vyčíslené takto (hodnota v talianskych lírach – ITL a zodpovedajúca hodnota v EUR) ([233]):

Tabuľka 7

Metodika použitá na určenie náhrady podľa prvej zmluvy za dopravu medzi prístavom Terst a Maďarskom

	Prístav Terst – Maďarsko (cez Rakúsko)			Prístav Terst – Maďarsko (cez bývalú Juhosláviu)			**C + F Celkové ušlé príjmy z taríf**
	A – Príjmy z uplatňovaných sadzieb	B – Teoretické príjmy zo sadzieb	C = B – A Celkové ušlé príjmy z taríf	D – Príjmy z uplatňovaných sadzieb	E – Teoretické príjmy zo sadzieb	F = E – D Celkové ušlé príjmy z taríf	
Talianska líra – ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Zodpovedajúca hodnota v EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Komisia sa domnieva, že metodikou opísanou v odôvodneniach 383 a 384 sa zabezpečilo, aby sa náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy obmedzovala na skutočné finančné zaťaženie, ktoré táto spoločnosť znášala počas celého obdobia trvania zmluvy. Uloženie tarifných záväzkov naozaj viedlo k zníženiu príjmov spoločnosti Trenitalia. Taliansko preto použilo správnu metodiku, keďže náhradu určilo ako rozdiel medzi príjmami zo sadzieb uložených podľa prvej zmluvy a príjmami vychádzajúcimi zo sadzieb, ktoré by spoločnosť Trenitalia uložila, keby danú zmluvu neuzavrela. Okrem toho talianske orgány uložili spoločnosti Trenitalia povinnosť predložiť finančné účty súvisiace s plnením záväzkov verejnej služby v roku 2001, ktoré osvedčil nezávislý expert na účtovníctvo (pozri odôvodnenie 58). Náhrada za akýkoľvek ďalší mesiac poskytovania služby nesmela presiahnuť jednu dvanástinu ročnej náhrady stanovenej za rok 2001 (pozri odôvodnenie 59).

(386) Z toho vyplýva, že náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy nepresiahla náklady na plnenie záväzkov verejnej služby podľa uvedenej zmluvy.

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

Druhá zmluva

(387) V druhej zmluve sa do veľkej miery zachováva metodika určovania náhrady pre spoločnosť Trenitalia za tarifné záväzky uložené v oblasti služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi prístavom Terst a Maďarskom a služieb vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti presahujúce 1 000 km použitá v prvej zmluve. V prílohe 1 k druhej zmluve sa opisovala metodika výpočtu nákladov na každý záväzok verejnej služby a tieto náklady sa v nej vyčísľovali na základe prvého roka zmluvy (rok 2004). Náhrada sa týkala iba nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby, bez povolenia akýchkoľvek rozpätí zisku.

(388) V tabuľkách 8 a 9 sa zobrazuje metodika použitá na určenie náhrady podľa druhej zmluvy za tarifné záväzky uložené v oblasti a) medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy medzi prístavom Terst a Maďarskom a b) železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti presahujúce 1 000 km, a najmä za náklady, ktoré spoločnosť Trenitalia znášala v roku 2004.

Tabuľka 8

Metodika použitá na určenie náhrady podľa druhej zmluvy za dopravu medzi prístavom Terst a Maďarskom

Naložené vozne			Prázdne vozne			**C + F Celkové ušlé príjmy z taríf (v EUR)**
A – Príjmy z uplatňovaných sadzieb (v EUR)	B – Teoretické príjmy zo sadzieb (v EUR)	C = B – A Celkové ušlé príjmy z taríf (v EUR)	D – Príjmy z uplatňovaných sadzieb (v EUR)	E – Teoretické príjmy zo sadzieb (v EUR)	F = E – D Celkové ušlé príjmy z taríf (v EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tabuľka 9

Metodika použitá na určenie náhrady podľa druhej zmluvy za trasy presahujúce 1 000 km

A – Priemerné použité sadzby (v EUR za tonokilometer)	B – Priemerné teoretické sadzby (v EUR za tonokilometer)	C – Priemerná vzdialenosť (v km)	D – Prepravené tony	E = A * C * D Príjmy z uplatňovaných sadzieb (v mil. EUR)	F = B * C * D Teoretické príjmy zo sadzieb (v mil. EUR)	G = F – E Celkové ušlé príjmy z taríf (v mil. EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Na základe prvej zmluvy sa Komisia z tých istých dôvodov, aké sú opísané v odôvodnení 385, domnieva, že metodikou sa zabezpečilo, aby sa náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy obmedzovala na skutočné finančné zaťaženie, ktoré táto spoločnosť znášala počas celého obdobia trvania zmluvy. Okrem toho Taliansko vyplatilo náhradu, ktorá bola nižšia ako celkové náklady na plnenie uvedených tarifných záväzkov.

(390) Náklady na plnenie záväzkov verejnej služby v železničnej nákladnej doprave medzi pevninou a Sardíniou (tarifného záväzku aj záväzku vyplývajúceho zo služby) ([234]) boli nahradené na základe výkazu ziskov a strát spoločnosti Trenitalia.

([234]) Ide najmä o tieto záväzky: a) prevádzkovať trajektovú prepravu a manévrovanie pre nákladnú dopravu medzi pevninou a Sardíniou; b) viesť osobitný zoznam železničných staníc a ich zariadení určených pre službu nákladnej dopravy na Sardínii, ktoré sú otvorené verejnosti; c) plánovať a koordinovať všetky činnosti pridružené k poskytovaniu služieb železničnej nákladnej dopravy na Sardíniu a z nej.

(391) Tá istá metodika výpočtu náhrady na základe výkazu ziskov a strát spoločnosti Trenitalia sa uplatňovala aj na záväzky týkajúce sa dopravy na Sicíliu a z nej.

(392) Náhrada vypočítaná na základe uvedenej metodiky obsahovala zisk určený ako súčin vážených priemerných kapitálových nákladov a použitého kapitálu spoločnosti Trenitalia.

(393) Taliansko odhadlo náhradu za plnenie záväzkov verejnej služby uložených v oblasti železničnej nákladnej dopravy na Sardíniu a Sicíliu a z týchto ostrovov, ktorá sa mala vyplatiť podľa druhej zmluvy, na základe nákladov, ktoré znášala spoločnosť Trenitalia v roku 2004, ako sa podrobne uvádza ďalej v tabuľke.

Tabuľka 10

Metodika použitá na určenie náhrady podľa druhej zmluvy za dopravu na Sardíniu a Sicíliu a z týchto ostrovov

(v EUR)

Výkaz ziskov a strát spoločnosti Trenitalia	Sardínia	Sicília
A – Celkové príjmy	7 674 289	89 236 087
B – Celkové náklady	35 481 686	179 404 951
A – B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – Výnosy z investovaného kapitálu	2 733 433	11 729 022
D – Daňové zaťaženie práce	–	1 003 737
Spolu príjmy/straty (A – B – C – D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Po prvé Komisia konštatuje, že náklady na plnenie záväzkov verejnej služby uložených v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy na Sardíniu/Sicíliu a z týchto ostrovov sa vypočítali ako jednotkové náklady na vozňokilometer. Komisia sa domnieva, že uvedená metrika je vhodná v odvetví železničnej nákladnej dopravy na odhadnutie nákladov na prepravu tovaru po železnici, keďže umožňuje zachytiť náklady na jednotkový vozňokilometer bez ohľadu na objem prepraveného tovaru ([235]). Metodika ako taká umožňuje odhadnúť priemerné náklady na vozne používané spoločnosťou Trenitalia na poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy na Sardíniu a Sicíliu a z týchto ostrovov.

(395) Po druhé, talianske orgány dokázali odhadnúť prírastkové náklady na plnenie záväzkov verejnej služby medzi pevninou a Sicíliou/Sardíniou na základe konkrétneho výkazu ziskov a strát, ktorý obsahoval všetky príjmy a náklady prerozdelené konkrétne na uvedené služby. Nezávislý expert na účtovníctvo preskúmal mechanizmy prerozdelenia nákladov, ako aj účty a služby, ktoré spoločnosť Trenitalia skutočne poskytovala. Uvedené prvky overili aj talianske orgány a Komisia (pozri odôvodnenie 71).

(396) A napokon z potvrdení o účtovnej závierke predložených talianskymi orgánmi Komisii vyplýva, že náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia za uvedené služby nepresahovala náklady, ktoré táto spoločnosť znášala pri plnení záväzkov verejnej služby medzi pevninou a Sicíliou/Sardíniou. Taliansko vyplatilo náhradu, ktorá bola nižšia ako celkové náklady na plnenie uvedených záväzkov verejnej služby. Preto nie je potrebné overovať, či je výška primeraného zisku vypočítaná talianskymi orgánmi náležitá, keďže spoločnosť Trenitalia v každom prípade pri plnení uvedených záväzkov verejnej služby nezaznamenala žiadny zisk.

([235]) Druhá zmluva neobsahovala záväzok prepraviť minimálny objem tovaru alebo konkrétnych druhov tovaru.

(397) Pokiaľ ide o celkovú náhradu vyplatenú spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy, údaje poskytnuté Talianskom potvrdzujú, že táto náhrada nepresahuje skutočné finančné zaťaženie, ktoré znášala spoločnosť Trenitalia počas celého trvania zmluvy. V tabuľke 3 sa podrobne rozpisujú celkové čisté náklady spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy a celková poskytnutá náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa uvedenej zmluvy. Z uvedených údajov vyplýva, že spoločnosť Trenitalia získala náhradu iba za služby, ktoré skutočne poskytla a ktoré boli osvedčené nezávislým expertom na účtovníctvo a overené talianskymi orgánmi (najmä náhrada vyplatená v rokoch 2004, 2005, 2006 a 2008 bola nižšia ako sumy uvedené v zmluvách), a že náhrada nepokryla čisté náklady spoločnosti Trenitalia v celej výške.

(398) Skutočnosť, že náklady spoločnosti Trenitalia na vlakokilometer boli vyššie ako náklady ostatných konkurentov, dokonca vyššie ako priemerné náklady na vlakokilometer zaznamenané v Taliansku ([236]), nemá na uvedený záver žiadny vplyv. Po prvé, úroveň efektívnosti podniku nie je pri posudzovaní toho, či Taliansko vyplatilo spoločnosti Trenitalia nadmernú náhradu za plnenie záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy relevantná. Po druhé, náklady na vlakokilometer sa netýkali predmetných záväzkov verejnej služby, ale celkových nákladov na vlakokilometer spoločnosti Trenitalia (zahŕňajúcich komerčné služby aj služby, na ktoré sa vzťahujú záväzky verejných služieb). Ten istý záver je možné uplatniť na priemerné náklady na vlakokilometer zaznamenané v Taliansku, čo sú údaje za celý objem prepravy v rámci služieb železničnej nákladnej dopravy v Taliansku. Údaje poskytnuté združením FerCargo (pozri odôvodnenie 210) neobsahujú žiadny relevantný prvok, na základe ktorého by bolo možné porovnať náklady na plnenie záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy, ani z nich nevyplýva, že by bola spoločnosti Trenitalia vyplatená nadmerná náhrada za plnenie uvedených záväzkov verejnej služby.

(399) Okrem toho sa v druhej zmluve výslovne stanovuje mechanizmus spätného vrátenia v prípade nadmernej kompenzácie. Podľa článku 4 ods. 3 druhej zmluvy platí, že ak poskytnutá náhrada presahuje náklady, ktoré spoločnosť Trenitalia skutočne znášala pri plnení záväzkov verejnej služby podľa druhej zmluvy, zodpovedajúcu sumu bolo potrebné odpočítať od splatnej náhrady.

(400) Vzhľadom na to Komisia zastáva názor, že celková náhrada, ktorú získala spoločnosť Trenitalia podľa prvej zmluvy a druhej zmluvy, nepresahuje to, čo je nevyhnutné na úhradu čistých nákladov na plnenie záväzkov verejnej služby, a preto bola primeraná.

8.4.2.5. Záver

(401) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k záveru, že všetky záväzky uvedené v prvej zmluve (pokiaľ ide o tie z nich, ktoré predstavujú novú pomoc) a v druhej zmluve (s výnimkou tarifného záväzku týkajúceho sa medzinárodnej dopravy cez prístav Terst Marittima, pozri odôvodnenia 352 a 366) sú zlučiteľné s článkom 1 ods. 4 a článkom 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a so všeobecným zásadami zmluvy. Preto sa náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa prvej a druhej zmluvy považuje za zlučiteľnú so štátnou pomocou (s výnimkou platieb za tarifný záväzok týkajúci sa medzinárodnej dopravy cez prístav Terst Marittima, ktoré sa považujú za nezlučiteľné so štátnou pomocou).

8.4.3. *Tretia zmluva*

(402) Komisia konštatuje, že podmienky tretej zmluvy boli dohodnuté 29. októbra 2010 (pozri odôvodnenie 95) a zmluva bola podpísaná 3. decembra 2012. Tretia zmluva bola teda uzavretá v čase, keď ešte platilo nariadenie (EHS) č. 1191/69 (pozri odôvodnenia 300 a 301). Komisia konštatuje aj to, že náhrada podľa tretej zmluvy bola vyplácaná v rokoch 2010 až 2016. Na základe zásad stanovených súdmi Únie (pozri odôvodnenie 316) sa preto bude posudzovať zlučiteľnosť pomoci vyplatenej v rámci tretej zmluvy do 3. decembra 2012 podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 a všeobecných zásad vyplývajúcich zo zmluvy a od 3. decembra 2012 podľa článku 93 ZFEÚ.

([236]) Pozri odôvodnenie 39 rozhodnutia SA.32603 (2011/N), Schéma pomoci pre spoločnosť Ferrobonus v oblasti kombinovanej dopravy (Ú. v. EÚ C 88, 24.3.2012, s. 1).

8.4.3.1. Zlučiteľnosť platieb vyplatených do 3. decembra 2012 podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 a všeobecných zásad vyplývajúcich zo zmluvy

8.4.3.1.1. Zverenie dopravnej služby vo verejnom záujme

(403) Z predložených dôkazov vyplýva, že talianske orgány a spoločnosť Trenitalia sa dohodli na podmienkach tretej zmluvy 29. októbra 2010 a zmluva samotná bola podpísaná 3. decembra 2012 (odôvodnenie 95). Uvedená zmluva sa vzťahovala na obdobie od 1. januára 2009 do 31. decembra 2014.

(404) Komisia konštatuje, že spoločnosť Trenitalia začala poskytovať služby určené v danej zmluve od 1. januára 2009, ešte pred podpísaním tretej zmluvy (3. decembra 2012), a že Taliansko zaplatilo prvé splátky náhrady podľa tretej zmluvy 21. decembra 2010 (pozri odôvodnenie 102), čiže pred podpísaním tretej zmluvy.

(405) Komisia však konštatuje, že Taliansko predložilo dôkaz, z ktorého vyplýva, že všetky podstatné prvky tretej zmluvy boli dohodnuté medzi spoločnosťou Trenitalia a ministerstvom infraštruktúry a dopravy 29. októbra 2010.

