2024/2860

18.11.2024

SKLEP KOMISIJE (EU) 2024/2860

z dne 24. novembra 2023

o državni pomoči SA.32953 (2014/C) – Ukrepi državne pomoči v korist podjetja Trenitalia SpA – Italija

(notificirano pod dokumentarno številko C(2023) 8017)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama [1], in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je 18. aprila 2011 prejela pritožbo v zvezi z morebitno dodelitvijo državne pomoči Italije podjetju Trenitalia S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: podjetje **Trenitalia**), ki je del skupine Ferrovie dello Stato (v nadaljnjem besedilu: **skupina FS**), v obliki nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe v železniškem tovornem prometu, dodeljenega na podlagi treh pogodb o izvajanju javne službe (v nadaljnjem besedilu: **ukrepi**). Ta pritožba je bila evidentirana pod referenčno številko SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). Pritožnik je 26. septembra 2011 predložil dodatne informacije.

(2) Komisija je z dopisom z dne 18. oktobra 2011 navedeno pritožbo posredovala italijanskim organom in zahtevala informacije o ukrepih.

(3) Italija je 16. novembra 2011 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor na zahtevo za informacije, ki ga je Komisija odobrila 24. novembra 2011. Dne 14. decembra 2011 je zaprosila za pojasnila v zvezi z zahtevo Komisije za informacije, ki jih je Komisija predložila istega dne. Dne 15. decembra 2011 je zaprosila za dodatno podaljšanje roka za predložitev zahtevanih informacij, ki je bilo odobreno 20. decembra 2011.

(4) Italija je 31. januarja 2012 in 17. februarja 2012 delno odgovorila na zahtevo za informacije z dne 18. oktobra 2011. Komisija je 22. februarja 2012 Italiji poslala opomin, v katerem je zahtevala manjkajoče informacije. Italija je 11. aprila 2012 predložila dodatne informacije v odgovor na zahtevo Komisije za informacije z dne 18. oktobra 2011.

(5) Pritožnik je svojo pritožbo 4. aprila 2012 dopolnil z dodatnimi trditvami.

(6) Komisija je 29. oktobra 2012 od Italije zahtevala dodatne informacije. Italija je zahtevane informacije poslala 11. januarja 2013, 11. januarja 2013 in 17. januarja 2013.

(7) Komisija je 29. oktobra 2013 prejela dodatne trditve pritožnika.

[1] UL C 156, 23.5.2014, str. 77.

(8) Komisija je z dopisom z dne 28. marca 2014 Italijo obvestila, da se je odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (**PDEU**) v zvezi z navedenimi ukrepi (v nadaljnjem besedilu: **sklep o začetku postopka**).

(9) Sklep o začetku postopka se je nanašal tudi na morebitno dodelitev državne pomoči v obliki brezplačnih prenosov sredstev železniške infrastrukture s podjetja Rete Ferroviaria Italiana S.p.A na podjetji Trenitalia in FS Logistica (zadeva SA.32179). Komisija bo navedene ukrepe ocenila v ločenem sklepu. Ta sklep se nanaša izključno na nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia na podlagi treh pogodb o izvajanju javne službe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v sektorju železniškega tovornega prometa.

(10) Italija je 22. aprila 2014 zaprosila za podaljšanje roka za predložitev pripomb k sklepu o začetku postopka, ki ga je Komisija odobrila 28. aprila 2014. Dne 21. maja 2014 je zaprosila za dodatno podaljšanje roka za predložitev pripomb k sklepu o začetku postopka, ki ga je Komisija odobrila naslednjega dne.

(11) Sklep o začetku postopka je bil 23. maja 2014 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o ukrepih.

(12) Italija je 24. junija 2014 predložila pripombe k sklepu o začetku postopka. Komisija je pripombe k sklepu o začetku postopka prejela od treh zainteresiranih strani: Skupnost evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (**CER**) je pripombe predložila 19. junija 2014; FerCargo, združenje zasebnih prevoznikov v železniškem tovornem prometu, je pripombe predložilo 8. julija 2014 ([3]); skupina FS pa je pripombe predložila 23. julija 2014 ([4]).

(13) Komisija je pripombe zainteresiranih strani posredovala Italiji. Italija je 20. novembra 2014 poslala pripombe k pripombam teh zainteresiranih strani. Dne 4. novembra 2015 je pripombe dopolnila z dodatnimi informacijami.

(14) Komisija je 22. decembra 2017 Italiji poslala zahtevo za informacije, na katero je Italija delno odgovorila 5. in 15. februarja 2018. Službe Komisije in italijanski organi so se sestali 21. marca 2018. Komisija je 3. aprila 2018 Italiji poslala dodatno zahtevo za informacije, na katero je Italija odgovorila 23. maja 2018. Službe Komisije in italijanski organi so se sestali 18. decembra 2018. Italija je po navedenem sestanku 18. in 19. februarja 2019 predložila dodatne informacije.

(15) V začetku leta 2020 je izbruhnila pandemija COVID-19, ki je povzročila velik šok za gospodarstva Unije in zaradi katere je bil potreben usklajen gospodarski odziv držav članic in institucij Unije, da bi ublažile negativne posledice za gospodarstvo Unije. Komisija si je v teh izjemnih okoliščinah prizadevala, da bi se hitro odzivala na priglasitve ukrepov državne pomoči, odobrenih med izbruhom COVID-19, in je uvedla vse potrebne poenostavitve postopkov, da bi omogočila hiter postopek odobritve ([5]). Med krizo zaradi COVID-19 je morala dati prednost ukrepom državne pomoči zaradi COVID-19 ([6]), zato je prišlo do zamude pri zaključku formalnega postopka preiskave v zvezi z zadevnimi ukrepi in tudi pri zaključku drugih postopkov.

([2]) Glej opombo [1].

([3]) Združenje FerCargo je 13. junija 2014 Komisijo zaprosilo za podaljšanje roka za predložitev pripomb k sklepu o začetku postopka. Zahteva je bila utemeljena s potrebo po tem, da se zberejo zadostne informacije od vseh članov združenja. Komisija je združenju FerCargo podaljšanje roka odobrila 17. junija 2014.

([4]) Skupina FS je 16. junija 2014 Komisiji poslala utemeljeno zahtevo za podaljšanje roka za predložitev pripomb k sklepu o začetku postopka. Komisija je 17. junija 2014 skupini FS obdobje za predložitev pripomb podaljšala do 23. julija 2014.

([5]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropski centralni banki, Evropski investicijski banki in Euroskupini: Usklajen gospodarski odziv na izbruh virusa COVID-19 (COM(2020) 112 final z dne 13. marca 2020, oddelek 5).

([6]) Seznam vseh sklepov, ki jih je Komisija sprejela med pandemijo COVID-19 na podlagi člena 107(2), točka (b), PDEU, člena 107(3), točka (b), PDEU in Sporočila Komisije Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 (UL C 91 I, 20.3.2020, str. 1), je na voljo na spletišču: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (nazadnje obiskano 15. novembra 2023).