(406) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 92, konečný návrh tretej zmluvy zaslaný 29. októbra 2010 generálnym riaditeľom ministerstva infraštruktúry a dopravy na podpis príslušnému ministrovi a tretia zmluva podpísaná 3. decembra 2012 sú v podstate identické. Obsahujú identické ustanovenia o charaktere služieb, ktoré sa majú poskytovať ([237]), cene služieb ([238]), pravidlách týkajúcich sa zmien zmluvných podmienok ([239]), dobe platnosti zmluvy (2009 – 2014) ([240]) a sankciách ([241]). Okrem toho daný návrh už obsahoval všetky prvky týkajúce sa výpočtu náhrady ([242]). Okrem toho práve tento konečný návrh tretej zmluvy viedol k prijatiu rozpočtového práva, ktorým sa talianskym orgánom umožnilo vyplatiť 21. decembra 2010 spoločnosti Trenitalia náhradu za rok 2009 za záväzky verejnej služby poskytované podľa tretej zmluvy (pozri odôvodnenie 95).

(407) Ďalej sa v návrhu tretej zmluvy dohodnutom medzi zmluvnými stranami 29. októbra 2010 jasne a presne vymedzila povaha záväzkov verejnej služby, ktoré sa mali plniť, ako aj podmienky, za ktorých ich mala spoločnosť Trenitalia poskytovať, a to ešte pred uskutočnením akejkoľvek platby.

(408) Okrem toho Komisia konštatuje, že od 1. januára 2009 do 29. októbra 2010 spoločnosť Trenitalia plnila záväzky verejnej služby na základe indikácií, ktoré jej poskytli orgány verejného sektora o povahe týchto záväzkov a o podmienkach, za ktorých ich treba poskytovať, a to na základe rokovaní o tretej zmluve. Na základe faktických prvkov opísaných v oddiele 3.2.3.1 je možné dospieť k záveru, že spoločnosť Trenitalia a ministerstvo infraštruktúr a dopravy už od novembra 2008 intenzívne diskutovali o rozsahu a povahe záväzkov verejnej služby, ktoré sa mali poskytovať. V návrhu zmluvy, ktorý si zmluvné strany vymenili 4. marca 2009 (a ktorý predstavoval k tomuto dátumu šiestu verziu, o ktorej sa diskutovalo), sa už vymedzovali základné prvky rozsahu a povahy záväzkov verejnej služby, ktoré sa mali plniť, ako aj podmienky, za ktorých ich mala plniť spoločnosť Trenitalia (pozri odôvodnenie 88) ([243]).

([237]) Články 4, 5 a príloha 1 k návrhu, následne články 4, 5 a príloha 1 k tretej zmluve.

([238]) Článok 9 a príloha 2 k návrhu, následne článok 9 a príloha 2 k tretej zmluve.

([239]) Články 7, 8, článok 10 ods. 2, článok 11 a príloha 5 k návrhu, následne články 7, 8, článok 10 ods. 2, článok 11 a príloha 5 k tretej zmluve.

([240]) Článok 6 ods. 1 návrhu, následne článok 6 ods. 1 tretej zmluvy.

([241]) Článok 13 a príloha 3 k návrhu, následne článok 13 a príloha 3 k tretej zmluve.

([242]) Konkrétne sa v súlade s pravidlami o metodike výpočtu náhrady v prílohe 2 k návrhu tretej zmluvy uvádzal hospodársky a finančný plán spoločnosti Trenitalia s podrobnosťami o vnútornej miere výnosov použitej v zmluve, prevádzkových nákladoch, príjmoch a výške finančných prostriedkov vyčlenených v štátnom rozpočte, ktoré sa použili ako strop náhrad, pričom obsah konečnej verzie návrhu tretej zmluvy sa nezmenil až do formálneho uzavretia danej zmluvy 3. decembra 2012.

([243]) Rozsah služieb vo verejnom záujme, na ktoré sa vzťahuje záväzok spoločnosti Trenitalia poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy z regiónov južného Talianska a do nich podľa určitých štandardov kvality (najmä presnosti) a na základe požiadavky akéhokoľvek zákazníka. Od konečnej verzie návrhu tretej zmluvy sa líšil len presným počtom vlakokilometrov, ktoré sa mali obslúžiť, a minimálnou finančnou účinnosťou, ktorá sa vyžadovala na plnenie záväzkov verejnej služby.

(409) Preto spoločnosť Trenitalia v rokoch 2009 a 2010 neplnila záväzky verejnej služby bez mandátu, pokiaľ ide o ich rozsah a povahu. Od návrhu tretej zmluvy zo 4. marca 2009 po návrh tretej zmluvy z 29. októbra 2010 došlo iba k zmene minimálneho počtu vlakokilometrov, ktoré sa mali obslúžiť, a minimálnej finančnej účinnosti, ktorá sa vyžadovala na plnenie záväzkov verejnej služby. V tomto zmysle Komisia konštatuje, že návrh zmluvy z 29. októbra 2010 obsahuje menší rozsah uvedených podmienok ako návrh zmluvy zo 4. marca 2009 ([244]). Znamená to, že spoločnosť Trenitalia plnila v priebehu roka 2009 viac záväzkov verejnej služby, než ako sa zmluvné strany napokon dohodli 29. októbra 2010 (pozri odôvodnenie 91). Okrem toho Taliansko vyplatilo sumu náhrady, ktorá zodpovedala počtu vlakokilometrov dohodnutých 29. októbra 2010 (t. j. 11,9 milióna vlakokilometrov) a finančným parametrom stanoveným v návrhu tretej zmluvy z 29. októbra 2010, bez ohľadu na ďalšie záväzky verejnej služby, ktoré plnila spoločnosť Trenitalia v roku 2009 ([245]). Okrem toho treba uviesť, že ministerstvo infraštruktúry a dopravy sa domnievalo, že spoločnosť Trenitalia plnila všetky záväzky verejnej služby v roku 2009 v súlade s požiadavkami návrhu tretej zmluvy dohodnutými 29. októbra 2010, čím sa potvrdzuje, že rozsah a povaha záväzkov verejnej služby boli spoločnosti Trenitalia *de facto* dostatočne jasné a známe už v roku 2009 (pozri odôvodnenie 94).

(410) Komisia sa preto domnieva, že Taliansko zverilo spoločnosti Trenitalia plnenie záväzkov verejnej služby na obdobie uvedené v tretej zmluve.

8.4.3.1.2. Cieľ zmluvy o službách vo verejnom záujme

(411) V tretej zmluve sa spoločnosť Trenitalia poveruje plnením záväzku prevádzkovať služby železničnej nákladnej dopravy z južných regiónov Talianska a do nich (vrátane Sicílie, ale nie Sardínie). Konkrétne mala spoločnosť Trenitalia záväzok poskytovať služby nákladnej železničnej dopravy v režime konvenčnej celovlakovej alebo kombinovanej dopravy v závislosti od dopytu používateľov v geografickej oblasti uvedenej v zmluve, pokiaľ ide o spojenia medzi regiónmi.

(412) Spoločnosť Trenitalia musela tieto služby poskytovať každému prevádzkovateľovi, ktorý o ne požiadal, a to v súlade s kritériami stanovenými v prílohe 1 k uvedenej zmluve ([246]) a v rámci ročného objemu vlakokilometrov (11,9 milióna) – „naplánovaná ponuka“ – stanoveného v článku 4 ods. 1 a prílohe 1 k tretej zmluve na roky 2009 – 2014 ([247]). Podľa článku 11 tretej zmluvy mohli zmluvné strany naplánovanú ponuku na obdobie 2012 – 2014 revidovať; zmluvné strany však túto doložku nevyužili.

(413) V tretej zmluve sa spoločnosti Trenitalia uložili konkrétne kvalitatívne ciele (pokiaľ ide o presnosť), stanovené v prílohe 3 k zmluve ([248]). Hodnoty ukazovateľov kvality uvedené v prílohe 3 vychádzali z metód a kritérií dohodnutých s ministerstvom infraštruktúry a dopravy ([249]). Spoločnosť Trenitalia musela predložiť ministerstvu infraštruktúry a dopravy výročnú správu o poskytovaných službách a ich kvalite, ku ktorej bola priložená úplná dokumentácia o skutočne poskytnutých službách obsahujúca všetky prvky potrebné na overenie súladu so zmluvnými záväzkami vrátane kvalitatívnych cieľov ([250]).

(414) Okrem toho musela spoločnosť Trenitalia plánovať a koordinovať všetky činnosti pridružené k poskytovaniu uvedených služieb, napríklad bežnú a mimoriadnu údržbu a pravidelné kontroly železničných koľajových vozidiel, optimálnu úroveň bezpečnostných podmienok, administratívne a obchodné činnosti na podporu správy služieb ([251]).

([244]) Podľa návrhu zo 4. marca 2009 mala spoločnosť Trenitalia obslúžiť minimálne 12,8 milióna vlakokilometrov, ale tento počet sa v návrhu zmluvy z 29. októbra 2010 znížil na 11,9 milióna.

([245]) 14 miliónov vlakokilometrov skutočne obslúžených v roku 2009 mínus 11,9 milióna vlakokilometrov dohodnutých 29. októbra 2010 = 2,1 milióna vlakokilometrov obslúžených spoločnosťou Trenitalia v roku 2009, za ktoré nebola poskytnutá náhrada.

([246]) Najmä s tými, ktoré sa týkajú každého prevádzkovateľa, ktorý v prípade spojení medzi regiónmi uvedených v prílohe 1 požiadal o služby železničnej nákladnej dopravy spĺňajúce „minimálnu úroveň efektívnosti“, čiže rozdiel medzi nákladmi a príjmami na vlakokilometer v prípade požadovanej služby presahujúci 19 EUR na vlakokilometer a väčší ako 73 % celkových nákladov. Cieľom uvedených ustanovení bolo v zásade zabezpečiť hospodársku rovnováhu zmluvy, pričom nemali vplyv na kontinuitu služieb.

([247]) V článku 7 ods. 3 tretej zmluvy sa objasňuje, že zmluvné strany vzájomne uznali, že naplánovaná ponuka na roky 2009 – 2014 zodpovedá prílohe 1 k tretej zmluve.

([248]) Článok 4 ods. 6 tretej zmluvy.

([249]) Článok 5 ods. 1 písm. a) tretej zmluvy.

([250]) Článok 5 ods. 1 písm. c) tretej zmluvy.

([251]) Článok 4 ods. 2 tretej zmluvy.

(415) Komisia konštatuje, že treťou zmluvou sa mala zabezpečiť minimálna sieť služieb, a nie jednotlivých spojení, čiže minimálna prítomnosť skupiny tratí a spojení v celom južnom Taliansku s východiskovými/cieľovými miestami. Týmto záväzkom poskytovať služby „na požiadanie“ sa zabezpečovalo, že ponuka služieb železničnej nákladnej dopravy reflektovala dopyt používateľov, pokiaľ ide o pravidelnosť a kapacitu. Okrem toho sa v zmluve stanovovali konkrétne štandardy kvality služby ([252]).

(416) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že záväzky verejnej služby, ktorých sa týka tretia zmluva, patria do kategórie „dopravných služieb uspokojujúcich stanovené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality“ podľa článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

8.4.3.1.3. Prvky stanovené v poverovacom akte

a) Charakter služby vo verejnom záujme, ktorá má byť poskytnutá [článok 14 ods. 2 písm. a) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(417) Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 411 – 416, v tretej zmluve sa určili štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality služieb železničnej nákladnej dopravy zverených spoločnosti Trenitalia.

(418) Komisia konštatuje, že pri uvedených službách sa okrem iného prihliadalo na sociálne a ekologické faktory. Ako sa uvádza v odôvodnení 326, podľa článku 1 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 môžu členské štáty uzavrieť zmluvy o verejných službách s dopravným podnikom „[n]a zabezpečenie primeraných dopravných služieb, ktoré zohľadňujú sociálne a ekologické faktory a plánovanie mesta a krajiny“. Ako vysvetlilo Taliansko (odôvodnenie 165), cieľom tretej zmluvy bolo zabezpečiť poskytnutie železničnej alternatívy k prevažujúcej cestnej doprave za hospodársky udržateľných podmienok. Nesledovala len cieľ dopravnej politiky, ale aj ciele environmentálnej a územnej politiky, ako aj hospodárskej a sociálnej súdržnosti. V skutočnosti sa zameriavala na posilnenie regionálnej súdržnosti a územnej rovnováhy medzi severným a južným Talianskom prostredníctvom poskytovania udržateľnej alternatívy k cestnej doprave. V tretej zmluve sa jasne vymedzili východiskové a cieľové regióny, ktoré mala obsluhovať spoločnosť Trenitalia v rámci plnenia záväzkov verejnej služby, čo je postačujúce na to, aby sa dospelo k záveru, že požiadavky stanovené v článku 1 ods. 4 a článku 14 ods. 2 písm. a) nariadenia (EHS) č. 1191/69 sú splnené.

(419) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k záveru, že povaha dopravných služieb vo verejnom záujme, ktoré sa mali poskytovať podľa tretej zmluvy, bola dostatočne vymedzená v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. a) nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorý sa má vykladať v spojení s článkom 1 ods. 4 toho istého nariadenia.

b) Cena služieb zahrnutých v zmluve [článok 14 ods. 2 písm. b) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(420) V tretej zmluve sa stanovovala suma náhrady, ktorá sa mala poskytnúť spoločnosti Trenitalia za poskytovanie služieb, t. j. cena za služby, ktoré sa mali poskytovať, a metodika jej výpočtu.

(421) Maximálna výška ročnej náhrady sa stanovila s ohľadom na dostupné verejné zdroje a očakávaný vývoj nákladov a príjmov spoločnosti Trenitalia počas trvania zmluvy, ktorý sa uvádzal v hospodárskom a finančnom pláne spoločnosti Trenitalia (príloha 2 k zmluve). Skutočná náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia pokryla rozdiel medzi príjmami z prepravy a súvisiacimi nákladmi na plnenie záväzkov verejnej služby, overenými *ex post* (pozri odôvodnenia 99 a 100).

([252]) Príloha 3 k tretej zmluve.

(422) Tretia zmluva obsahovala osobitné pravidlá týkajúce sa platby náhrady (pozri odôvodnenie 99) a vymoženia súm vyplatených nad rámec skutočného ročného zaťaženia, ktoré znášala spoločnosť Trenitalia, podľa osvedčenej účtovej závierky postúpenej ministerstvu infraštruktúry a dopravy. V každom prípade náhrada nemohla presiahnuť maximálne sumy uvedené v článku 9 ods. 1 zmluvy (na roky 2009 – 2011) ani stanovené v súlade s článkom 11 zmluvy (na roky 2012 – 2014) a mala zostať v rámci limitov finančných prostriedkov vyčlenených v štátnom rozpočte, ktoré sa uvádzajú v prílohe 2 k zmluve. Komisia konštatuje, že spoločnosť Trenitalia získala za služby poskytované v rokoch 2009 a 2010 náhradu 21. decembra 2010 a len v rámci limitu 11,9 milióna vlakokilometrov dohodnutých v októbri 2010 ([253]).

(423) Komisia preto dospela k záveru, že tretia zmluva obsahovala prvky požadované podľa článku 14 ods. 2 písm. b) nariadenia (EHS) č. 1191/69, podľa ktorého sa vyžaduje, aby zmluva obsahovala cenu služieb zahrnutých v zmluve, ako aj podrobnosti o finančných vzťahoch medzi dvomi zmluvnými stranami.

c) Pravidlá týkajúce sa zmeny zmluvných podmienok [článok 14 ods. 2 písm. c) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(424) Zmena a úprava zmluvy sa mohli vyskytnúť iba po dohode zmluvných strán.

(425) Každú zmenu naplánovanej ponuky v zmysle jej zníženia alebo prekročenia o viac ako 1 % celkového počtu vlakokilometrov obslúžených podľa tretej zmluvy musela spoločnosť Trenitalia predložiť ministerstvu infraštruktúry a dopravy ([254]). Naplánovanú ponuku mohli zmluvné strany revidovať aj v prípade väčšej odchýlky medzi predpokladanými a vzniknutými prevádzkovými nákladmi než 10 % (v zmysle prekročenia alebo zníženia) celkových nákladov uvedených v prílohe 2, za predpokladu, že túto odchýlku nebolo možné pripísať spoločnosti Trenitalia ([255]). Každé prerušenie poskytovania služieb a každá zmena služieb v dôsledku udalostí pripísateľných spoločnosti Trenitalia znamenali proporčné zníženie náhrady o neobslúžené vlakokilometre ([256]). V prípade potreby mohli zmluvné strany do šiestich mesiacov od dátumu zaevidovania zmluvy rozhodnúť o aktualizácii naplánovanej ponuky a podmienok hospodársko-finančnej rovnováhy zmluvy na obdobie 2012 – 2014; takáto aktualizácia musela byť v súlade so vzorcom stanoveným v prílohe 5 k tretej zmluve ([257]). Táto doložka sa nikdy nevyužila.

(426) Komisia sa domnieva, že tretia zmluva je v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. c) nariadenia (EHS) č. 1191/69, podľa ktorého mali zmluvy o verejných službách obsahovať pravidlá týkajúce sa zmien zmluvných podmienok.

d) Doba platnosti zmluvy [článok 14 ods. 2 písm. d) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(427) Tretia zmluva sa týkala obdobia od 1. januára 2009 do 31. decembra 2014 a obsahovala doložku (článok 6 ods. 2), ktorou sa predlžuje jej platnosť (za rovnakých podmienok) maximálne na 12 mesiacov, ak o to ministerstvo infraštruktúry a dopravy požiada najneskôr šesť mesiacov pred uplynutím platnosti zmluvy.

(428) Komisia sa domnieva, že obdobie platnosti zmluvy bolo jednoznačne stanovené v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. d) nariadenia (EHS) č. 1191/69.

e) Sankcie [článok 14 ods. 2 písm. e) nariadenia (EHS) č. 1191/69]

(429) V prípade nedodržania tretej zmluvy sa na spoločnosť Trenitalia vzťahoval systém pokút, ktoré sa mali odpočítať od splatnej náhrady (pozri odôvodnenie 101).

([253]) Spoločnosť Trenitalia nezískala náhradu za služby poskytované v roku 2009 nad rámec uvedenej prahovej hodnoty (14 miliónov vlakokilometrov namiesto 11,9 milióna vlakokilometrov).
([254]) Článok 7 ods. 1 a 2 tretej zmluvy.
([255]) Článok 10 ods. 2 tretej zmluvy.
([256]) Článok 8 ods. 4 tretej zmluvy.
([257]) Článok 11 tretej zmluvy. V prílohe 5 sa stanovoval konkrétny vzorec platný pre potenciálnu revíziu hospodárskej rovnováhy zmluvy s cieľom zabezpečiť, aby bola daná náhrada naďalej primeraná nákladom, ktorá znášala spoločnosť Trenitalia.

(430) Pre prípad porušenia zmluvných záväzkov sa v článku 13 tretej zmluvy stanovovali pokuty v rôznych výškach podľa závažnosti porušenia. V článku13 ods. 7 až 14 sa stanovujú rôzne výšky pokút pre prípad konkrétnych porušení. Za každé porušenie, ktoré sa osobitne neuvádza v uvedených ustanoveniach, sa v článku 13 ods. 15 stanovuje pokuta vo výške maximálne 50 000 EUR. Osobitná pokuta za nesplnenie kvalitatívnych cieľov sa stanovovala v prílohe 3.

(431) Komisia sa domnieva, že uvedené ustanovenia sú v súlade s článkom 14 ods. 2 písm. e) nariadenia (EHS) č. 1191/69, podľa ktorého mali zmluvy o verejných službách obsahovať sankcie v prípade porušenia zmluvy.

8.4.3.1.4. Primeranosť náhrady

(432) Pokiaľ ide o výšku náhrady, Komisia musí overiť, či náhrada nepresiahla to, čo bolo nevyhnutné na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov verejnej služby, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk (pozri odôvodnenie 382).

(433) Komisia konštatuje, že príloha 2 k tretej zmluve obsahovala podrobné tabuľky prírastkových nákladov, ktoré znášala spoločnosť Trenitalia pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme. V hospodárskom a finančnom pláne uvedenom v danej prílohe 2 sa vyčíslila suma každého druhu prírastkovej nákladovej položky za každý rok trvania tretej zmluvy s celkovým stropom výšky náhrady stanoveným za každý rok trvania tretej zmluvy.

Tabuľka 11

Metodika výpočtu náhrady podľa tretej zmluvy – výňatok z hospodárskeho a finančného plánu spoločnosti Trenitalia uvedeného v prílohe 2 k tretej zmluve

(v mil. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Oprávnené náklady na splátku istiny a na odmeny	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Náklady na splátku istiny a na odmeny	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Mýto	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Vedenie vlakov	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Riadenie vozového parku	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Jazdy	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Posunovanie a radenie vlakov	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Údržba	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Obchodné náklady	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Zamestnanci (odvetvie, obchod a podpora)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(v mil. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Neabsorbované náklady	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Úrokové náklady v prípade platby odstupného	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Daňové zaťaženie práce	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Oprávnené prevádzkové náklady	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Neoprávnené prevádzkové náklady (hospodárska zásada)	*	*	*	*	*	*
b3	Rezervy na poplatky za reštrukturalizáciu	*	*	*	*	*	*
b4	Odpisy aktív	*	*	*	*	*	*
B2	Zahrnuté prevádzkové náklady	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**CELKOVÉ OPRÁVNENÉ NÁKLADY**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**CELKOVÉ ZAHRNUTÉ NÁKLADY NA ODMENY**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Príjmy z dopravy	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Pridružené príjmy						
d2	Poplatky za zmluvu o poskytovaní služieb znášané štátom	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Stimuly pre kombinovanú dopravu	*	*	*	*	*	*
d5	Poplatky (integrácia vyčlenených prostriedkov bez DPH)	*	*	*	*	*	*
d6	Poplatky za zmluvu o poskytovaní služieb znášané regiónmi	*	*	*	*	*	*
d3	Kvóta „C“ z predchádzajúcich rokov	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**CELKOVÉ PRÍJMY SPOLU**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) V *prípade nákladových položiek* z tabuľky 11 jednoznačne vyplýva, že všetky v nej uvedené nákladové položky priamo súviseli s plnením záväzkov verejnej služby podľa tretej zmluvy. Taliansko zohľadnilo všetky oprávnené prevádzkové náklady, ktoré súvisia s priamymi operáciami služieb železničnej nákladnej dopravy spoločnosti Trenitalia pri plnení záväzkov verejnej služby podľa tretej zmluvy. Takisto zohľadnilo kapitálové náklady, ktoré znášala spoločnosť Trenitalia, týkajúce sa najmä amortizácie a odpisov aktív použitých na plnenie uvedených záväzkov. Okrem toho z ročných osvedčení predložených nezávislým expertom na účtovníctvo vyplynulo, že spoločnosť Trenitalia použila na prerozdelenie nákladov priamo súvisiacich so záväzkami verejnej služby podľa tretej zmluvy a tých, ktoré súvisia s vykonávaním komerčných nákladných činností nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia, správne parametre (pozri odôvodnenie 100). Komisia tieto osvedčenia preskúmala.

(435) V *prípade príjmov* sa Komisia domnieva, že v hospodárskom a finančnom pláne spoločnosti Trenitalia sa zohľadnili všetky príslušné príjmy s výnimkou možných pridružených príjmov ([258]). Spoločnosť Trenitalia efektívne zaznamenávala pridružené príjmy počas vykonávania tretej zmluvy, takže tieto príjmy by sa mali prejaviť v prírastkových príjmoch. Komisia však konštatuje, že aj s týmito pridruženými príjmami, ktoré boli efektívne zaznamenané počas vykonávania tretej zmluvy (približne 6 miliónov EUR ročne, t. j. 30 miliónov EUR počas trvania tretej zmluvy) by celkové predpokladané prírastkové príjmy v hospodárskom a finančnom pláne spoločnosti Trenitalia boli oveľa nižšie ako celkové predpokladané prírastkové náklady (pozri riadky d1 a C2 tabuľky 11). Nezahrnutie prírastkových príjmov do parametrov na určenie výšky náhrady preto nemá vplyv na posúdenie primeranosti náhrady (označenej ako „poplatky za zmluvu o poskytovaní služieb znášané štátom" v tabuľkách 11 a 12) poskytnutej podľa tretej zmluvy, keďže daná náhrada nepresahuje celkové náklady znášané spoločnosťou Trenitalia pri plnení záväzkov verejnej služby stanovených v tretej zmluve. Z tabuľky 12 vyplýva, že v hospodárskom a finančnom pláne spoločnosti Trenitalia sa pri zohľadnení príslušnej náhrady odhadovali celkové čisté straty spoločnosti Trenitalia pri plnení záväzkov verejnej služby podľa tretej zmluvy vo výške 47,53 milióna EUR.

Tabuľka 12

Predpokladané čisté výsledky spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy

(v mil. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Spolu
Oprávnené náklady	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Poplatky za zmluvu o poskytovaní služieb znášané štátom	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Príjmy z dopravy	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Celkové príjmy	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Čistý výsledok	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Po druhé Komisia konštatuje, že vyčíslenie *ex post* náhrady vyplatenej spoločnosti Trenitalia vychádzalo z nákladov, ktoré efektívne znášala spoločnosť Trenitalia, a výšky použitého kapitálu, pričom táto náhrada bola zastropovaná na úrovni výšky finančných prostriedkov vyčlenených v štátnom rozpočte. Konkrétne, ako to vyplýva z tabuľky 13, celková výška pomoci vyplatenej spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy nepresiahla: a) celkovú výšku náhrady odhadovanej v hospodárskom a finančnom pláne a náhrady, ktorá bola napokon poskytnutá; b) celkové čisté náklady spoločnosti Trenitalia predpokladané v hospodárskom a finančnom pláne a náklady, ktoré boli efektívne znášané.

([258]) Pridružené príjmy sú príjmy vyplývajúce z tovaru alebo zo služieb, ktoré netvoria hlavné obchodné činnosti spoločnosti (v tomto prípade služby nákladnej dopravy).

Tabuľka 13

Náhrada podľa tretej zmluvy

(v mil. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Spolu
Odhadovaná náhrada	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Poskytnutá náhrada	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Vyplatená náhrada	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Čisté náklady spoločnosti Trenitalia	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Čisté náklady, ktoré spoločnosť Trenitalia efektívne znášala	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Vzhľadom na to Komisia zastáva názor, že celková náhrada, ktorú získala spoločnosť Trenitalia podľa tretej zmluvy, nepresahuje to, čo je nevyhnutné na úhradu čistých nákladov na plnenie záväzkov verejnej služby, a preto bola primeraná. Znamená to, že aj náhrada vyplatená do 3. decembra 2012 bola primeraná.

(438) Záverom o primeranosti celkovej náhrady vyplatenej podľa tretej zmluvy spoločnosti Trenitalia nie je dotknuté posúdenie ostatných podmienok, ktoré musia byť splnené podľa článku 93 ZFEÚ na zistenie, že náhrady vyplatené od 3. decembra 2012 sú zlučiteľné s vnútorným trhom.

8.4.3.2. Záver

(439) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k záveru, že všetky záväzky uvedené v tretej zmluve sú zlučiteľné s článkom 1 ods. 4 a článkom 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, ako aj so všeobecnými zásadami zmluvy. Náhrada vyplatená spoločnosti Trenitalia do 3. decembra 2012 podľa tretej zmluvy sa preto považuje za zlučiteľnú štátnu pomoc.

8.4.3.3. Zlučiteľnosť platieb uskutočnených od 3. decembra 2012 podľa článku 93 ZFEÚ

8.4.3.3.1. Existencia skutočných SVHZ

(440) Na účely posúdenia existencie skutočných SVHZ podľa článku 93 ZFEÚ je potrebné skontrolovať, či Taliansko neurobilo zjavnú chybu pri vymedzení SVHZ, ktoré sa použilo v tretej zmluve.

(441) Toto posúdenie sa vykonáva na základe rozhodnutí Všeobecného súdu vo veciach Andersen ([259]) a SNCM ([260]), ale pri zohľadnení špecifík odvetvového právneho rámca. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že voľná úvaha členských štátov, pokiaľ ide o vymedzenie obsahu a rozsahu SVHZ v oblasti železničnej nákladnej dopravy, nie je obmedzená sekundárnymi právnymi predpismi na úrovni Únie. Odkazuje sa na článok 93 ZFEÚ, v ktorom sa stanovuje, že opatrenia pomoci sú zlučiteľné, ak „[tvoria] náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou“.

([259]) Rozsudok z 18. januára 2017, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, body 69 – 70.
([260]) Rozsudok z 1. marca 2017, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 134 – 135.

(442) Na základe uvedených skutočností Komisia kumulatívne posúdi:

1. príslušné potreby v oblasti dopravy vzhľadom na oprávnený cieľ vo verejnom záujme presadzovaný dotknutým členským štátom (t. j. existenciu skutočne potrebných služieb vo verejnom záujme);

2. do akej miery mohli uvedené potreby uspokojiť samotné trhové sily (t. j. existenciu zlyhania trhu, v dôsledku ktorého je potrebná pomoc na uspokojenie uvedenej potreby služieb vo verejnom záujme);

3. či zmluvy o verejných službách predstavovali najmenej narúšajúce opatrenia na nápravu uvedeného nedostatku vzhľadom na verejný cieľ presadzovaný dotknutým členským štátom (t. j. vhodnosť pomoci).

8.4.3.3.1.1. Existencia skutočne potrebných služieb vo verejnom záujme

(443) Podľa Talianska sa tretia zmluva zameriavala na zabezpečenie železničnej nákladnej dopravy s cieľom posilniť regionálnu súdržnosť medzi severným a južným Talianskom. Taliansko tvrdilo, že zachovanie železničnej nákladnej alternatívy v južnom Taliansku aspoň v minimálnom rozsahu bolo mimoriadne dôležité pre koncových používateľov aj celú komunitu, a to aj preto, aby sa zabránilo masívnemu odlevu dopravy na cesty (odôvodnenie 165).