(16) Poleg tega je Rusija 24. februarja 2022 začela vojaško agresijo proti Ukrajini. Neposredni in posredni učinki ruske vojaške agresije so imeli gospodarske posledice za celoten notranji trg. V teh razmerah je bil potreben hiter odziv Komisije, da bi ublažila neposredne negativne socialne in gospodarske posledice v Uniji. V teh izjemnih okoliščinah je morala nujno odgovarjati na priglasitve ukrepov državne pomoči, ki so bili odobreni v zvezi z ukrajinsko krizo ([7]). V letih 2022 in 2023 je morala dati prednost proučitvi navedenih ukrepov državne pomoči ([8]), zaradi česar je prišlo do dodatne zamude pri zaključku formalnega postopka preiskave v zvezi z ukrepi, ki se preiskujejo.

(17) Komisija je 19. januarja 2023 italijanskim organom poslala dodatno zahtevo za informacije, na katero so odgovorili 11. aprila 2023, potem ko so zaprosili za podaljšanje prvotnega roka za predložitev odgovorov, ki je bilo odobreno. Namen zadnje zahteve je bil med drugim pojasniti strukturo skupine FS po postopku prestrukturiranja dejavnosti prevoza tovora podjetja Trenitalia.

(18) Italija se je dne 17. oktobra 2023 izjemoma strinjala, da se odpove pravicam iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 ([9]) ter da se ta sklep sprejme in priglasi v angleškem jeziku.

2. OPIS PRAVNEGA OKVIRA, KI UREJA OPRAVLJANJE STORITEV ŽELEZNIŠKEGA TOVORNEGA PROMETA

2.1 Liberalizacija železniškega tovornega prometa v Uniji in Italiji

2.1.1 *V Uniji*

(19) Unija je storitve železniškega tovornega prometa liberalizirala v treh valovih.

(20) Prva zakonodajna pobuda v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja je privedla do sprejetja Direktive Sveta 91/440/EGS ([10]), ki so jo morale države članice prenesti v nacionalno zakonodajo do 1. januarja 1993. Z navedenim besedilom se je začela liberalizacija železniškega prometa, saj je bila z njim uvedena pravica dostopa do železniške infrastrukture za mednarodna združenja in prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo storitve kombiniranega ([11]) mednarodnega tovornega prometa, skupaj z načelom ločevanja dejavnosti upravljanja infrastrukture in prometa. Navedeno načelo ni veljalo za strukture, temveč za funkcije, zlasti za računovodsko funkcijo. V navedeni direktivi je bilo zgolj predvideno (kot možnost), da se ločevanje doseže z ustanovitvijo ločenih oddelkov znotraj enega podjetja ali s prenosom upravljanja infrastrukture na ločen subjekt.

([7]) Sporočilo Komisije Začasni okvir za krizne ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu po agresiji Rusije proti Ukrajini (UL C 131 I, 24.3.2022, str. 1).

([8]) Seznam vseh sklepov, ki jih je Komisija sprejela na podlagi začasnega okvira za krizne ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu po agresiji Rusije proti Ukrajini leta 2022, je na voljo na spletišču: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (nazadnje obiskano 15. novembra 2023).

([9]) Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385/58).

([10]) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL L 237, 24.8.1991, str. 25).

([11]) V skladu s členom 1 Direktive Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38), kombinirani prevoz pomeni „prevoz blaga med državami članicami, pri katerem se tovornjak, priklopnik, polpriklopnik z vlečno enoto ali brez nje, zamenljivo tovorišče ali zabojnik dolžine 20 čevljev ali več uporabljajo za dovoz ali odvoz po cesti, na glavnem odseku pa ali železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz, kadar ta del prevoza presega 100 km zračne črte in se opravi dovoz ali odvoz po cesti:
— med krajem, kjer se blago naklada, in najbližjo primerno železniško tovorno postajo za natovarjanje za odvoz ter med najbližjo primerno železniško tovorno postajo za raztovarjanje in krajem, kjer se blago razklada, za dovoz, ali
— v polmeru, ki ne presega 150 km zračne črte, od pristanišča na celinskih plovnih poteh ali morskega pristanišča, v katerem se blago naklada ali razklada.“
Povedano drugače, kombinirani prevoz je oblika intermodalnega prevoza, pri katerem večji del poti poteka po železnici, celinskih plovnih poteh ali morju, vsak začetni in/ali končni del prevoza, ki se opravi po cesti, pa je strogo omejen.

(21) Direktiva 91/440/EGS je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([12]), ki je bila del tako imenovanega **prvega železniškega svežnja** ([13]), ki so ga morale države članice prenesti v nacionalno zakonodajo do 15. marca 2003. Z Direktivo 2001/12/ES je bila prevoznikom v železniškem prometu podeljena pravica dostopa na nediskriminacijski podlagi v zvezi z naslednjimi vrstami storitev:

— storitvami mednarodnega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet – TERFN ([14]) (člen 10(3)),

— storitvami mednarodnega tovornega prometa na celotnem evropskem železniškem omrežju od 15. marca 2008 (drugi stavek člena 10(3)).

(22) Unija je za izboljšanje varnosti in interoperabilnosti ter odpiranje trga železniškega tovornega prometa sprejela Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([15]) kot del t. i. **drugega železniškega svežnja** ([16]). Z navedeno direktivo je bila uvedena pravica dostopa za prevoznike v železniškem prometu v zvezi z naslednjimi vrstami storitev:

— storitvami mednarodnega tovornega prometa od 1. januarja 2006 (torej pred rokom 15. marca 2008, kot je bil določen v Direktivi 2001/12/ES),

— vsemi vrstami storitev tovornega prometa (nacionalnega in mednarodnega) od 1. januarja 2007.

(23) Posledično se je trg železniškega tovornega prometa 15. marca 2003 odprl za konkurenco v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet, 1. januarja 2006 za mednarodni tovorni promet v celotnem železniškem omrežju Unije in 1. januarja 2007 za kabotažo v železniškem tovornem prometu. Zato se šteje, da je železniški tovorni promet na ravni Unije popolnoma liberaliziran od 1. januarja 2007 tako za nacionalne kot mednarodne storitve.

(24) Direktiva 91/440/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES in Direktivo 2004/51/ES, je bila z učinkom od 17. junija 2015 razveljavljena z Direktivo 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([17]). V členu 10(1) Direktive 2012/34/EU je določeno naslednje: „Prevoznikom v železniškem prometu se pod pravičnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji odobri pravica dostopa do železniške infrastrukture v vseh državah članicah za namen izvajanja vseh vrst železniške[ga] tovornega prometa“.

([12]) Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti (UL L 75, 15.3.2001, str. 1).

([13]) Ta sveženj je vključeval tudi Direktivo 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu (UL L 75, 15.3.2001, str. 26) in Direktivo 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L 75, 15.3.2001, str. 29).

([14]) Železniško omrežje, ki obsega približno 50 000 km, kot je opredeljeno v členu 10a in Prilogi I k Direktivi 2001/12/ES, v Italiji zajema z železnico povezana pristanišča Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapelj, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trst in Benetke.

([15]) Direktiva 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 164).

([16]) Ta sveženj je vključeval tudi Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 44), Direktivo 2004/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 114) ter Uredbo (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (UL L 164, 30.4.2004, str. 1).