(444) Hlavným cieľom, ktorý Taliansko v tomto prípade presadzovalo, bola územná hospodárska a sociálna súdržnosť medzi severným Talianskom a južným Talianskom prostredníctvom organizácie služieb medziregionálnej železničnej nákladnej dopravy. Na tento účel Taliansko stanovilo potrebu zabezpečiť minimálnu sieť služieb železničnej nákladnej dopravy v celom južnom Taliansku, a nie jednotlivých spojení. Účelom tejto siete bolo umožniť poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy do Južného Talianska a z neho. Okrem toho bolo jej zmyslom aj plniť cieľ environmentálnej a územnej politiky, takže sa v nej uprednostňoval bezpečnejší a menej znečisťujúci systém nákladnej dopravy.

(445) Komisia sa domnieva, že ciele územnej hospodárskej a sociálnej súdržnosti a environmentálnej a územnej politiky stanovené Talianskom sú oprávnené a nemala na ne vplyv žiadna zjavná chyba, keďže organizácia služieb medziregionálnej železničnej nákladnej dopravy môže zohrávať relevantnú úlohu pri posilňovaní regionálnej súdržnosti a zároveň zabezpečovať udržateľnú alternatívu k cestnej doprave.

(446) V roku 2008, dva roky po tom, ako konkurenti spoločnosti Trenitalia začali pôsobiť v južnom Taliansku, bol objem tovaru prepravovaného medzi severným a južným Talianskom relatívne nízky v porovnaní s dopravou v severnom Taliansku ([261]). Ako uviedlo Taliansko, daný objem považovali samosprávy regiónov južného Talianska za nedostatočný (odôvodnenie 229), pričom sa mal ešte viac znížiť, keďže spoločnosť Trenitalia oznámila plán znížiť svoje straty zo služieb železničnej nákladnej dopravy v prípade neexistencie náhrady za služby vo verejnom záujme (odôvodnenie 216).

(447) Taliansko sa domnievalo, že ak by prestali existovať riadne opatrenia podpory, poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy v južnom Taliansku by sa pravdepodobne skončilo. To by malo negatívny vplyv na regionálnu súdržnosť, keďže nerovnováha nákladnej dopravy medzi severným a južným Talianskom existovala aj v cestnej ([262]) a leteckej ([263]) doprave. Vzhľadom na tieto okolnosti sa Komisia domnieva, že aj v prípade neexistencie verejných konzultácií má k dispozícii dostatočné informácie, na základe ktorých môže dospieť k záveru, že verejná podpora železničnej nákladnej dopravy bola potrebná. Tento názor bol podporený aj skutočnosťou, že intermodálne terminály a platformy sa nachádzali hlavne v severnom Taliansku, zatiaľ čo v južnom Taliansku len výnimočne.

([261]) Konkrétne Taliansko preukázalo, že v roku 2008 tvorila železničná nákladná doprava v regiónoch južného Talianska iba 10 % celkového objemu prepraveného tovaru v Taliansku, pričom 60 % tohto objemu sa prepravilo v štyroch regiónoch severného Talianska (Emilia Romagna, Lombardsko, Piemont a Benátsko). Ako objasnila skupina FS Group vo svojich pripomienkach (odôvodnenie 214), konkurenti spoločnosti Trenitalia mali iba veľmi okrajový podiel na už tak veľmi obmedzených službách železničnej nákladnej dopravy v južnom Taliansku.

([262]) V prípade neexistencie železničnej dopravy by cestná doprava nedokázala uspokojiť potreby v oblasti nákladnej dopravy v južnom Taliansku. V roku 2007 predstavoval objem tovaru prepraveného po ceste zo severného do južného Talianska a naopak iba necelých 2,5 % celkovej cestnej nákladnej prepravy. V roku 2008 tvorila cestná nákladná doprava 90 % celkovej vnútroštátnej nákladnej dopravy. Pozri správu o stave dopravnej infraštruktúry v Taliansku, UnionTrasporti, február 2011.

([263]) V prípade neexistencie železničnej dopravy by letecká doprava nedokázala uspokojiť potreby v oblasti nákladnej dopravy v južnom Taliansku. Letecká nákladná doprava sa v zásade sústreďovala v regiónoch severného Talianska a len veľmi malý objem prepravy sa uskutočňoval z letísk v južnom Taliansku. Tovar prepravovaný z letísk v južnom Taliansku predstavoval v roku 2010 iba 3 % vnútroštátnej leteckej nákladnej dopravy.

(448) Okrem toho sa Taliansko domnievalo, že železničnou nákladnou dopravou by sa pravdepodobne zabránilo prechodu na cestnú dopravu, ktorý by mohol viesť k väčšiemu počtu nehôd a preťaženiu, a to najmä v cestnej sieti v južnom Taliansku. V tomto zmysle Komisia berie na vedomie osobitné podmienky vyplývajúce najmä z ostrovného spojenia medzi Sicíliou a pevninou, ako aj zničených častí cestnej siete v niektorých regiónoch južného Talianska (napríklad v Kalábrii), ako sa zdôrazňuje v štúdii PWC (pozri odôvodnenia 235 až 237). Zintenzívnenie cestnej nákladnej dopravy medzi severným a južným Talianskom by mohlo viesť nielen k zvýšeniu znečistenia, ale aj bezpečnostných rizík na cestách ([264]).

(449) Skutočnosť, že tretia zmluva sa zameriavala na spojenia medzi regiónmi, a nie na jednotlivé spojenia medzi trasami, neznamená, že rozsah SVHZ je nezlučiteľný s cieľom regionálnej súdržnosti. Z dôvodov, ktoré sa vysvetľujú ďalej (odôvodnenia 450 až 452), sa Komisia domnieva, že prístup spojení medzi regiónmi bol opodstatnený charakteristikami železničnej nákladnej dopravy a nebol v rozpore s cieľom regionálnej súdržnosti.

(450) Po prvé je železničná doprava organizovaná na sieťovom základe a v jej rámci sa obsluhujú viaceré stanice na tej istej trase, ako aj viaceré trasy na tom istom spojení medzi regiónmi.

(451) Po druhé, pokiaľ ide osobitne o nákladnú dopravu, koncovými používateľmi nie sú len prevádzkovatelia z odvetvia, ale aj nákladní prepravcovia, ktorí prevádzkujú priame dopravné služby podľa potrieb zákazníkov. Na účely územnej súdržnosti sa preto Komisia domnieva, že je vhodné zamerať sa na služby železničnej nákladnej dopravy poskytované na úrovni spojení medzi regiónmi, a nie na podrobnejšej úrovni.

(452) A napokon Komisia konštatuje, že počet 11,9 milióna vlakokilometrov ročne, ktorým sa stanovuje rozsah zmluvy, bola stanovená na nastolenie rovnováhy medzi potrebami v oblasti dopravy, ako sa stanovujú v odôvodneniach 443 až 445, a talianskymi rozpočtovými obmedzeniami. Tento počet sa týkal celého územia Talianska (bez ohľadu na samostatné trasy, ktoré sa mali obsluhovať), aby sa zachovala dostatočná pružnosť systému na zvládnutie čo najväčšieho množstva potrieb v oblasti nákladnej dopravy, ako aj na zabezpečenie čo najväčšieho pokrytia službami. Podľa Talianska bola takáto pružnosť potrebná, keďže dopyt po železničnej nákladnej doprave sa líšil nielen medzi regiónmi, ale aj z roka na rok v závislosti od priemyselnej výroby.

(453) Vzhľadom na uvedené okolnosti Komisia dospela k záveru, že Taliansko bez zjavnej chyby vymedzilo potreby v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy pri konkrétnych spojeniach medzi regiónmi na účely zlepšenia územnej súdržnosti.

8.4.3.3.1.2. Existencia nedostatočnej komerčnej ponuky služieb železničnej nákladnej dopravy na trhu

(454) Združenie FerCargo tvrdilo, že jeho členovia mohli zabezpečovať služby porovnateľné so službami poskytovanými spoločnosťou Trenitalia, pokiaľ ide o kontinuitu, pravidelnosť a frekvenciu, kapacitu a sadzby (odôvodnenie 206). Na druhej strane Taliansko tvrdilo, že v období 2008 – 2009, v čase vymedzovania geografického rozsahu a rozsahu tretej zmluvy, by samotné trhové sily nedokázali zabezpečiť dostatočný objem služieb železničnej nákladnej dopravy do regiónov južného Talianska a z nich.

(455) V tabuľke 14 sa na základe údajov predložených Talianskom ([265]) podrobne rozoberá ponuka (vo vlakokilometroch) konkurentov spoločnosti Trenitalia v rokoch 2008 a 2009 týkajúca sa spojení medzi regiónmi, ktorých sa týka tretia zmluva.

([264]) Cestná sieť v južnom Taliansku mala nevyváženú hustotu diaľnic, pričom niektoré z nich predchádzali v čase poverenia treťou zmluvou dôležitou modernizáciou (diaľnica A3 medzi Salernom a regiónom Kalábria). Niektoré regióny nemali žiadne diaľnice (Molise, Basilicata a veľká časť Apúlie), takže služby nákladnej dopravy sa museli poskytovať po vnútroštátnych cestách, čím sa zvyšovalo riziko preťaženia a nehôd (pozri správu o stave dopravných infraštruktúr v Taliansku, UnionTrasporti, február 2011).

([265]) Strany 44 – 58 štúdie PWC 3.

Tabuľka 14

	Spojenia		2008		2009	
	Z regiónu	Do regiónu	Konkurenti	Ponuka	Konkurenti	Ponuka
1.	**Abruzzo**	Abruzzo	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Kalábria**	Kalábria	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Kampánia**	Kampánia	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Molise**	Molise	–	–	–	–
5.	**Apúlia**	Apúlia	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, Nordcargo*	7 100
6.	**Sicília**	Sicília	–	–	–	–
7.	**Abruzzo**	Basilicata	–	–	–	–
	Basilicata	Abruzzo	–	–	–	–
8.	**Abruzzo**	Kampánia	–	–	–	–
	Kampánia	Abruzzo	–	–	–	–
9.	**Abruzzo**	Kalábria	–	–	–	–
	Kalábria	Abruzzo	–	–	–	–
10.	**Abruzzo**	Molise	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	–	–
	Molise	Abruzzo	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	–	–
11.	**Abruzzo**	Apúlia	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 000
	Apúlia	Abruzzo	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 100
12.	**Abruzzo**	Sicília	–	–	–	–
	Sicília	Abruzzo	–	–	–	–
13.	**Basilicata**	Kalábria	–	–	–	–
	Kalábria	Basilicata	–	–	–	–

	Spojenia		2008		2009	
	Z regiónu	Do regiónu	Konkurenti	Ponuka	Konkurenti	Ponuka
14.	**Basilicata**	Kampánia	–	–	–	–
	Kampánia	Basilicata	–	–	–	–
15.	**Basilicata**	Apúlia	–	–	Linea	1 000
	Apúlia	Basilicata	–	–	Linea	2 300
16.	**Basilicata**	Sicília	–	–	–	–
	Sicília	Basilicata	–	–	–	–
17.	**Kalábria**	Kampánia	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Kampánia	Kalábria	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Kalábria**	Apúlia	–	–	–	–
	Apúlia	Kalábria	–	–	–	–
19.	**Kalábria**	Sicília	–	–	–	–
	Sicília	Kalábria	–	–	–	–
20.	**Kampánia**	Molise	–	–	–	–
	Molise	Kampánia	–	–	–	–
21.	**Kampánia**	Apúlia	–	–	–	–
	Apúlia	Kampánia	–	–	–	–
22.	**Kampánia**	Sicília	–	–	–	–
	Sicília	Kampánia	–	–	–	–
23.	**Molise**	Kalábria	–	–	–	–
	Kalábria	Molise	–	–	–	–
24.	**Molise**	Apúlia	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Apúlia	Molise	–	–	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molise**	Sicília	–	–	–	–
	Sicília	Molise	–	–	–	–
26.	**Apúlia**	Sicília	–	–	–	–
	Sicília	Apúlia	–	–	–	–

	Spojenia		2008		2009	
	Z regiónu	Do regiónu	Konkurenti	Ponuka	Konkurenti	Ponuka
27.	**Sicília**	Sever	–	–	–	–
	Sever	Sicília	–	–	–	–
28.	**Molise**	Sever	–	–	–	–
	Sever	Molise	*Rail One*	700	–	–
29.	**Apúlia**	Sever	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Sever	Apúlia	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Kampánia**	Sever	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Sever	Kampánia	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Kalábria**	Sever	–	–	–	–
	Sever	Kalábria	–	–	–	–
32.	**Basilicata**	Sever	–	–	*Linea*	105 900
	Sever	Basilicata	–	–	*Linea*	92 000
33.	**Abruzzo**	Sever	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo, Rail Traction Company*	179 800
	Sever	Abruzzo	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) Komisia konštatuje, že v období 2008 – 2009 neboli organizátori trhu prítomní na 19 z 33 spojení medzi regiónmi (spiatočnými), ktoré mala obsluhovať spoločnosť Trenitalia podľa tretej zmluvy. Týmito 19 spojeniami, ktoré neobsluhovali konkurenti ani v roku 2008, ani v roku 2009, boli konkrétne tieto spojenia: Molise/Molise, Sicília/Sicília, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Kampánia, Abruzzo/Kalábria, Abruzzo/Sicília, Basilicata/Kalábria, Basilicata/Kampánia, Basilicata/Sicília, Kalábria/Apúlia, Kalábria/Sicília, Kampánia/Molise, Kampánia/Apúlia, Kampánia/Sicília, Molise/Kalábria, Molise/Sicília, Apúlia/Sicília, Sicília/severné Taliansko, Kalábria/severné Taliansko.

(457) Na druhej strane zostávajúcimi 14 spojeniami medzi regiónmi (spiatočnými), ktoré konkurenti spoločnosti Trenitalia už v rokoch 2008 – 2009 obsluhovali, boli tieto spojenia: Abruzzo/Abruzzo, Kalábria/Kalábria, Kampánia/Kampánia, Apúlia/Apúlia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apúlia, Basilicata/Apúlia, Kalábria/Kampánia, Molise/Apúlia, Molise/severné Taliansko, Apúlia/severné Taliansko, Kampánia/severné Taliansko, Basilicata/severné Taliansko a Abruzzo/severné Taliansko.

19 spojení medzi regiónmi, ktoré v rokoch 2008 a 2009 obsluhovala iba spoločnosť Trenitalia

(458) V prípade 19 spojení medzi regiónmi, ktoré neobsluhovali konkurenti ani v roku 2008, ani v roku 2009, sa dal primerane predpokladať rýchly vstup konkurentov na trh.

(459) Po prvé konkurenti v danom čase neboli držiteľmi príslušných bezpečnostných certifikátov na prevádzku na uvedených 19 spojeniach medzi regiónmi, s výnimkou spojenia Basilicata/Kalábria (v prípade ktorého bola spoločnosť GTS držiteľom certifikátu od 10. decembra 2009) ([266]) a spojenia Kampánia/Apúlia (v prípade ktorého bola spoločnosť Compagnia Ferroviaria Italiana držiteľom certifikátu od 29. decembra 2009) ([267]). Uvedené certifikáty sa však obmedzovali na určité druhy nákladnej dopravy ([268]). Keďže získanie takýchto certifikátov sa vyžadovalo na prevádzkovanie spojenia ([269]), každý železničný podnik, ktorý chcel rozšíriť svoje činnosti na „nové“ spojenie, musel pred začatím prevádzky predložiť osobitnú žiadosť príslušnej vnútroštátnej agentúre, znášať príslušné náklady a počkať na vydanie bezpečnostného certifikátu ([270]).