([17]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

2.1.2 *V Italiji*

(25) Italija je storitve železniškega tovornega prometa prvič liberalizirala 22. oktobra 2003 z začetkom veljavnosti zakonodajnega odloka št. 188/2003 z dne 8. julija 2003 (v nadaljnjem besedilu: **odlok iz leta 2003**) ([18]), s katerim je bil v nacionalno zakonodajo prenesen prvi železniški sveženj. V zvezi z nacionalnimi storitvami tovornega prometa ter storitvami notranjega in mednarodnega potniškega prometa, ki se zagotavljajo na nacionalni železniški infrastrukturi, so bile s členom 6 odloka iz leta 2003 prevoznikom v železniškem prometu, ki uporabljajo nacionalno železniško omrežje, pod pogojem vzajemnosti v primeru prevoznikov v železniškem prometu s sedežem v tujini, podeljene različne pravice dostopa ob izpolnjevanju določenih zahtev ([19]).

(26) Italija je Direktivo 2004/51/ES v zakonodajo prenesla z zakonodajnim odlokom št. 162/2007 z dne 10. avgusta 2007 (v veljavi od 23. oktobra 2007). Odlok iz leta 2003 je bil z navedenim odlokom spremenjen tako, da je bil prevoznikom v železniškem prometu od 23. oktobra 2007 pod pravičnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji odobren dostop do celotnega italijanskega železniškega omrežja za izvajanje storitev mednarodnega tovornega prometa in najpozneje od 1. januarja 2007 dostop do železniške infrastrukture za izvajanje vseh vrst storitev železniškega tovornega prometa ([20]).

(27) Nazadnje, Italija je Direktivo 2012/34/EU v zakonodajo prenesla z zakonodajnim odlokom št. 112/2015 z dne 15. julija 2015 (v veljavi od 27. julija 2015). Z navedenim odlokom je bila ponovno potrjena pravica prevoznikov v železniškem prometu do dostopa do trga železniškega tovornega prometa pod pravičnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji, da se zagotovi konkurenca v železniškem sektorju ([21]).

2.2 **Pravni okvir, ki ureja obveznosti javne službe v železniškem tovornem prometu**

2.2.1 *Zakonodaja Unije*

(28) V skladu s členom 93 PDEU so „[p]omoči [...] združljive s pogodbama, če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe“.

(29) Svet je na podlagi člena 93 PDEU sprejel Uredbo (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o obveznostih javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (v nadaljnjem besedilu: **Uredba (EGS) št. 1191/69**) ([22]). Uredba (EGS) št. 1191/69 je določala pravila, ki so se uporabljale za obveznosti javne službe na področju storitev železniškega prometa od 1. julija 1969 do 2. decembra 2009 za storitve potniškega prometa in do 3. decembra 2012 za storitve tovornega prometa (glej uvodno izjavo 34).

([18]) Z zakonodajnim odlokom št. 188/2003 z dne 8. julija 2003 (Gazzetta Ufficiale n 170) sta bila nadomeščena dva predsedniška odloka, in sicer št. 277/98 z dne 8. julija 1998 (Gazzetta Ufficiale n 187) in št. 146/99 z dne 16. marca 1999 (Gazzetta Ufficiale n 119), s katerima so bile v nacionalno zakonodajo prenesene direktive 91/440/ES, 95/18/ES in 95/19/ES.

([19]) Prevozniki v železniškem prometu, ki so nameravali izvajati storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa v Italiji, so morali poleg licence za izvajanje storitev v železniškem prometu, ki se zahteva v skladu s členom 6(1) odloka iz leta 2003, imeti posebno dovoljenje ministrstva za infrastrukturo in promet (člen 6(2) odloka iz leta 2003), kot je opredeljeno v členu 131(1) zakona št. 388 z dne 23. decembra 2000. V zadnjenavedenem zakonu je bilo pojasnjeno, da je takšno dovoljenje potrebno, da bi ministrstvo za infrastrukturo in promet omejilo zvišanje železniških tarif in/ali zagotovilo ekonomsko vzdržnost dejavnosti železniškega prometa v Italiji.

([20]) Člen 25(1) zakonodajnega odloka št. 162/2007 o spremembi člena 12(1) odloka iz leta 2003. Italija od 1. januarja 2007 od prevoznikov v železniškem prometu ni več zahtevala posebnega dovoljenja ministrstva za infrastrukturo in promet, opisanega v opombi [19].

([21]) Člen 2(1)(c) zakonodajnega odloka št. 112/2015.

([22]) Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (UL L 156, 28.6.1969, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Sveta (EGS) št. 1893/91 z dne 20. junija 1991.

(30) V členu 2 Uredbe (EGS) št. 1191/69 so bile obveznosti javne službe opredeljene kot „obveznosti, ki jih zadevno prevozno podjetje, če bi upoštevalo lastne poslovne interese, ne bi prevzelo ali jih ne bi prevzelo v enakem obsegu ali pod enakimi pogoji“. Obveznosti javne službe v smislu Uredbe (EGS) št. 1191/69 so zajemale obveznosti upravljanja ([23]), obveznosti izvajanja prevozov ([24]) in tarifne obveznosti ([25]). Parametri, ki jih je treba upoštevati pri ugotavljanju gospodarske izgube, nastale zaradi uvedbe obveznosti javne službe, in postopki za plačilo nadomestila so bili opredeljeni v členih 5 in 10 do 13 Uredbe (EGS) št. 1191/69. Kadar je prevozno podjetje poleg storitev, za katere veljajo obveznosti javne službe, izvajalo tudi druge dejavnosti, sta se v skladu s členom 1(5) navedene uredbe zahtevala ločevanje računov in vzpostavitev mehanizmov, ki preprečujejo navzkrižno subvencioniranje med oddelkom za javno službo in oddelkom, pristojnim za druge dejavnosti.

(31) Z Uredbo Sveta (EGS) št. 1893/91 ([26]) o spremembah Uredbe (EGS) št. 1191/69 je bila odpravljena možnost, da države članice ohranijo ali uvedejo obveznosti javne službe za prevozna podjetja, razen tista, katerih dejavnosti so bile omejene izključno na opravljanje prevoza potnikov v mestnem, primestnem in regionalnem prometu ([27]). S spremembo Uredbe (EGS) št. 1191/69 je bil uveden nov oddelek o pogodbah o izvajanju javne službe, sestavljen iz enega samega člena (člen 14), ki državam članicam omogoča, da sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe, da bi se javnosti zagotovile ustrezne prevozne storitve ([28]).

(32) Uredba (EGS) št. 1107/70 Sveta ([29]) je nadalje urejala dodeljevanje pomoči v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh. Navedena uredba je določala, da države članice ne morejo uvesti obveznosti javne službe, ki vključujejo dodelitev pomoči v skladu s členom 93 PDEU, razen za tarifne obveznosti, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69 ([30]), ali prevozna podjetja ali dejavnosti, za katere se navedena uredba ne uporablja.

(33) Sodišče je v sodbi v zadevi Altmark ([31]) navedlo, da so v Uredbi (EGS) št. 1191/69 in Uredbi (EGS) št. 1107/70 izčrpno našteti pogoji, pod katerimi organi držav članic lahko dodelijo pomoči na podlagi člena 93 PDEU. To je Sodišče dodatno potrdilo v sodbi v zadevi Combus ([32]).

(34) Uredba (EGS) št. 1191/69 in Uredba (EGS) št. 1107/70 sta bili razveljavljeni z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([33]), ki je začela veljati 3. decembra 2009. Vendar je člen 10 Uredbe (ES) št. 1370/2007 določal, da se Uredba (EGS) št. 1191/69 še naprej uporablja v zvezi s storitvami železniškega tovornega prometa v obdobju treh let po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007.

([23]) Glej člen 2(3) Uredbe (EGS) št. 1191/69.
([24]) Glej člen 2(4) Uredbe (EGS) št. 1191/69.
([25]) Glej člen 2(5) Uredbe (EGS) št. 1191/69.
([26]) Uredba Sveta (EGS) št. 1893/91 z dne 20. junija 1991 o spremembah Uredbe (EGS) št. 1191/69 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).
([27]) Člen 1(5) spremenjene Uredbe (EGS) št. 1191/69 je določal: „Vendar lahko pristojni organi držav članic ohranijo ali uvedejo obveznosti javne službe iz člena 2 za prevoze potnikov v mestnem, primestnem in regionalnem prometu. Pogoji in podrobnosti glede izvajanja, skupaj z načini nadomestila, so določeni v Oddelkih II, III in IV“.
([28]) Glej člen 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69.
([29]) Uredba Sveta (EGS) št. 1107/70 z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh (UL L 130, 15.6.1970, str. 1). Navedena uredba ni posegala v določbe Uredbe Sveta (EGS) št. 1192/69 z dne 26. junija 1969 o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij in Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69.
([30]) V okviru opredelitve tarifnih obveznosti iz člena 2(5) Uredbe (EGS) št. 1191/69.
([31]) Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točka 108.
([32]) Sodba z dne 16. marca 2004, Danske Busvognmaend/Komisija (Combus), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, točka 100.
([33]) Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

(35) Uredba (ES) št. 1370/2007 se uporablja samo za prevoz potnikov po železnici in ostale vrste prevoza po tirih ter po cesti, ne pa tudi za prevoz tovora (člen 1). Člen 9(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007 določa, da lahko države članice „[b]rez poseganja v člene [93, 106, 107 in 108 PDEU] [...] še naprej dodeljujejo pomoči za prometni sektor v skladu s členom [93 PDEU], če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe in niso zajete v tej uredbi“. Zato je bilo treba ob koncu triletnega obdobja (tj. po 3. decembru 2012) združljivost pomoči, dodeljene za izpolnjevanje obveznosti javne službe v železniškem tovornem prometu, oceniti neposredno na podlagi člena 93 PDEU.

2.2.2 *Italijanska zakonodaja*

(36) Država je bila z zakonom št. 210 z dne 17. maja 1985 (v nadaljnjem besedilu: **zakon št. 210/1985**) ([34]) pooblaščena, da ohrani, odpravi ali uvede obveznosti javne službe za skupino FS in ji povrne stroške, ki so neposredno povezani z izpolnjevanjem navedenih obveznosti javne službe.

(37) Minister za promet je moral v skladu s členom 18, odstavka 1 in 2, zakona št. 210/1985 z odlokom določiti obveznosti javne službe, ki jih je bilo treba ohraniti za skupino FS, z možnostjo, da se v prihodnosti odpravijo in/ali uvedejo nove obveznosti javne službe ali razširi obseg tistih, ki so bile že uvedene. Skupina FS je v primeru uvedbe ali razširitve obveznosti javne službe pridobila pravico do finančnega nadomestila za povezane stroške v skladu s pravili iz Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(38) Natančneje, člen 16 zakona št. 210/1985 je v zvezi s tarifnimi obveznostmi določal, da lahko javni organi ob upoštevanju, da je tarife odobril upravni odbor skupine FS za zagotovitev uravnoteženega upravljanja, z odlokom določijo najvišje tarife, ki se uporabljajo za prevoz oseb in nekaterih vrst blaga. V navedenem členu je bilo določeno, da je lahko vsaka razlika med tarifami, ki jih uvedejo javni organi, in standardnimi tarifami, ki jih določi upravni odbor skupine FS, podlaga za povračilo na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(39) Z zakonom št. 41 z dne 28. februarja 1986 (v nadaljnjem besedilu: **zakon št. 41/1986**) ([35]) so bile odpravljene vse obveznosti javne službe, vključno z obveznostmi upravljanja in tarifnimi obveznostmi, za katere je bila skupini FS priznana pravica do povračila na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 (člen 10(15)). Vendar bi lahko ministrstvo za promet v skladu s členoma 16 in 18 zakona št. 210/1985 z odlokom določilo seznam obveznosti javne službe, ki jih je treba ohraniti zaradi njihovega javnega interesa in v okviru sredstev, dodeljenih iz državnega proračuna.

(40) Ministrstvo za promet je 16. januarja 1990 sprejelo odlok št. 1-T (v nadaljnjem besedilu: **ministrski odlok št. 1-T/1990**). Člen 2 navedenega odloka je določal seznam tarifnih obveznosti, ki se uvedejo za skupino FS za prevoz določenih kategorij potnikov in blaga. Navedeni seznam je vključeval tarifne obveznosti za:

— tovorni promet med celinsko Italijo in Sardinijo v skladu s členom 12 zakona št. 588 z dne 11. junija 1962 ([36]) (v nadaljnjem besedilu: **zakon št. 588/1962**), ki določa merila za izračun železniških tarif za povezave s Sardinijo,

— mednarodni tovorni promet prek pristanišča Trst ter

— mednarodni tovorni promet znotraj Evropske skupnosti za premog in jeklo.

(41) Italijanski organi so od 1. julija 1992, ko je začela veljati Uredba (EGS) št. 1893/91 o spremembi Uredbe (EGS) št. 1191/69 (uvodna izjava 31), uvedbo obveznosti javne službe urejali prek pogodb o izvajanju javne službe in opustili sistem enostranskega uvajanja obveznosti javne službe, določen z odlokom.

([34]) Zakon št. 210/1985 z dne 17. maja 1985 o ustanovitvi subjekta Ferrovie dello Stato.
([35]) Zakon št. 41 z dne 28. februarja 1986 o določbah o letnem in večletnem državnem proračunu.
([36]) Člen 12 zakona št. 588/1962 o načrtu za spodbujanje gospodarskega in socialnega razvoja Sardinije določa: „za blago, ki se prevaža s trajektom, se uporabljajo železniške tarife, izračunane na navidezni razdalji 100 km“ in „za tak prevoz ne veljajo fiksne tarife, doplačila in posebne dajatve v znesku, ki presega znesek, ki velja v Italiji za enako razdaljo in za isto blago, niti tranzitne kvote“.

(42) Zato je Italija, kar zadeva storitve železniškega tovornega prometa, tarifne obveznosti iz uvodne izjave 40 za obdobje od julija do decembra 1992 izvajala s pogodbo o izvajanju javne službe, sklenjeno 23. januarja 1991 med ministrstvom za promet in skupino FS. Navedene tarifne obveznosti je za leto 1993 ohranila tako, da je 29. decembra 1992 s skupino FS sklenila novo pogodbo o izvajanju javne službe. Nato je s skupino FS sklenila dve dodatni pogodbi o izvajanju javne službe za obdobji 1994–1996 in 1997–1999. S pogodbo za obdobje 1997–1999 je bila uvedena klavzula o kontinuiteti, s katero je bila skupina FS po izteku pogodbe zavezana k izpolnjevanju tarifnih obveznosti, določenih v pogodbi, do podpisa naslednjih pogodb o izvajanju javne službe.