(460) Po druhé samotné vlastníctvo príslušného bezpečnostného certifikátu nezaručovalo poskytovanie služieb na spojení, keďže držiteľ certifikátu sa mohol slobodne rozhodnúť, aké spojenia a kedy bude obsluhovať. Ako vyplýva z údajov uvedených v tabuľke 14 konkurenti pôsobiaci na spojení medzi regiónmi sa v rokoch 2008 a 2009 líšili a niektoré spojenia obsluhované konkurentmi v roku 2008 už v roku 2009 neboli obsluhované (konkrétne Abruzzo/Molise a severné Taliansko/Molise). Informácie poskytnuté zainteresovanými stranami a Talianskom nepredstavujú žiadne dôkazy (napríklad vyhlásenie o záujmoch, podnikateľské plány alebo tlačové správy), z ktorých by vyplývalo, že bez tretej zmluvy by konkurenti spoločnosti Trenitalia začali poskytovať nové služby železničnej nákladnej dopravy (alebo rozšírili poskytovanie existujúcich služieb) na 19 spojeniach medzi regiónmi.

(461) A napokon Komisia vylučuje, že druhá zmluva platná do konca roka 2008 mohla ovplyvniť schopnosť konkurentov poskytovať služby na uvedených 19 spojeniach medzi regiónmi. V druhej zmluve sa iba stanovovali tarifné záväzky a záväzky prevádzkovať železničnú nákladnú dopravu zo Sicílie a Sardínie a na tieto ostrovy. Po prvé Komisia konštatuje, že podľa názoru Talianska bolo potrebné uzavrieť tretiu zmluvu vzhľadom na nevhodnosť druhej zmluvy na zabezpečenie dostatočného pokrytia južného Talianska a spojení so severným Talianskom (pozri odôvodnenia 80 – 83). Po druhé neboli v čase uplynutia platnosti druhej zmluvy konkurenti spoločnosti Trenitalia prítomní na uvedených spojeniach, okrem spojení Kampánia/Apúlia a Basilicata/Kalábria. Druhá zmluva však nemohla ovplyvniť obchodné činnosti na týchto dvoch spojeniach, keďže nepatrili do rozsahu druhej zmluvy. Jediný záväzok verejnej služby uložený spoločnosti Trenitalia na spojenia do južného Talianska a z neho sa týkal tarifných záväzkov v oblasti železničnej nákladnej dopravy na vzdialenosti presahujúce 1 000 km. Doprava na spojeniach Kampánia/Apúlia a Apúlia/Basilicata ani zďaleka nedosahuje uvedenú prahovú hodnotu.

(462) Vzhľadom na uvedené skutočnosti a na osobitné okolnosti a vlastnosti týchto 19 spojení medzi regiónmi sa Komisia domnieva, že v období 2008 – 2009, keď bol stanovený rozsah tretej zmluvy, malo na 19 spojení medzi regiónmi, ktoré konkurenti neobsluhovali, vplyv zlyhanie trhu. Komisia preto dospela k záveru, že na týchto 19 spojeniach medzi regiónmi neboli samotné trhové sily schopné uspokojiť potrebu služieb železničnej nákladnej dopravy, ktoré by plnili cieľ vo verejnom záujme stanovený Talianskom, a preto bola na plnenie tohto cieľa potrebná pomoc.

([266]) Spoločnosť GTS Rail požiadala o vydanie bezpečnostného certifikátu 8. apríla 2008. Informácie sú k dispozícii na stránke www.ansf.gov.it (online stav k 15. novembru 2023).

([267]) Spoločnosť Compagnia Ferroviaria Italiana požiadala o vydanie bezpečnostného certifikátu 31. októbra 2008. Informácie sú k dispozícii na stránke www.ansf.gov.it (online stav k 15. novembru 2023).

([268]) Spoločnosť GTS Rail nemohla prepravovať nebezpečný tovar na spojení Basilicata/Kalábria. Spoločnosť Compagnia Ferroviaria Italiana nemohla prepravovať určitý nebezpečný tovar (napr. výbušniny a rádioaktívny materiál) na spojení Kampánia/Apúlia. Zdroj: www.ansf.gov.it (online stav k 15. novembru 2023).

([269]) Pozri článok 10 dekrétu z roku 2003 a článok 14 ods. 1 legislatívneho dekrétu č. 162/2007.

([270]) Na získanie bezpečnostného certifikátu musí železničný podnik preukázať dodržanie osobitných požiadaviek v oblasti bezpečného pohybu vo vnútroštátnej železničnej infraštruktúre vychádzajúcich z bezpečnostných pravidiel, technických noriem a vnútroštátnych štandardov platných v čase vydania certifikátu. Podľa štúdie spoločnosti Confcommercio (*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*, október 2017, strana 27), trvalo vydanie certifikátu zvyčajne od šiestich mesiacov do jedného roka.

(463) Na tento záver nemá vplyv postupný vstup konkurentov na týchto 19 spojení medzi regiónmi, pretože posúdenie existujúceho zlyhania trhu sa musí týkať času zverejnia služieb. V každom prípade boli komerčné činnosti na týchto spojeniach mimoriadne okrajové počas celého trvania tretej zmluvy, ako sa to potvrdzuje v štúdii PWC 3. Ako vysvetlilo Taliansko, v rámci služieb železničnej nákladnej dopravy na 19 spojeniach medzi regiónmi sa museli riešiť:

a) objektívne nedostatky dostupnej železničnej infraštruktúry v dotknutých oblastiach, ktoré si vyžadovali využívanie osobitných železničných koľajových vozidiel;

b) vyššie náklady na manévrovanie, zvyčajne spojené s konvenčnou dopravou v dôsledku spájania a rozpájania vozňov a

c) vysokú nestabilitu dopytu a následnú nemožnosť spoľahnúť sa na stále toky prepravy a príjmov ([271]).

(464) S osobitným ohľadom na Sicíliu je dôležité uviesť aj dodatočné poplatky za infraštruktúru, ktoré sa mali platiť za trajektovú prepravu a manévrovanie, ako aj charakteristiky železničnej siete v Sicílii, v ktorej sa mohli používať iba veľmi staré nákladné rušne osobitného druhu.

14 spojení medzi regiónmi, ktoré už v rokoch 2008 a 2009 obsluhovali konkurenti spoločnosti Trenitalia

(465) Pokiaľ ide o 14 spojení medzi regiónmi, ktoré už v rokoch 2008 – 2009 obsluhovali konkurenti spoločnosti Trenitalia ([272]), Taliansko a skupina FS Group tvrdili, že ponuka konkurentov spoločnosti Trenitalia nebola primeraná, pretože bola príliš obmedzená (pokiaľ ide o obsluhované trasy, smer a druh služby) a/alebo nestabilná (odôvodnenia 214 a 230 – 238). Konkurenti spoločnosti Trenitalia presadzovali stratégiu selektívnosti, keďže ich ponuka sa zameriavala na najziskovejšie trasy a pozostávala najmä z kombinovaných dopravných služieb ([273]).

(466) Zo štúdie PWC 3 vyplýva, že na týchto spojeniach bola ponuka konkurentov nedostatočná na pokrytie celého dopytu po službách spojení medzi regiónmi za príslušný rok ([274]). Okrem toho na niektorých spojeniach medzi regiónmi konkurenti poskytovali služby železničnej nákladnej dopravy iba v jednom smere ([275]) alebo aspoň v jednom smere vzhľadom na osobitný druh dopravy ([276]), zatiaľ čo spoločnosť Trenitalia musela poskytovať služby v oboch smeroch. Podobne bola ponuka konkurentov spoločnosti Trenitalia na spojeniach Kampánia/severné Taliansko, Abruzzo/severné Taliansko, Kalábria/Kampánia a Basilicata/severné Taliansko vyššia ako ponuka spoločnosti Trenitalia iba v prípade kombinovanej železničnej dopravy, zatiaľ čo spoločnosť Trenitalia musela poskytovať aj služby konvenčnej dopravy. A napokon konkurenti pôsobili na niektorých spojeniach medzi regiónmi iba na niektorých trasách ([277]), zatiaľ čo spoločnosť Trenitalia musela obsluhovať všetky trasy dostupné na príslušnom spojení medzi regiónmi.

(467) Komisia sa však domnieva, že uvedené prvky nepostačujú na stanovenie existencie zlyhania trhu na uvedených 14 spojeniach medzi regiónmi.

([271]) Dopyt používateľov po službách železničnej nákladnej dopravy (vypočítaný ako súčet ponuky spoločnosti Trenitalia a ponuky konkurentov) nebol homogénny a uvedené spojenia medzi regiónmi viacero rokov buď nezaznamenali žiadnu prepravu, alebo zaznamenali prepravu do 1 000 vlakokilometrov.

([272]) T. j. Abruzzo/Abruzzo, Kalábria/Kalábria, Kampánia/Kampánia, Apúlia/Apúlia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apúlia, Basilicata/Apúlia, Kalábria/Kampánia, Molise/Apúlia, Molise/severné Taliansko, Apúlia/severné Taliansko, Kampánia/severné Taliansko, Basilicata/severné Taliansko a Abruzzo/severné Taliansko.

([273]) S výnimkou ponuky poskytovanej z regiónu Abruzzo, v ktorom konkurenti ponúkali aj rozumné množstvo konvenčných dopravných služieb (obsluhujúcich zväčšia automobilový priemysel).

([274]) Platilo to aj pre uvedené spojenia, napríklad Kampánia/severné Taliansko, Apúlia/severné Taliansko, Abruzzo/Apúlia a Abruzzo/severné Taliansko, na ktorých mal podiel konkurentov spoločnosti Trenitalia v rokoch 2008 až 2010 stúpajúci trend.

([275]) Napríklad v roku 2008 poskytovali konkurenti spoločnosti Trenitalia služby iba z Molise do Apúlie na spojení Molise/Apúlia a iba zo severného Talianska do Molise na spojení Molise/severné Taliansko.

([276]) To bol prípad prepravy z regiónu Abruzzo do Apúlie na spojení Abruzzo/Apúlia, ktoré pozostávalo iba z konvenčnej dopravy, najmä automobilovej.

([277]) To bol jednoznačne prípad spojení Kampánia/severné Taliansko a Apúlia/severné Taliansko.

(468) S cieľom stanoviť existenciu zlyhania trhu, ktorou by sa opodstatňovalo začlenenie týchto 14 spojení medzi regiónmi do tretej zmluvy, malo Taliansko preukázať, že potreby dopravy by v prípade neexistencie záväzku uloženého orgánmi verejného sektora nedokázali uspokojiť prevádzkovatelia, ktorí už boli prítomní na trhu. V skutočnosti Taliansko v čase zverenia tretej zmluvy nezohľadnilo existujúcu ponuku na trhu na týchto spojeniach dostatočne na to, aby mohlo stanoviť zlyhanie trhu.

(469) Po prvé z údajov štúdie PWC 3 vyplýva, že v rokoch 2009 a 2010 konkurenti spoločnosti Trenitalia spoločne obsluhovali na niektorých z týchto spojení viac vlakokilometrov ako spoločnosť Trenitalia a že objem poskytovaných služieb sa rýchlo zvyšoval ([278]). Štúdia PWC 3 odhaľuje, že súkromní prevádzkovatelia v období 2007 a 2009 takmer zdvojnásobili počet vlakokilometrov na väčšine zo 14 spojení medzi regiónmi, na ktorých boli prítomní. Nárast objemu dotknutých vlakokilometrov sa týkal aj niektorých prepojení medzi severom a juhom, čím sa prispievalo k regionálnej súdržnosti Talianska ([279]). Taliansko neanalyzovalo, či existujúca ponuka na trhu dostatočne prispieva k cieľu územnej hospodárskej a sociálnej súdržnosti medzi severným Talianskom a južným Talianskom, ako bol identifikovaný v odôvodnení 444. Okrem toho mohol byť rastúci objem služieb železničnej nákladnej dopravy poskytovaných komerčnými prevádzkovateľmi v rokoch 2007 až 2009 signálom ich ochoty ďalej rozšíriť svoje komerčné činnosti aj na 14 prepojení medzi regiónmi. Ďalej platí, že keď sa preprava uskutočnená konkurentmi za rok 2009 ukázala ako dostatočná na uspokojenie dopytu po službách železničnej nákladnej dopravy v roku 2010 ([280]), Taliansko malo podrobnejšie overiť, či boli služby spoločnosti Trenitalia naozaj potrebné na plnenie potrieb v oblasti dopravy na týchto spojeniach ([281]).

(470) Argument, podľa ktorého súkromní prevádzkovatelia nemali potrebné prostriedky na pokrytie celého rozsahu tretej zmluvy (11,9 milióna vlakokilometrov), je irelevantný, keďže kapacita súkromných prevádzkovateľov sa mala posúdiť pre každé zo 14 spojení medzi regiónmi, na ktorých boli prítomní buď v roku 2008, alebo v roku 2009. Rozsah tretej zmluvy sa mal vymedziť *po* zohľadnení kapacity trhovej ponuky na plnenie potrieb v oblasti dopravy.

(471) Po druhé skutočnosť, že konkurenti obsluhovali iba niektoré trasy na danom spojení medzi regiónmi, nevyhnutne neznamená, že na celé spojenie medzi regiónmi sa vzťahuje zlyhanie trhu. Ako sa uvádza v odôvodnení 451, koncovými používateľmi železničnej nákladnej dopravy nie sú len prevádzkovatelia z odvetvia, ale aj nákladní prepravcovia, ktorí prevádzkujú priame dopravné služby podľa potrieb zákazníkov. Taliansko nevysvetlilo, prečo jedna alebo viaceré trasy v rámci toho istého spojenia medzi regiónmi neboli z pohľadu týchto prepravcov nahraditeľné. Komisia sa domnieva, že takéto odôvodnenie by bolo potrebné, keďže Taliansko sa samo rozhodlo vymedziť potreby v oblasti dopravy vo verejnom záujme na úrovni spojení medzi regiónmi, a nie na úrovni jednotlivých spojení.

([278]) Konkrétne na spojení Kampánia/severné Taliansko konkurenti spoločnosti Trenitalia v roku 2009 obslúžili 374 300 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s 281 500 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia a v roku 2010 až 621 200 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s 253 100 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia. Na spojení Abruzzo/severné Taliansko konkurenti spoločnosti Trenitalia v roku 2009 obslúžili 57 300 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy, pričom spoločnosť Trenitalia na ňom neposkytovala žiadne služby, a v roku 2010 až 93 400 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s 50 900 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia. Na spojení Kalábria/Kampánia konkurenti spoločnosti Trenitalia v roku 2009 obslúžili 179 100 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy v porovnaní so 46 900 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia. V roku 2010 sa ponuka konkurentov znížila na 7 200 vlakokilometrov v porovnaní s 20 100 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia. Na spojení Basilicata/severné Taliansko konkurenti spoločnosti Trenitalia v roku 2009 obslúžili 10 000 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy a v roku 2010 to bolo 1 000 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy, pričom spoločnosť Trenitalia na ňom neposkytovala vôbec žiadne služby. Na spojení Abruzzo/Apúlia konkurenti spoločnosti Trenitalia v roku 2009 obslúžili 30 500 vlakokilometrov konvenčnej železničnej nákladnej dopravy v porovnaní so 6 800 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia a 37 600 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s 1 200 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia. V roku 2010 obslúžili konkurenti spoločnosti Trenitalia 58 600 vlakokilometrov konvenčnej železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s 1 100 vlakokilometrami obslúženými spoločnosťou Trenitalia a 59 800 vlakokilometrov kombinovanej železničnej nákladnej dopravy, pričom spoločnosť Trenitalia neposkytovala žiadne služby kombinovanej železničnej nákladnej dopravy.

([279]) Konkrétne na trasách Kampánia/severné Taliansko, Apúlia/severné Taliansko a Abruzzo/severné Taliansko.

([280]) Ako to bolo napríklad na spojení Kalábria/Kampánia.

([281]) Údaje poskytnuté Talianskom neumožňujú dospieť k záveru, že služby spoločnosti Trenitalia boli naozaj potrebné na plnenie potrieb v oblasti dopravy na týchto spojeniach, pretože neposkytujú komplexný prehľad o vývoji železničnej nákladnej dopravy zaznamenanej na týchto spojeniach. Konkrétne Taliansko neposkytlo údaje o preprave uskutočnenej spoločnosťou Trenitalia v rokoch 2007 a 2008 na týchto spojeniach, len údaje o celkovom objeme prepravy konkurentov (bez rozlíšenia medzi konvenčnou a kombinovanou dopravou), pozri štúdiu PWC 3. Vďaka uvedeným údajom by bolo možné overiť trend v preprave uskutočňovanej konkurentmi v porovnaní s prepravou uskutočňovanou spoločnosťou Trenitalia v období 2007 – 2009 a pochopiť, či daný trend opodstatňoval záväzky verejnej služby na týchto spojeniach v roku 2010.

(472) Po tretie Komisia nemôže prijať tvrdenie Talianska, že v prípade niektorých spojení medzi regiónmi nebola ponuka konkurentov dostatočne stabilná na zaručenie stáleho poskytovania minimálneho objemu služieb ([282]). Na začiatok treba uviesť, že účelom trhovej konzultácie by bolo presne stanoviť, či prevádzkovatelia, ktorí už poskytovali komerčné služby na daných trasách alebo sieťach, predpokladali zvýšenie, zachovanie alebo zníženie objemu daných služieb, ale Taliansko vylúčilo potrebu trhovej konzultácie (pozri odôvodnenie 166). Okrem toho sa ani v samotnej tretej zmluve nestanovovala konkrétna trasa, ktorú má spoločnosť Trenitalia prevádzkovať, skôr sa spoločnosti Trenitalia všeobecnejšie ukladal záväzok prevádzkovať medziregionálne spojenia (bez ohľadu na trasy prevádzkované v uvedených regiónoch) „na požiadanie“ akéhokoľvek koncového používateľa. Preto by sa mal zamietnuť argument, že konkurenti dokázali prevádzkovať iba určité trasy, keďže ani samotná spoločnosť Trenitalia nemala záväzok prevádzkovať podľa tretej zmluvy všetky trasy v rámci daného regiónu. V každom prípade Komisia konštatuje, že údajná nestabilita ponuky konkurentov súvisí aj s charakteristickými znakmi dopytu na týchto spojeniach medzi regiónmi, pre ktoré je veľmi ťažké stanoviť stabilný minimálny objem služieb, ktorý sa má poskytovať na každom spojení medzi regiónmi ([283]). A napokon, ako sa zdôrazňuje v tabuľke 15, podobný trend v oblasti prepravy bol v rokoch 2009 až 2010 charakteristický pre ponuku spoločnosti Trenitalia aj jej konkurentov pri troch spojeniach medzi regiónmi uvádzanými Talianskom.

Tabuľka 15

Železničná nákladná doprava v roku 2009

(vo vlakokilometroch)

Spojenie medzi regiónmi	Konkurenti		Trenitalia	
	konvenčné	kombinované	konvenčné	kombinované
Apúlia/severné Taliansko	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Kalábria/Kampánia	–	179 100	264 800	46 900
Basilicata/severné Taliansko	187 900	10 000	380 500	–

Železničná nákladná doprava v roku 2010

(vo vlakokilometroch)

Spojenie medzi regiónmi	Konkurenti		Trenitalia	
	konvenčné	kombinované	konvenčné	kombinované
Apúlia/severné Taliansko	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Kalábria/Kampánia	–	7 200	80 200	20 100
Basilicata/severné Taliansko	25 600	1 000	340 400	–

(473) Ako vyplýva z údajov v tabuľke 15, zníženie objemu prepravy konkurentov sa prejavilo tam, kde sa zaznamenal aj trend znižovania objemu prepravy spoločnosti Trenitalia. Vývoj ponuky konkurentov spoločnosti Trenitalia bol preto pripísateľný skôr zníženiu dopytu používateľov ako údajnej nestabilite ponuky konkurentov. V každom prípade sa aj ponuka spoločnosti Trenitalia podobne znižovala, takže nezaručovala stabilnú ponuku.

([282]) Najmä v prípade spojení Apúlia/severné Taliansko, Kalábria/Kampánia a Basilicata/severné Taliansko, pozri odôvodnenie 235.

([283]) Uvedenú zložitosť uznalo aj samotné Taliansko, keď sa rozhodlo uložiť záväzok poskytovať služby „na požiadanie“, a nie záväzok poskytovať pevne stanovený objem služieb.

(474) A napokon Komisia konštatuje, že Taliansko nepreukázalo, že služby poskytované spoločnosťou Trenitalia mali osobitné charakteristiky (v porovnaní so službami poskytovanými komerčnými prevádzkovateľmi), ktoré by opodstatňovali zlyhanie trhu. Tretia zmluva mala veľmi veľký rozsah, ktorý bol obmedzený len maximálnym počtom vlakokilometrov, za ktoré mala spoločnosť Trenitalia nárok na náhradu. V tretej zmluve sa napríklad záväzky verejnej služby neobmedzovali na dopravu určitého tovaru na 14 spojeniach medzi regiónmi, ktorý nemohli prepravovať komerční prevádzkovatelia. Na druhej strane mohla podľa tretej zmluvy spoločnosť Trenitalia potenciálne prepravovať akýkoľvek druh tovaru požadovaný klientmi. Podľa štúdie PWC 3 sa služby nákladnej dopravy poskytované spoločnosťou Trenitalia týkali najmä tovaru prepravovaného v kontajneroch, čo je bežná služba, ktorú mohli poskytovať aj komerční prevádzkovatelia. V tretej zmluve sa nevyžadovalo, aby sa tovar prepravoval podľa určitých štandardov, ktoré komerční prevádzkovatelia nespĺňali, alebo v špeciálnych vlakoch, ktoré títo prevádzkovatelia nevlastnili. V tretej zmluve sa rozsah záväzkov verejnej služby neobmedzoval na osobitné služby nákladnej dopravy a Taliansko nepreukázalo, že na 14 spojeniach medzi regiónmi boli spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy zverené špecifické služby nákladnej dopravy v porovnaní so službami, ktoré poskytovali komerční prevádzkovatelia.

(475) Skutočnosť, že na spoločnosť Trenitalia sa vzťahoval záväzok presnosti ([284]) a zabezpečovania dostatočnej úrovne bezpečnosti, na uvedenom závere nič nemení. Presnosť a bezpečnosť sú štandardy kvality očakávané od každého nákladného prevádzkovateľa a zo spisu nijako nevyplýva, že by komerční prevádzkovatelia neboli schopní tieto štandardy plniť. V rovnakom duchu je v tomto prípade irelevantná aj skutočnosť, že spoločnosť Trenitalia musela zabezpečovať nediskriminačné ceny, keďže tento aspekt nie je ako taký osobitnou charakteristikou služieb ponúkaných spoločnosťou Trenitalia podľa tretej zmluvy.

(476) Z prvkov v odôvodneniach 469 až 475 vyplýva, že Taliansko nedokázalo, že spoločnosti Trenitalia bola vyplatená náhrada iba za poskytnuté služby s cieľom napraviť nedostatok ponuky na trhu. Vzhľadom na rozsiahly rozsah tretej zmluvy a zintenzívňujúcu sa prítomnosť komerčných prevádzkovateľov na 14 spojeniach medzi regiónmi muselo Taliansko uskutočniť ďalší prieskum trhu, verejné konzultácie alebo akékoľvek iné vhodné štúdie na analýzu existujúcej a predpokladanej ponuky na trhu. Komisia preto, pokiaľ ide o 14 prepojení medzi regiónmi, dospela k záveru, že tam, kde boli konkurenti prítomní už v čase zverenia tretej zmluvy, sa tretia zmluva nevzťahovala na prepojenia medzi regiónmi, ktoré sa vyznačovali zlyhaním trhu.

(477) Pokiaľ ide o spojenia severné Taliansko/severné Taliansko, ktorých sa týka tretia zmluva, Komisia berie na vedomie objasnenie poskytnuté Talianskom, že uvedené spojenia boli len pokračovaním spojení medzi severom a juhom, ktorých cieľom bolo získať a optimalizovať toky prepravy (odôvodnenie 237). Ako Taliansko vysvetlilo, uvedené pridružené spojenia slúžili na dva účely:

— Umožnili spoločnosti Trenitalia presunúť vlaky a vozne alebo iné potrebné aktíva zo severného Talianska (kde sa sústredili jej činnosti komerčnej železničnej nákladnej dopravy) na spojenia medzi regiónmi, ktorých sa týkala tretia zmluva. Keďže v tretej zmluve sa nestanovovali pravidelné trasy, ktoré má spoločnosť Trenitalia prevádzkovať, ale trasy *ad hoc*, ktoré sa mali prevádzkovať na požiadanie na spojeniach medzi regiónmi, spoločnosť Trenitalia nepresunula aktíva na tieto spojenia medzi regiónmi natrvalo, ale premiestňovala ich na ne v závislosti od požiadaviek používateľa. Toto premiestňovanie sa uskutočňovalo na spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko, keďže požadované aktíva sa nachádzali prevažne v severnom Taliansku.

— Okrem toho spoločnosť Trenitalia využívala spojenia severné Taliansko/severné Taliansko na optimalizovanie prepravy tovaru, ktorý sa mal prepravovať na ostatných spojeniach medzi regiónmi. Vďaka týmto spojeniam mohla spoločnosť Trenitalia prepravovať všetok tovar vyzdvihnutý po trase spojení severné Taliansko/severné Taliansko do rovnakého miesta konečného určenia v južnom Taliansku (a naopak). Inými slovami, spojenia severné Taliansko/severné Taliansko sa využívali aj ako pridružené trasy pre 33 spojení medzi regiónmi na získanie objemu tovaru na týchto spojeniach, a tým aj na čo najväčšiu optimalizáciu faktora nákladovosti.

([284]) Pozri prílohu 3 k tretej zmluve.

(478) Neexistencia alebo existencia zlyhania trhu na týchto spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko preto napokon záviselo od neexistencie alebo existencie zlyhania trhu na konkrétnom spojení medzi severom a juhom prepojenom na spojenie severné Taliansko/severné Taliansko.

(479) Záverom Komisia uznáva existenciu zlyhania trhu na 19 spojeniach medzi regiónmi (a ich súvisiacich spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko), na ktorých existoval jednoznačný nedostatok komerčnej ponuky služieb železničnej nákladnej dopravy na trhu, pretože na nich neboli prítomní žiadni konkurenti. Na druhej strane na 14 spojeniach medzi regiónmi (a prepojených spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko), ktoré už v čase zverenia tretej zmluvy obsluhovali konkurenti, Taliansko nevypracovalo úplnú analýzu skutočnej a potenciálnej trhovej ponuky, a preto *ex ante* nestanovilo existenciu zlyhania trhu. Keďže Taliansko v tomto prípade nevykonalo posúdenie, neexistuje dôkaz, že pomoc bola nevyhnutná na uspokojenie potreby služby vo verejnom záujme. Z toho vyplýva, že náhrada vyplatená za služby poskytované na týchto 14 spojeniach medzi regiónmi (a prepojených spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko) nie je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ.

8.4.3.3.1.3. Zmluva o verejných službách predstavovala najmenej narúšajúce opatrenie na nápravu zlyhania trhu

(480) Napokon Komisia overí, či bola tretia zmluva najmenej narúšajúcim opatrením na nápravu zlyhania trhu zisteného Talianskom, pokiaľ ide o sledovaný cieľ územnej hospodárskej a sociálnej súdržnosti.

(481) Taliansko tvrdilo, že v období 2008 – 2010 nebola liberalizácia trhu dostatočná na zabezpečenie postačujúcej úrovne služieb železničnej nákladnej dopravy do južného Talianska a z neho, hoci existoval všeobecný systém subvencovania.

(482) Komisia sa domnieva, že v období 2008 – 2010 by nemohla byť schéma pomoci ([285]) vzhľadom na obmedzenú hospodársku súťaž na trhu postačujúca na zabezpečenie pokrytia všetkých regiónov južného Talianska železničnou nákladnou dopravou. Takáto schéma, ktorá by bola otvorená pre všetky železničné podniky spĺňajúce osobitné podmienky oprávnenosti a hmotnoprávne podmienky, mohla prispieť k zníženiu nákladov znášaných konkurentmi spoločnosti Trenitalia pri poskytovaní služieb, ale nezaručovala by poskytovanie minimálnych služieb na všetkých spojeniach medzi regiónmi, a preto by nevyhovovala cieľu územnej súdržnosti, ktorý sledovalo Taliansko. Konkurenti neposkytovali prepravu na 19 spojeniach medzi regiónmi, ktoré boli charakterizované zlyhaním trhu, a v každom prípade by sa konkurenti mohli slobodne rozhodnúť, či sa rozšíria aj na spojenia medzi regiónmi, ktoré predtým neobsluhovali ([286]).

(483) Komisia okrem toho konštatuje, že pokiaľ ide o možnosť zveriť služby rôznym prevádzkovateľom, a tým zabrániť spájaniu služieb do jedného balíka v rámci jednej zmluvy o verejných službách, tretia zmluva sa týkala 33 (spiatočných) spojení medzi regiónmi, z ktorých každé pokrývalo viaceré trasy. Komisia ďalej konštatuje, že uzatváranie rôznych zmlúv o verejných službách (a s tým súvisiace administratívne náklady) by mohlo byť nadmerne zaťažujúce. Okrem toho Taliansko nebolo povinné verejne obstarávať zmluvy o verejných službách v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy, ale mohlo zmluvu o verejných službách priamo udeliť jednému prevádzkovateľovi. Z uvedených dôvodov by uzavretie samostatných zmlúv o verejných službách nemalo menej narúšajúce účinky na trh.

(484) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k záveru, že zverenie zmluvy o verejných službách spoločnosti Trenitalia, pokiaľ ide o poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy na 19 spojeniach medzi regiónmi, ktoré boli dotknuté zlyhaním trhu (a súvisiacich spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko), bolo primerané na zabezpečenie cieľa územnej súdržnosti medzi severným a južným Talianskom, ktorý sledovalo Taliansko.

([285]) Takáto schéma je otvorená pre všetky železničné podniky spĺňajúce v nej stanovené podmienky oprávnenosti a hmotnoprávne podmienky. Pozri napríklad opatrenie posudzované Komisiou vo veci SA.45482 – Schéma podpory železničnej nákladnej dopravy.