(43) V pogodbah o izvajanju javne službe, ki sta bili sklenjeni za obdobji 1994–1996 in 1997–1999, so bile uvedene tarifne obveznosti za naslednje storitve, ki jih je zagotavljala skupina FS:

— nacionalni tovorni promet med celinsko Italijo in Sardinijo v skladu s členom 12 zakona št. 588/1962 o določitvi meril za izračun železniških tarif za povezave s Sardinijo,

— mednarodni tovorni promet prek pristanišča Trst,

— mednarodni tovorni promet znotraj Evropske skupnosti za premog in jeklo: navedena obveznost je izhajala iz sporazuma med predstavniki vlad držav članic Evropske skupnosti za premog in jeklo, podpisanega 21. marca 1955, ki določa uporabo znižanih tarif za prevoz premoga in jekla,

— nacionalni železniški tovorni promet na razdaljah, daljših od 1 000 km, ter

— mednarodni železniški tovorni promet med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko: v skladu s členom 5 ([37]) dvostranskega sporazuma med Italijo in Madžarsko z dne 19. aprila 1988, ratificiranega z zakonom št. 440 z dne 30. decembra 1989 (v nadaljnjem besedilu: **zakon št. 440/1989**) ([38]), je bil za tranzit skozi Avstrijo določen 15-odstotni popust na standardno tarifo, za tranzit skozi (nekdanjo) Jugoslavijo pa 50-odstotni popust na standardno tarifo.

(44) Italija je ukrepe, ki se preiskujejo, sprejela v obdobju 2000–2014. Navedeni ukrepi so opisani v oddelku 3 tega sklepa.

3. **OPIS UKREPOV**

3.1 **Upravičenec**

3.1.1 *Podjetje Trenitalia*

(45) Podjetje Trenitalia je bilo ustanovljeno junija 2000 kot odvisno podjetje pod popolnim nadzorom podjetja Ferrovie dello Stato S.p.A., holdinga skupine FS, katere edini delničar je italijansko ministrstvo za gospodarstvo in finance. Podjetje Trenitalia je bilo ustanovljeno po reformi skupine FS, ki se je začela julija 1998 z organsko, pravno in računovodsko ločitvijo dejavnosti skupine FS (infrastruktura, storitve potniškega prometa, storitve regionalnega prometa in storitve tovornega prometa) ter se nadaljevala z ustanovitvijo ločenih pravnih oseb pod nadzorom skupine FS (podjetje Trenitalia junija 2000 in podjetje Rete Ferroviaria Italiana julija 2001). Takoj ko je bilo podjetje Trenitalia ustanovljeno, je od skupine FS prevzelo zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa. Podjetje Trenitalia je trenutno največji prevoznik v železniškem prometu v Italiji in je bilo do 31. decembra 2016 dejavno na področju prevoza potnikov in tovora.

([37]) Navedeni člen določa, da se „[z]a uvoz in izvoz tovora na Madžarsko in iz nje prek prostega pristanišča Trst železniške tarife državnih mejnih postaj do postaj v prostem pristanišču Trst določijo z uporabo ugodnejše obravnave, kot je določena v veljavnih pogojih in tarifah italijanskih državnih železnic“ in da bodo „[v]sa vprašanja v zvezi z železniškimi storitvami, vključno z vozninami, [...] predmet ločenega sporazuma, ki bo sklenjen med italijanskim državnim železniškim podjetjem in madžarskim upravljavcem železniške infrastrukture po posvetovanju z drugimi železniškimi upravami držav tranzita“.

([38]) S členom 11 zakona št. 440/1989 je bila veljavnost dvostranskega sporazuma omejena na pet let in se je lahko samodejno podaljšala za obdobje petih let, pogodbenici pa sta ga lahko prekinili šest mesecev pred začetkom vsakega obdobja.

3.1.2 *Reorganizacija dejavnosti tovornega prometa skupine FS v letu 2017*

(46) Skupina FS se je odločila, da bo s 1. januarjem 2017 svoje dejavnosti tovornega prometa reorganizirala tako, da bo v en subjekt, tj. skupino Mercitalia ([39]), združila vse dejavnosti skupine FS, povezane s storitvami železniškega tovornega prometa ([40]). Zato je skupina FS dejavnost podjetja Trenitalia na področju železniškega tovornega prometa (t. i. oddelek za tovorni promet) prenesla na novoustanovljeno podjetje Mercitalia Rail S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: **podjetje Mercitalia Rail**) ([41]), ki je pod popolnim nadzorom podjetja Mercitalia Logistics S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: **podjetje Mercitalia Logistics**) ([42]), ta pa je pod izključnim nadzorom skupine FS. Skupina FS prek podjetja Mercitalia Logistics zagotavlja storitve tovornega prometa v Italiji in tujini z uporabo tehnik konvencionalnega in kombiniranega prevoza ([43]).

(47) Prenos se je izvedel po tem, ko je podjetje Mercitalia Rail pridobilo ustrezna varnostna spričevala, da bi lahko delovalo kot prevoznik v železniškem prometu na trgu železniškega tovornega prometa ([44]). Transakcija je bila v obliki sorazmerne oddelitve vseh sredstev in obveznosti oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet v korist podjetja Mercitalia Rail ([45]), vključno z zaposlenimi, voznim parkom, objekti za vzdrževanje, poslovnimi pogodbami in naložbami podjetja Trenitalia v podjetja, dejavna v sektorju prevoza tovora in/ali logistike ([46]). Glede na vrsto dejavnosti, ki je bila predmet notranjega prestrukturiranja skupine FS, podjetje Mercitalia Rail podjetju Trenitalia ni plačalo nobenega nadomestila za prenesene dejavnosti.

(48) Podjetje Mercitalia Rail je 1. januarja 2017 postalo novi lastnik oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet.

([39]) V letnem finančnem poročilu skupine FS za leto 2017 (na voljo na povezavi: https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, nazadnje obiskano 15. novembra 2023) je navedeno: „Leto 2017 je bilo zgodovinsko leto za [skupino FS], saj je začelo delovati podjetje Mercitalia Rail, tj. odcepljeno podjetje podjetja Trenitalia na področju tovornega prometa. Poleg tega je bilo podjetje Mercitalia Logistics ustanovljeno s preoblikovanjem podjetja FS Logistica in deluje kot podholdinška družba, odgovorna za usklajevanje vseh podjetij skupine za logistiko in prevoz tovora, ki skupaj tvorijo [skupino Mercitalia]“ (str. 3). Italijanski organi so v odgovorih z dne 11. aprila 2023 pojasnili, da skupino Mercitalia trenutno sestavljajo podjetje Mercitalia Logistics in njegovih šest odvisnih podjetij: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal SpA, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, TX Logistik in TerAlp.