([286]) To nie je v rozpore so skutočnosťou, že v roku 2015 Taliansko zrušilo zmluvu o verejných službách a zaviedlo schému náhrad sadzieb za prístup k infraštruktúre a externých nákladov na poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy (vec SA.45482 – Schéma podpory železničnej nákladnej dopravy a vec SA.48759 – Predĺženie schémy železničnej nákladnej dopravy). Uvedená schéma vychádzala z iného cieľa politiky, čiže podpory služieb intermodálnej nákladnej dopravy na celom vnútroštátnom území, a nie zabezpečovania poskytovania minimálneho objemu služieb železničnej nákladnej dopravy v južnom Taliansku.

8.4.3.3.2. Zverenie dopravnej služby vo verejnom záujme

(485) Komisia konštatuje, že, ako už bolo uvedené v odôvodnení 405, všetky podstatné prvky tretej zmluvy boli dohodnuté medzi spoločnosťou Trenitalia a ministerstvom infraštruktúry a dopravy už 29. októbra 2010 a zmluva bola podpísaná 3. decembra 2012. Komisia sa preto domnieva, že Taliansko zverilo spoločnosti Trenitalia plnenie záväzkov verejnej služby na obdobie uvedené v tretej zmluve.

8.4.3.3.3. Neexistencia nadmernej náhrady

(486) Úvahy, ktoré už boli rozobraté v odôvodneniach 432 až 437, týkajúce sa primeranosti náhrady vyplatenej podľa tretej zmluvy do 3. decembra 2012, sa uplatňujú aj na náhradu vyplatenú podľa tretej zmluvy v období od 4. decembra 2012 do 31. decembra 2014, pretože sa použila tá istá metodika na výpočet pomoci.

(487) Konkrétne Komisia konštatuje, že náhrada vyplatená podľa tretej zmluvy bola vypočítaná *ex ante* na základe nákladov na poskytovanie služieb uvedených v hospodárskom a finančnom pláne spoločnosti Trenitalia priloženom k tretej zmluve (odôvodnenie 99). Celková náhrada stanovená v zmluve sa obmedzovala na skutočné finančné zaťaženie, ktoré prevádzkovateľ znášal počas celého obdobia trvania zmluvy. Ďalej platí, že z hľadiska *ex post* je náhrada vyplatená v období od 3. decembra 2012 do 31. decembra 2014 nižšia ako objem celkových nákladov zaznamenaných spoločnosťou za poskytovanie služieb v tom istom období (pozri odôvodnenie 436). Okrem toho bola dokonca nižšia ako suma predpokladaná v hospodárskom a finančnom pláne spoločnosti Trenitalia.

(488) Vzhľadom na to Komisia zastáva názor, že celková náhrada, ktorú získala spoločnosť Trenitalia podľa tretej zmluvy, nepresahuje to, čo je nevyhnutné na úhradu čistých nákladov na plnenie záväzkov verejnej služby, a preto bola primeraná. Znamená to, že aj náhrada vyplatená od 3. decembra 2012 bola primeraná. Záverom o primeranosti celkovej náhrady vyplatenej podľa tretej zmluvy spoločnosti Trenitalia nie je dotknuté posúdenie ostatných podmienok, ktoré musia byť splnené na zistenie, že náhrady vyplatené od 3. decembra 2012 sú zlučiteľné s vnútorným trhom.

8.4.3.3.4. Zabránenie neprípustným negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž

(489) Komisia sa domnieva, že tretia zmluva nenarušila hospodársku súťaž na 19 spojeniach medzi regiónmi, na ktoré malo vplyv zlyhanie trhu. Po prvé konkurenti spoločnosti Trenitalia pre väčšinu týchto spojení nemali potrebné povolenie na prevádzku (pozri odôvodnenie 459). Po druhé aj za predpokladu, že by v relatívne krátkom čase príslušné povolenie získali alebo mohli získať, Komisia konštatuje, že treťou zmluvou sa im nebránilo vstúpiť na trh, len sa ňou zabezpečovalo stále poskytovanie služieb na trasách, ktoré boli podľa všetkého pre organizátorov trhu málo zaujímavé (pozri odôvodnenia 460 – 461). A napokon sa prístupom „na požiadanie“, ktorý uplatňovalo Taliansko, zabezpečilo, že ponuka spoločnosti Trenitalia nepresahovala dopyt používateľov.

(490) Na druhej strane, pokiaľ ide o 14 spojení medzi regiónmi, v prípade ktorých podľa zistení Komisie nedošlo k zlyhaniu trhu (pozri odôvodnenie 479), vyplatená náhrada mohla narušiť hospodársku súťaž, a to najmä vzhľadom na to, že na týchto trasách už v čase dohody medzi spoločnosťou Trenitalia a ministerstvom infraštruktúry a dopravy boli konkurenti prítomní na všetkých podstatných prvkoch tretej dohody a že v prípade neexistencie tretej zmluvy by mohli konkurenti zintenzívniť poskytovanie služieb na spojeniach medzi regiónmi, ktoré už obsluhovali.

(491) Pokiaľ ide o spojenia severné Taliansko/severné Taliansko, ktorých sa týka tretia zmluva, Komisia berie na vedomie, že ich účelom bolo získať a optimalizovať toky prepravy na spojeniach medzi severom a juhom, a preto boli pridružené k spojeniam medzi regiónmi (odôvodnenie 237). Komisia sa domnieva, že tretia zmluva narušila hospodársku súťaž iba na spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko, ktoré sú pridružené k 14 spojeniam medzi regiónmi, v prípade ktorých Taliansko nestanovilo *ex ante* existenciu zlyhania trhu.

9. **ZÁVERY**

(492) Náhrada vyplatená podľa prvej zmluvy nepredstavuje štátnu pomoc, okrem: a) náhrady poskytnutej za služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy poskytované od 22. októbra 2003, ktorá predstavovala existujúcu pomoc; a b) náhrady poskytnutej za služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom a cez prístav Terst Marittima, poskytované od 15. marca 2003, ktorá predstavuje novú pomoc. Táto nová pomoc, posudzovaná podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 a všeobecných zásad zmluvy, sa považuje za zlučiteľnú štátnu pomoc, pokiaľ ide o sumy vyplatené za medzinárodnú železničnú nákladnú dopravu medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom; považuje sa za neoprávnenú a nezlučiteľnú, pokiaľ ide o sumy vyplatené za medzinárodnú železničnú nákladnú dopravu cez prístav Terst Marittima.

(493) Náhrada vyplatená podľa druhej zmluvy, posudzovaná podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 a všeobecných zásad zmluvy, sa považuje za zlučiteľnú štátnu pomoc, s výnimkou pomoci vyplatenej za tarifný záväzok týkajúci sa železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima, ktorá sa považuje za neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc.

(494) Pokiaľ ide o tretiu zmluvu, náhrada vyplatená do 3. decembra 2012, posudzovaná podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 a všeobecných zásad zmluvy, sa považuje za zlučiteľnú štátnu pomoc. Náhrada vyplatená od 3. decembra 2012 podľa tretej zmluvy, ktorej zlučiteľnosť sa posudzuje priamo podľa článku 93 ZFEÚ, predstavuje neoprávnenú pomoc a považuje sa za čiastočne zlučiteľnú a čiastočne nezlučiteľnú pomoc. Suma vyplatená Talianskom spoločnosti Trenitalia za služby železničnej nákladnej dopravy poskytované na týchto 19 spojeniach medzi regiónmi predstavuje neoprávnenú zlučiteľnú pomoc: Molise/Molise, Sicília/Sicília, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Kampánia, Abruzzo/Kalábria, Abruzzo/Sicília, Basilicata/Kalábria, Basilicata/Kampánia, Basilicata/Sicília, Kalábria/Apúlia, Kalábria/Sicília, Kampánia/Molise, Kampánia/Apúlia, Kampánia/Sicília, Molise/Kalábria, Molise/Sicília, Apúlia/Sicília, Sicília/severné Taliansko, Kalábria/severné Taliansko (a prepojené spojenia severné Taliansko/severné Taliansko). Suma vyplatená Talianskom spoločnosti Trenitalia za služby železničnej nákladnej dopravy poskytované na týchto 14 spojeniach medzi regiónmi predstavuje neoprávnenú nezlučiteľnú pomoc: Abruzzo/Abruzzo, Kalábria/Kalábria, Kampánia/Kampánia, Apúlia/Apúlia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apúlia, Basilicata/Apúlia, Kalábria/Kampánia, Molise/Apúlia, Molise/severné Taliansko, Apúlia/severné Taliansko, Kampánia/severné Taliansko, Basilicata/severné Taliansko Abruzzo/severné Taliansko (a prepojené spojenia severné Taliansko/severné Taliansko). V prípade 14 spojení medzi regiónmi, ktoré obsluhovali aj konkurenti spoločnosti Trenitalia, sa Taliansko dopustilo zjavne nesprávneho posúdenia, keď sa domnievalo, že v prípade neexistencie tretej zmluvy by trh nedokázal zabezpečovať všetky alebo niektoré služby poskytované spoločnosťou Trenitalia podľa tretej zmluvy.

Tabuľka 16

Záver týkajúci sa troch zmlúv o verejných službách

Opatrenia štátnej pomoci	Posúdenie štátnej pomoci
Prvá zmluva	**Nejde o pomoc**: náhrada za a) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy do 15. marca 2003; b) služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy do 22. októbra 2003. **Existujúca pomoc**: náhrada za služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy od 22. októbra 2003 do 31. decembra 2003. **Nová pomoc**: náhrada za služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy na sieti TERFN od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003, z toho: — ***zlučiteľná pomoc***: náhrada za poskytovanie služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom, — ***neoprávnená nezlučiteľná pomoc***: náhrada za poskytovanie služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.

Opatrenia štátnej pomoci	Posúdenie štátnej pomoci
Druhá zmluva	**Nová pomoc:** náhrada za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy, z toho: — ***zlučiteľná pomoc***: náhrada za poskytovanie služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom a za poskytovanie služieb vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy (tarifné záväzky a záväzky prevádzkovať), — ***neoprávnená nezlučiteľná pomoc***: náhrada za poskytovanie služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima.
Tretia zmluva	**Nová pomoc:** náhrada za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy, z toho: — ***zlučiteľná pomoc***: pomoc vyplatená do 3. decembra 2012 za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy, — ***neoprávnená zlučiteľná pomoc***: pomoc vyplatená od 3. decembra 2012 za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy na 19 spojeniach medzi regiónmi uvedených v odôvodnení 456 a na prepojených spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko, — ***neoprávnená nezlučiteľná pomoc***: pomoc vyplatená od 3. decembra 2012 za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy na 14 spojeniach medzi regiónmi uvedených v odôvodnení 457 a na prepojených spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko.

10. **VYMÁHANIE**

(495) Podľa ZFEÚ a ustálenej judikatúry súdov Únie je Komisia oprávnená rozhodnúť, aby príslušný členský štát upravil alebo zrušil pomoc, ak Komisia zistila, že uvedená pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom ([287]). Súdy Únie tiež dôsledne trvajú na tom, že povinnosť členského štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, je určená na obnovenie predtým existujúcej situácie ([288]).

(496) Súdy Únie v tejto súvislosti stanovili, že tento cieľ sa dosiahne, keď príjemca splatí sumy poskytnuté formou neoprávnenej pomoci, čím príde o výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na vnútornom trhu, a obnoví sa situácia spred vyplatenia pomoci ([289]).

(497) V súlade s judikatúrou sa v článku 16 ods. 1 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([290]) uvádza, že „ak sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu.“

(498) Preto vzhľadom na skutočnosť, že niektoré náhrady vyplatené spoločnosti Trenitalia uvedené v odôvodneniach 492 až 494 sa vykonávali v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a zistilo sa, že predstavujú neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc, sa tieto náhrady musia vrátiť s cieľom obnoviť stav, ktorý na vnútornom trhu existoval pred ich poskytnutím. Vymáhaná suma sa úročí od dátumu, keď ich spoločnosť Trenitalia dostala k dispozícii, až do ich efektívneho vymoženia.

([287]) Rozsudok z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([288]) Rozsudok z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 66.
([289]) Rozsudok zo 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.
([290]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

(499) V nijakom ustanovení práva Únie sa nevyžaduje, aby Komisia, keď nariaďuje vymáhanie pomoci, ktorá bola vyhlásená za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, určila presnú výšku pomoci, ktorá sa má vymáhať. Namiesto toho stačí, ak rozhodnutie Komisie obsahuje informácie umožňujúce adresátovi rozhodnutia túto sumu určiť bez neprimeraných ťažkostí ([291]).

(500) Suma neoprávnenej a nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti Trenitalia sa vypočíta takto.

(501) Pokiaľ ide o neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc poskytnutú spoločnosti Trenitalia podľa prvej a druhej zmluvy vo forme náhrad za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima od 15. marca 2003 do 31. decembra 2008, jej výška sa vypočíta ako rozdiel medzi skutočnými príjmami vyplývajúcimi z uplatňovania tarifného záväzku a príjmami, ktoré by spoločnosť Trenitalia dosiahla, keby uplatňovala bežnú sadzbu, vynásobený celkovým počtom vozňov odbavených v prístave Terst Marittima.

(502) Pokiaľ ide o neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc poskytnutú spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy od 3. decembra 2012 za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy na 14 spojeniach medzi regiónmi uvedenými v odôvodnení 494 a prepojenými spojeniami severné Taliansko/severné Taliansko, jej výška sa vypočíta na základe zohľadnenia percenta vlakokilometrov obslúžených spoločnosťou Trenitalia na uvedených 14 spojeniach medzi regiónmi (a prepojených spojeniach severné Taliansko/severné Taliansko) v porovnaní s celkovým počtom vlakokilometrov nahradených podľa tretej zmluvy od 3. decembra 2012.

(503) Komisia konštatuje, že po rozhodnutí o začatí konania prešla nákladná divízia spoločnosti Trenitalia podstatnou reštrukturalizáciou (pozri odôvodnenia 46 až 47). V roku 2017 previedla skupina FS Group, výlučný vlastník spoločnosti Trenitalia, všetky svoje činnosti nákladnej dopravy na nový subjekt s názvom Mercitalia Group pod výlučnou kontrolou skupiny FS Group. Tento proces reštrukturalizácie zahŕňal aj oddelenie nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia v prospech spoločnosti Mercitalia Rail.

(504) Ak príjemca neoprávnenej a nezlučiteľnej štátnej pomoci previedol všetky svoje činnosti alebo časť z nich na iný podnik, povinnosť vrátiť neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc sa môže rozšíriť na podnik, ktorý fakticky využíva výhodu po prevode činností (nástupnícky podnik) ([292]). Navyše v prípade fúzie alebo iných foriem reorganizácie obchodnej činnosti môže povinnosť vrátenia pomoci prejsť na nástupnícky subjekt ([293]).