([40]) Glej https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (nazadnje obiskano 15. novembra 2023). Kot so italijanski organi pojasnili v odgovorih z dne 11. aprila 2023, se je navedena reorganizacija nanašala na dejavnosti podjetja Trenitalia na področju železniškega tovornega prometa in vseh drugih podjetij skupine FS, ki so dejavna na trgu železniškega tovornega prometa.

([41]) Obstoječe podjetje FS Telco Srl se je preimenovalo v Mercitalia Rail Srl in začelo izvajati novo dejavnost, in sicer zagotavljanje in komercializacijo storitev železniškega tovornega prometa, vključno s prevozom nevarnega blaga in odpadkov, v Italiji in tujini.

([42]) Podjetje FS Logistica SpA, ki je bilo ustanovljeno leta 2007 na podlagi odločitve podjetja Ferrovie dello Stato, da vse logistične dejavnosti, ki se izvajajo v okviru skupine FS, združi v enega namenskega prevoznika, je leta 2017 spremenilo ime v Mercitalia Logistics SpA.

([43]) Skupina FS je v letnem finančnem poročilu za leto 2017 (glej opombo [39]) navedla, da je „[skupina FS], kar zadeva prevoz tovora, [...] z ustanovitvijo [skupine] Mercitalia, ki jo vodi podholding Mercitalia Logistics S.p.A., ustvarila in izvaja nov poslovni model, ki vključuje razvoj integriranih rešitev prevoza tovora in logističnega prevoza pod najboljšimi tržnimi pogoji. Znotraj [skupine] so bile železniške storitve, pri katerih se izkoriščajo strokovno znanje in poklicne izkušnje enote odvisnega podjetja Trenitalia S.p.A. za tovorni promet, v tem prvem letu uspešne, deloma zaradi povezovanja z drugimi podjetji skupine“ (glej str. 62).

([44]) Dostop do železniške infrastrukture se odobri samo prevoznikom v železniškem prometu, ki imajo veljavno varnostno spričevalo. Varnostno spričevalo dokazuje, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem upravljanja varnosti in je sposoben izpolnjevati svoje pravne obveznosti. Takrat je bil zakonodajni okvir določen z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 44), ki je veljala do (vključno) 30. oktobra 2020. Z 31. oktobrom 2020 je bila razveljavljena z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).

([45]) Italijanski organi so v odgovorih z dne 11. aprila 2023 Komisiji predložili akt o oddelitvi, ki sta ga 21. decembra 2016 podpisala pravna zastopnika podjetij Trenitalia in Mercitalia Rail, z učinkom od 1. januarja 2017. Z oddelitvijo se je zmanjšal osnovni kapital podjetja Trenitalia in sorazmerno povečala vrednost kapitala podjetja Mercitalia Rail v znesku, ki je enak knjigovodski vrednosti prenesenega oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet.

([46]) Glej letno finančno poročilo skupine FS za leto 2017 (glej opombo [39]), str. 174.

3.2 **Ukrepi**

(49) Podjetje Trenitalia je v obdobju 2000–2014 od države prejelo skupno 1,6 milijarde EUR finančnega nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe na področju storitev železniškega tovornega prometa na celotnem italijanskem ozemlju, vključno na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju. Navedene obveznosti javne službe so se zagotavljale na podlagi naslednjih treh pogodb o izvajanju javne službe, sklenjenih med ministrstvom za infrastrukturo in promet ter podjetjem Trenitalia v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69:

— prva pogodba, podpisana 18. oktobra 2002, je sprva zajemala obdobje od 1. januarja 2000 do 31. decembra 2001 ter se je uporabljala za storitve potniškega ([47]) in tovornega prometa. Navedena pogodba se je na dan izteka veljavnosti na podlagi klavzule o kontinuiteti samodejno podaljšala za dve leti do konca leta 2003 (v nadaljnjem besedilu: **prva pogodba**),

— druga pogodba, podpisana 27. marca 2007, je sprva zajemala obdobje od 1. januarja 2004 do 31. decembra 2006 in se je uporabljala samo za storitve tovornega prometa. Navedena pogodba se je na dan izteka veljavnosti na podlagi klavzule o kontinuiteti samodejno podaljšala za dve leti do konca leta 2008 (v nadaljnjem besedilu: **druga pogodba**),

— tretja pogodba, podpisana 3. decembra 2012, je zajemala obdobje od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2014 in se je uporablja samo za storitve tovornega prometa (v nadaljnjem besedilu: **tretja pogodba**). Navedena pogodba je prenehala veljati 31. decembra 2014 brez podaljšanja.

(50) V prvi in drugi pogodbi je navedeno, da podjetje Trenitalia, če teh pogodb ne bi bilo, ne bi komercialno opravljalo zadevnih storitev tovornega prometa pod enakimi pogoji ([48]). Tretja pogodba se nanaša na obveznost držav članic v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69, da izplačajo nadomestilo podjetju, ki mu je naložena „obveznost javne službe“. Obveznosti javne službe so opredeljene kot obveznosti, ki jih prevozno podjetje, če bi upoštevalo svoje poslovne interese, ne bi prevzelo ali jih ne bi prevzelo v enakem obsegu ali pod enakimi pogoji.

Preglednica 1

Seznam pogodb o izvajanju javne službe, zajetih v formalnem postopku preiskave

Pogodbe o izvajanju javne službe	Obdobje uporabe	Podpis	Prvo izplačilo	Nadomestilo skupaj
I	1. januar 2000–31. december 2003	18. oktober 2002	2003	404,6 milijona EUR
II	1. januar 2004–31. december 2008	27.marec2007	2007	613,7 milijona EUR
III	1. januar 2009–31. december 2014	3. december 2012	2010	612,1 milijona EUR

([47]) Sklep o začetku postopka se je nanašal le na storitve železniškega tovornega prometa, zato storitve potniškega prometa niso zajete v tem sklepu.

([48]) Člen 5(1) prve pogodbe se glasi: „Ministrstvo priznava, da so bile storitve tovornega prometa v skladu s točko 2 v nadaljevanju opravljene v skladu z določbami sporazumov o storitvah za obdobje 1994–1996 in 1997–1999, mednarodnimi obveznostmi države ter odlokom ministrstva za promet št. 1-T iz leta 1990 in povezanimi pravnimi obveznostmi, navedenimi v njem, ter hkrati navaja, da bi se te storitve, če bi jih podjetje opravljalo izključno na komercialni podlagi, opravljale v obsegu ali pod pogoji, drugačnimi od tistih, v katerih so bile dejansko opravljene“. Člen 2(3) druge pogodbe se glasi: „če bi podjetje iste storitve opravljalo izključno na komercialni podlagi, bi se te storitve opravljale v obsegu ali pod pogoji, drugačnimi od tistih, ki so dejansko veljali. Zlasti prevoz blaga na dva največja otoka in z njiju zagotavlja stalne povezave s celino in mobilnost za tovorni promet na dolge in zelo dolge razdalje ter prispeva k ponovni vzpostavitvi teritorialnega ravnovesja“.

3.2.1 *Prva pogodba*

3.2.1.1 Ozadje sklenitve prve pogodbe

(51) Skupina FS je v skladu s klavzulo o kontinuiteti iz pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjeno za obdobje 1997–1999 (glej uvodno izjavo 42), še naprej uporabljala tarifne obveznosti za svoje storitve železniškega tovornega prometa, tudi po izteku te zadnje pogodbe, tj. po 31. decembru 1999.

(52) Skupina FS je morala skladu z direktivo, ki jo je 18. marca 1999 ([49]) izdal predsednik vlade, pripraviti poslovni načrt za posodobitev obveznosti iz pogodbe o izvajanju javne službe za obdobje 1997–1999. Ministrstvu za infrastrukturo in promet je svoj poslovni načrt za obdobje 1999–2003 predstavila leta 1999. V navedenem poslovnem načrtu so bile podrobno opisane tudi storitve železniškega tovornega prometa, ki jih je podjetje izvajalo pod takimi pogoji, da jih pod komercialnimi pogoji ne bi bilo mogoče izvajati brez nadomestila. Ministrstvo za infrastrukturo in promet je julija 2000 odobrilo poslovni načrt, v katerem je opredelilo storitve, za katere je menilo, da jih je treba ohraniti zaradi javnega interesa ([50]).

(53) Podjetje Trenitalia ([51]) ter ministrstvo za infrastrukturo in promet sta 18. oktobra 2002 sklenila prvo pogodbo.

3.2.1.2 Vsebina prve pogodbe

(54) Podjetje Trenitalia je moralo v skladu s prvo pogodbo izpolniti nekatere tarifne obveznosti (tj. obveznost, da za določene storitve zaračunava ceno, ki je nižja od tržne cene v skladu s cenikom podjetja Trenitalia brez tarifnih obveznosti) in obveznosti upravljanja proti plačilu nadomestila, izračunanega v skladu z metodologijo, določeno v pogodbi.

(55) V prvi pogodbi so se brez spremembe parametrov za določitev ustreznega nadomestila ohranile obstoječe tarifne obveznosti, ki so bile določene v pogodbi o izvajanju javne službe za obdobje 1997–1999 (glej uvodno izjavo 43), za naslednje storitve železniškega tovornega prometa, ki jih je izvajalo podjetje Trenitalia:

— *železniški tovorni promet med celino in Sardinijo*: prva pogodba je v skladu s členom 12 zakona št. 588/1962 določala nadomestilo, izračunano kot razlika med železniško tarifo, izračunano na podlagi dejanske prevožene razdalje med Civitavecchio in Golfo Aranci (250 km), in tarifo, izračunano za virtualno razdaljo 100 km,

— *železniški tovorni promet na razdaljah, daljših od 1 000 km* ([52]): cilj te obveznosti je bil ohraniti regresivne tarife na kilometer nad pragom 1 000 km. Če te obveznosti ne bi bilo, se tarifa, ki jo podjetje Trenitalia uporablja za tovorni promet, ne bi več znižala po tisočem kilometru (tj. na ravni, kjer se fiksni stroški v celoti povrnejo) ([53]). V prvi pogodbi je bilo določeno nadomestilo, izračunano kot razlika med zneski, dobljenimi z uporabo teoretične voznine na kilometer (ki se preneha zniževati po točki, ko se fiksni stroški v celoti povrnejo, tj. tisočem kilometru), in zneski, dejansko dobljenimi z uporabo voznine na kilometer, določene v pogodbi s podjetjem Trenitalia, ki se še naprej znižuje tudi po tisočem kilometru,

([49]) Direktiva predsednika vlade z dne 18. marca 1999, objavljena v italijanskem uradnem listu št. 113 z dne 17. maja 1999.
([50]) Te storitve so navedene v uvodni izjavi 55.
([51]) Podjetje Trenitalia je z ustanovitvijo junija 2000 od skupine FS prevzelo izvajanje storitev železniškega tovornega prometa.
([52]) Ta obveznost je veljala le za notranji promet.
([53]) Kot je navedeno v obrazložitvenem poročilu iz februarja 2002 (priloga 9.1 k odgovoru Italije z dne 29. oktobra 2012), se „[t]arifa, ki se uporablja za tovorni promet, [...] povečuje z naraščanjem števila kilometrov, vendar ne sorazmerno; obstaja padajoča lestvica, ki je izrazitejša v začetnih razponih kilometrov, nato pa se postopoma ustali in postane skoraj asimptotična. Po tisočem kilometru pa tarifa postane bolj regresivna, kar odraža tarifne obveznosti, uvedene s prejšnjimi pogodbami o storitvah“.

— *železniški prevoz premoga in jekla znotraj Evropske skupnosti za premog in jeklo*: v prvi pogodbi je bilo določeno nadomestilo, izračunano kot razlika med prihodki, ki izhajajo iz uporabe tarifnih obveznosti, in prihodki, ki bi jih podjetje Trenitalia imelo, če bi uporabljalo svojo standardno tarifo. Ta obveznost je veljala do 1. maja 2002 ([54]),

— *storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko*: v prvi pogodbi je bilo določeno nadomestilo, izračunano na podlagi 15-odstotnega popusta na standardno tarifo za tranzit čez Avstrijo in 50-odstotnega znižanja standardne tarife za tranzit skozi državi nekdanje Jugoslavije (Slovenijo in Hrvaško), ki je bila določena v skladu s členom 5 zakona št. 440/1989. S členom 11 zakona št. 440/1989 je bila veljavnost dvostranskega sporazuma med Italijo in Madžarsko omejena na pet let in se je lahko samodejno podaljšala za obdobje petih let, pogodbenici pa sta ga lahko prekinili šest mesecev pred začetkom vsakega obdobja. V pogodbi je bilo določeno nadomestilo, izračunano kot razlika med prihodkom, ki izhaja iz uporabe tarifnih obveznosti, in prihodkom, ki bi ga podjetje Trenitalia prejelo, če bi uporabljalo svojo standardno tarifo,

— *storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima*: v prvi pogodbi so bile v skladu z določbami ministrskega odloka št. 1-T/1990 določene tarifne obveznosti za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa, ki potekajo prek pristanišča Trst Marittima ([55]), razen tistih, ki se izvajajo med pristaniščem Trst in Madžarsko na podlagi zakona št. 440/1989 ([56]). Nadomestilo je bilo enako razliki med prihodki, pridobljenimi z uporabo tarifnih obveznosti, in prihodki, ki bi jih podjetje Trenitalia prejelo z uporabo svoje standardne tarife, pomnoženi s skupnim številom vagonov, ki pri uvozu/izvozu potujejo prek pristanišča Trst Marittima.