(505) Komisia konštatuje, že prevod nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia na spoločnosť Mercitalia Logistics bol v podstate reorganizáciou obchodnej činnosti vo forme prevodu železničnej nákladnej činnosti v rámci skupiny FS Group zo spoločnosti Trenitalia na spoločnosť Mercitalia Rail, pri ktorom nedošlo k vyplateniu ceny. Samotná skupina FS Group predstavila prevod ako reorganizáciu svojej obchodnej nákladnej činnosti (pozri odôvodnenie 46). Ako uznávajú talianske orgány, od 1. januára 2017 sa spoločnosť Mercitalia Rail ako nový vlastník nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia stala podľa talianskeho práva právnym nástupcom spoločnosti Trenitalia na trhu so železničnou nákladnou dopravou.

(506) Podľa bodu 95 oznámenia o vymáhaní je v prípade fúzie alebo iných foriem reorganizácie obchodnej činnosti podnikom, od ktorého sa vyžaduje vrátenie všetkej nezlučiteľnej a neoprávnenej pomoci, pôvodný príjemca, prípadne, ak pomoc nie je možné vymôcť od neho, jeho právny nástupca.

([291]) Rozsudok z 18. októbra 2007, Komisia/Francúzsko, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, bod 29 a citovaná judikatúra.

([292]) Rozsudok z 21. marca 1991 vo veci Taliansko/Komisia, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, bod 57, a oznámenie Komisie o vymáhaní neoprávnenej a nezlučiteľnej štátnej pomoci (Ú. v. EÚ C 247, 23.7.2019, s. 1) (ďalej len „oznámenie o vymáhaní"), bod 89. Vrátením pomoci musí príjemca stratiť výhodu, ktorú predtým využíval na trhu, a musí sa obnoviť situácia spred poskytnutia pomoci.

([293]) Oznámenie o vymáhaní, bod 95.

(507) Komisia preto dospela k záveru, že každú pomoc, ktorá bola vyhlásená za neoprávnenú a nezlučiteľnú podľa tohto rozhodnutia, musí Taliansko vymôcť od spoločnosti Trenitalia ako priameho príjemcu uvedenej pomoci, prípadne, ak by Taliansko nedokázalo vymôcť neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc od spoločnosti Trenitalia, vymôže ju od jej právneho nástupcu, spoločnosti Mercitalia Rail.

(508) Na uvedenom závere by sa nič nezmenilo ani za predpokladu, že, ako tvrdia talianske orgány, právne nástupníctvo sa netýkalo prevodu pohľadávok súvisiacich s neoprávnenou a nezlučiteľnou pomocou poskytnutou spoločnosti Trenitalia pred oddelením na spoločnosť Mercitalia Rail (pozri odôvodnenie 198). V skutočnosti, ako bude vysvetlené v odôvodneniach 511 až 517, sa spoločnosť Mercitalia Rail zároveň v každom prípade považuje za hospodárskeho nástupcu spoločnosti Trenitalia na trhu so železničnou nákladnou dopravou.

(509) Podľa bodu 89 oznámenia o vymáhaní platí, že ak vo fáze vykonávania rozhodnutia o vymáhaní nie je možné pomoc vymáhať od pôvodného príjemcu a ak sa pomoc previedla na iný podnik, členský štát by mal rozšíriť vymáhanie na podnik, ktorý fakticky využíva výhodu po prevode činností, a zabezpečiť, že povinnosť vymáhania sa nebude obchádzať. Takýto prevod môže mať formu predaja všetkých aktív alebo ich časti príjemcom, po ktorom už činnosť nevykonáva ten istý právny subjekt.

(510) Podľa rozsudku Súdneho dvora z 8. mája 2003 Taliansko a SIM 2/Komisia ([294]) sa posúdenie hospodárskej kontinuity medzi príjemcom pomoci a podnikom, na ktorý boli prevedené aktíva príjemcu pomoci, určuje prostredníctvom súboru ukazovateľov. Pri určovaní hospodárskej kontinuity medzi dvomi spoločnosťami sa môžu zohľadniť tieto faktory, nemusia však byť splnené kumulatívne ([295]): a) skutočnosť, či predajná cena zodpovedá trhovej cene, alebo nie; b) rozsah prevodu (aktíva a pasíva, pracovná sila, existencia funkčných balíkov aktív); c) totožnosť kupujúceho/kupujúcich; d) čas, kedy sa prevod uskutočnil (po začatí predbežného posúdenia, formálneho vyšetrovacieho konania alebo po konečnom rozhodnutí); e) ekonomická logika operácie.

(511) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že existuje viacero faktorov, ktoré spoločne umožňujú dospieť k záveru o existencii hospodárskej kontinuity medzi spoločnosťami Trenitalia a Mercitalia Rail.

(512) Po prvé, pokiaľ ide o identitu kupujúceho, prevedené činnosti napokon zostali tomu istému vlastníkovi (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Je nepochybné, že obe spoločnosti, Trenitalia aj Mercitalia Rail (druhá nepriamo prostredníctvom spoločnosti Mercitalia Logistics), sú pod kontrolou spoločnosti Ferrovie dello Stato S.p.A., holdingovej spoločnosti skupiny FS Group.

(513) Po druhé, pokiaľ ide o hospodársku logiku a účel transakcie, je takisto jednoznačné, že celá transakcia sa považovala len za reorganizáciu obchodnej činnosti v rámci skupiny FS Group (odôvodnenie 48). Cieľom danej reorganizácie bolo pokračovať v efektívnejšej prevádzke nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia a ostatných činnostiach železničnej nákladnej dopravy skupiny FS Group tým, že sa priradia k jednému subjektu (Mercitalia Group).

(514) Po tretie je nepochybné (pozri odôvodnenie 47), že spoločnosť Mercitalia Rail nezaplatila spoločnosti Trenitalia za prevod jej nákladnej divízie a že tento prevod sa uskutočnil prostredníctvom zníženia základného imania spoločnosti Trenitalia a proporčného zvýšenia hodnoty imania spoločnosti Mercitalia Rail o sumu rovnajúcu sa účtovnej hodnote prevedenej nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia. Preto transakcia nebola štruktúrovaná tak, aby sa zabránilo prevodu nezlučiteľnej pomoci zo spoločnosti Trenitalia na spoločnosť Mercitalia Rail.

([294]) Rozsudok Súdneho dvora z 8. mája 2003, Talianska republika a SIM 2 Multimedia SpA/Komisia, C-328/99 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Tento súbor ukazovateľov potvrdil Súdny dvor v rozsudku z 29. apríla 2021 vo veci Fortischem a.s., C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, bod 59.

(515) Po štvrté, pokiaľ ide o rozsah prevodu, ako uviedli talianske orgány a samotná skupina FS Group vo svojej finančnej správe za rok 2017 (pozri odôvodnenia 46 až 47), spoločnosť Mercitalia Rail prevzala všetky aktíva ([296]) a platné zmluvy nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia. Konkrétne spoločnosť Mercitalia Rail prevzala: a) všetky obchodné zmluvy uzavreté spoločnosťou Trenitalia na činnosti nákladnej dopravy, ako aj prístup k informáciám a údajom o všetkých zákazníkoch nákladnej dopravy spoločnosti Trenitalia; b) všetkých zamestnancov a vedenie nákladnej divízie spoločnosti Trenitalia (t. j. 3 117 zamestnancov a 15 riaditeľov), ktorí si zachovali rovnaké zmluvné podmienky ako pred oddelením; c) všetky obchodné licencie a licencie práv duševného vlastníctva na činnosti nákladnej dopravy, ktoré vlastnila spoločnosť Trenitalia; d) všetky zmluvy o prenájme týkajúce sa činností nákladnej dopravy (železničné koľajové vozidlá, infraštruktúra atď.), ako aj vlastnícke práva na aktíva, ktoré predtým vlastnila spoločnosť Trenitalia; a e) práva na kapacitu a prístup k železničnej infraštruktúre a/alebo servisným zariadeniam, ktoré užívala spoločnosť Trenitalia v Taliansku a akomkoľvek inom členskom štáte. Prevod obsahoval aj príslušnú časť záväzkov spoločnosti Trenitalia ([297]).

(516) A napokon, pokiaľ ide o moment prevodu, reorganizácia obchodnej činnosti sa uskutočnila po začatí formálneho vyšetrovacieho konania, t. j. keď si už spoločnosť Trenitalia uvedomovala riziko vymáhania.

(517) Všetky prvky uvedené v odôvodneniach 512 až 516 naznačujú existenciu hospodárskej kontinuity medzi spoločnosťou Trenitalia a spoločnosťou Mercitalia Rail v nákladnej podnikateľskej činnosti. Talianske orgány nepredložili nič, čo by bolo s týmto záverom v rozpore. Tvrdením, že spoločnosť Trenitalia nemala v úmysle previesť na spoločnosť Mercitalia Rail potenciálne záväzky vyplývajúce z neoprávnenej a nezlučiteľnej štátnej pomoci a že platnosť tretej zmluvy už uplynula, sa nevylučuje, že spoločnosť Mercitalia Rail využíva výhodu vyplývajúcu z neoprávnenej a nezlučiteľnej pomoci, ktorá bola poskytnutá nákladnej divízii spoločnosti Trenitalia. Skutočnosť, že bezpečnostný certifikát spoločnosti Trenitalia nebol súčasťou prevodu, sama osebe nevylučuje, že spoločnosť Mercitalia Rail pôsobila v hospodárskej kontinuite so spoločnosťou Trenitalia, a v každom prípade je len dôsledkom toho, že novozaložená spoločnosť Mercitalia Rail musela podľa platných právnych predpisov ([298]) získať vlastný certifikát, aby mohla pôsobiť ako železničný podnik na trhu so železničnou nákladnou dopravou.

(518) Vzhľadom na existenciu hospodárskej kontinuity medzi spoločnosťou Trenitalia a spoločnosťou Mercitalia Rail v nákladnej podnikateľskej činnosti by sa mala spoločnosť Mercitalia Rail považovať za hospodárskeho nástupcu spoločnosti Trenitalia.

(519) Záverom teda možno dospieť k tomu, že ak sa neoprávnená a nezlučiteľná pomoc nedá vymôcť od spoločnosti Trenitalia, vymoženie by sa malo rozšíriť na spoločnosť Mercitalia Rail ako na právneho nástupcu alebo v každom prípade ako na hospodárskeho nástupcu spoločnosti Trenitalia,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy nepredstavuje štátnu pomoc, pokiaľ ide o: a) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy na transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy poskytované do 15. marca 2003 a b) služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy poskytované do 22. októbra 2003.

([296]) Ako vysvetlili talianske orgány v odpovedi z 11. apríla 2023, aktíva zahŕňali hmotný majetok (budovy, stroje, zariadenia, železničné koľajové vozidlá), nehmotný majetok (najmä softvér na riadenie systémov divízie), účasti v dcérskych spoločnostiach, pridružených a iných podnikoch, inventár (najmä náhradné diely na údržbu železničných koľajových vozidiel); krátkodobé obchodné pohľadávky.

([297]) Ako vysvetlili talianske orgány v podaní z 11. apríla 2023, pasíva zahŕňali finančný dlh obchodnej pobočky (pozostávajúci v zásade z krátkodobého financovania nadradenej spoločnosti Ferrovie dello Stato S.p.A.), rezervy na odstupné a ďalšie zamestnanecké benefity, rezervy na riziká a poplatky, ďalšie krátkodobé záväzky a krátkodobé obchodné záväzky. Na druhej strane, ako sa uvádza v odôvodnení 198, prenos sa netýkal záväzkov, ktoré by mohli vyplývať zo zistenia neoprávnenej a nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti Trenitalia za poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy pred oddelením.

([298]) Pozri poznámku pod čiarou č. [44].

Náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy do 31. decembra 2003 predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, pokiaľ ide o: a) služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy na transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy poskytované od 15. marca 2003 a b) služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy poskytované od 22. októbra 2003.

Náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Náhrada poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 2

Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy sa považuje za existujúcu pomoc, pokiaľ ide o služby vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy poskytované od 22. októbra 2003 do 31. decembra 2003. Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy sa považuje za novú pomoc, pokiaľ ide o služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy v rámci transeurópskej siete nákladnej železničnej dopravy poskytované od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003.

Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy sa považuje za novú pomoc.

Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy sa považuje za novú pomoc.

Článok 3

Štátna pomoc vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy medzi talianskym prístavom Terst a Maďarskom je zlučiteľná s vnútorným trhom. Štátna pomoc vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa prvej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima bola poskytnutá neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Štátna pomoc vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa druhej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy je zlučiteľná s vnútorným trhom, s výnimkou štátnej pomoci vyplatenej spoločnosti Trenitalia za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy cez prístav Terst Marittima, ktorá bola zavedená neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Štátna pomoc vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy je oprávnená, pokiaľ ide o pomoc vyplatenú do 3. decembra 2012, zatiaľ čo pomoc vyplatená po 3. decembri 2012 bola poskytnutá neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Štátna pomoc vyplatená spoločnosti Trenitalia podľa tretej zmluvy je zlučiteľná s vnútorným trhom, s výnimkou štátnej pomoci vyplatenej po 3. decembri 2012 za služby na týchto 14 spojeniach medzi regiónmi (vrátane všetkých prepojených spojení severné Taliansko/severné Taliansko): Abruzzo/Abruzzo, Kalábria/Kalábria, Kampánia/Kampánia, Apúlia/Apúlia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apúlia, Basilicata/Apúlia, Kalábria/Kampánia, Molise/Apúlia, Molise/severné Taliansko, Apúlia/severné Taliansko, Kampánia/severné Taliansko, Basilicata/severné Taliansko a Abruzzo/severné Taliansko, ktorá nie je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 4

Taliansko vymôže nezlučiteľnú pomoc uvedenú v článku 3 od spoločnosti Trenitalia, prípadne, ak nebude možné túto pomoc vymôcť od spoločnosti Trenitalia, vymôže ju od jej nástupcu, spoločnosti Mercitalia Rail.

Vymáhané sumy sa úročia odo dňa, keď ich príjemca dostal k dispozícii, až do ich skutočného vymoženia.

Úroky sa vypočítajú na základe zloženého úročenia v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([299]) a s nariadením Komisie (ES) č. 271/2008 ([300]), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004.

Článok 5

Vymáhanie nezlučiteľnej pomoci uvedenej v článku 3 je okamžité a účinné.

Taliansko zabezpečí vykonanie tohto rozhodnutia do štyroch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.

Článok 6

Taliansko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia predloží tieto informácie:

— celkovú sumu pomoci, ktorú príjemca prijal,

— celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorej vrátenie sa od príjemcu požaduje,

— podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté a plánujú sa dodržať v súlade s týmto rozhodnutím,

— dokumenty preukazujúce, že príjemcovi bolo nariadené vrátenie pomoci.

Taliansko bude informovať Komisiu o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré boli prijaté na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 3. Na požiadanie Komisie bezodkladne predloží informácie o opatreniach, ktoré už prijalo a ktoré plánuje prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhanej sumy, ktoré už príjemca vrátil.

Článok 7

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

([299]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

([300]) Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1).

Komisia môže uverejniť výšku pomoci a výšku úrokov z vymáhanej sumy, ktoré sa vymohli podľa tohto rozhodnutia, bez toho, aby bol dotknutý článok 30 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([301]).

V Bruseli 24. novembra 2023

Za Komisiu
Didier REYNDERS
člen Komisie

([301]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).