(56) S prvo pogodbo so bile uvedene tudi nove tarifne obveznosti v zvezi z naslednjimi storitvami železniškega tovornega prometa, ki jih je izvajalo podjetje Trenitalia:

— *storitve intermodalnega prevoza na progi Lyon–Torino*: skupina FS in podjetje Société Nationale des Chemins de fer Français (**SNCF**) sta se 15. julija 1999 pogodbeno dogovorila o uporabi 30-odstotnega popusta na standardno tarifo za storitve intermodalnega prevoza na progi Lyon Venissieux–Torino Orbassano. Namen popusta je bil odpraviti zastoje na cestnih prelazih med Italijo in Francijo, ki so nastajali zaradi triletnega zaprtja predora Mont Blanc po nesreči marca 1999. Navedene storitve so omogočale nemoten tranzit blaga, prepeljanega s cestnim prevozom na italijansko-francoski meji, ne glede na dolžino odseka cestnega prevoza ([57]). V prvi pogodbi je bilo določeno nadomestilo, izračunano kot razlika med prihodkom, ki izhaja iz uporabe tarifnih obveznosti, in prihodkom, ki bi ga podjetje Trenitalia prejelo, če bi uporabljalo svojo standardno tarifo. Navedena obveznost je veljala od 1. januarja 2000 do konca leta 2001,

— *kombinirani kopenski železniški tovorni promet*: ta obveznost je veljala le za nacionalne storitve. Njen namen je bil spodbuditi ponovno uravnoteženje načinov prevoza, ki onesnažujejo okolje (kot je cestni), z bolj trajnostnimi načini prevoza (kot je železniški). Veljala je do 31. decembra 2003. V prvi pogodbi je bilo določeno nadomestilo, izračunano kot razlika med povprečno ceno konvencionalnega železniškega prevoza ([58]) in povprečno ceno kombiniranega prevoza, ki se uporablja za celotni obseg kombiniranega prometa.

([54]) To je šest mesecev po objavi Sklepa predstavnikov vlad držav članic, ki so se sestali v okviru Sveta, z dne 23. oktobra 2001 o prenehanju Sporazuma z dne 21. marca 1955 o določitvi mednarodnih železniških tarif za prevoz premoga in jekla v *Uradnem listu Evropske skupnosti*, zaradi česar je Sporazum z dne 21. marca 1955 prenehal veljati.

([55]) Pristanišče Trst Marittima je le del pristanišča Trst; zajema pristaniški bazen blizu pristaniških dokov za nakladanje in razkladanje (pomoli V, VI in VII). Trst Marittima je treba razumeti kot tržaško železniško postajo Campo Marzio, ki je glavna infrastruktura za oskrbovanje navedenih dokov.

([56]) Z ministrskim odlokom št. 239/T z dne 13. aprila 1992 je bilo pojasnjeno, da teh tarifnih obveznosti ni mogoče dodati obveznostim iz zakona št. 440/1989.

([57]) Povedano drugače, dolžina dela poti, opravljenega s cestnim prevozom, ni bila omejena in je lahko presegala dolžino dela poti po železnici (glej opombo 11]).

([58]) Konvencionalni železniški prevoz se nanaša na prevozne storitve, ki se od kraja odhoda do namembnega kraja opravljajo izključno po železnici.

(57) Poleg tega so bile s prvo pogodbo uvedene tudi obveznosti podjetja Trenitalia, da opravlja *prevoze s trajektom in manevriranje pri prevozu tovora med celino in Sardinijo/Sicilijo*. Te obveznosti so omogočile zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa med celino in vsakim od obeh otokov, pri čemer so se vlaki na pomorskem delu proge prevažali s trajekti. Nadomestilo je zajemalo pristojbine, ki jih je podjetje Trenitalia plačalo upravljavcu infrastrukture za opravljanje storitev prevoza s trajektom in manevriranja, izračunane na podlagi cene za vkrcanje in izkrcanje ter cene na enoto za stroške trajekta, pomnožene s številom opravljenih voženj.

(58) Podjetje Trenitalia je moralo v skladu s členom 8 prve pogodbe ministrstvu za infrastrukturo in promet poslati potrjene finančne računovodske izkaze v zvezi z izpolnjevanjem obveznosti javne službe za leto 2001.

(59) Podjetje Trenitalia je moralo v skladu s členom 10 prve pogodbe po njenem izteku še naprej opravljati storitve, zajete v navedeni pogodbi, in sicer do obvestila ministrstva za infrastrukturo in promet ([59]). Nadomestilo za vsak dodaten mesec opravljanja storitev ni smelo presegati ene dvanajstine letnega nadomestila, določenega za leto 2001. Če bi bile sprejete zakonske določbe, ki ne bi bile združljive z obveznostjo nadaljnjega opravljanja storitev, bi lahko podjetje Trenitalia v skladu s postopki iz členov 4 in 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 začasno prenehalo opravljati storitve, ki jih je opravljalo na podlagi klavzule o kontinuiteti, in sicer brez poseganja v nadomestilo za storitve, opravljene do navedenega datuma.

(60) Člen 11 prve pogodbe določa kazen v višini do 250 000 EUR za vsako neizpolnjevanje katere koli obveznosti javne službe iz uvodnih izjav 55, 56 in 57.

(61) Nadomestilo za leta 2000–2003 (356,4 milijona EUR) je Italija plačala v letih 2003 (237,6 milijona EUR) in 2005 (118,8 milijona EUR).

3.2.2 *Druga pogodba*

3.2.2.1 Ozadje sklenitve druge pogodbe

(62) Podjetje Trenitalia je po izteku prve pogodbe (31. decembra 2001) v skladu s klavzulo o kontinuiteti (glej uvodno izjavo 59) še naprej izvajalo obveznosti javne službe, uvedene na podlagi prve pogodbe. Vendar obveznosti javne službe, določene v prvi pogodbi za naslednje storitve, niso več veljale od:

— 1. januarja 2002 za storitve intermodalnega prevoza na progi Lyon–Torino (glej uvodno izjavo 56),

— 1. maja 2002 za železniški prevoz premoga in jekla znotraj Evropske skupnosti za premog in jeklo po prenehanju obstoja Evropske skupnosti za premog in jeklo (glej uvodno izjavo 55),

— 1. januarja 2004 za storitve kombiniranega kopenskega železniškega tovornega prometa (glej uvodno izjavo 56).

(63) Iz poročila, ki ga je podjetje Trenitalia predložilo ministrstvu za infrastrukturo in promet in se je nanašalo na finančne stroške za leto 2005, ki jih je imelo podjetje Trenitalia zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe na podlagi prve pogodbe, je razvidno, da je prva pogodba v zvezi s tovornim prometom med celino in Sardinijo/Sicilijo zajemala le stroške prevozov s trajektom in manevriranja ter da se v njej niso upoštevali dodatni stroški, ki jih je imelo podjetje Trenitalia pri izpolnjevanju obveznosti javne službe med celino in Sardinijo/Sicilijo. Da bi podjetje Trenitalia izpolnilo obveznosti javne službe iz prve pogodbe, je moralo upravljati in vzdrževati več železniških postaj in infrastruktur na Sardiniji in Siciliji za organizacijo nakladanja in razkladanja blaga. Navedeni stroški se v prvi pogodbi niso upoštevali, čeprav jih je podjetje Trenitalia dejansko imelo in so bili neposredno povezani z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, uvedenih s prvo pogodbo.

([59]) V členu 10 prve pogodbe je bilo tudi izrecno navedeno, da mora ministrstvo za infrastrukturo in promet ponovno vzpostaviti obveznosti javne službe in merila za določitev ustreznega nadomestila ob upoštevanju veljavnega postopka deregulacije ter na podlagi študij in poglobljenih analiz, ki jih je treba opraviti.

(64) Ministrstvo za infrastrukturo in promet je zato leta 2006 pripravilo novo pogodbo o izvajanju javne službe. Podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet sta 27. marca 2007 sklenila drugo pogodbo za obdobje 2004–2006, v kateri so bile priznane obveznosti javne službe, ki jih je podjetje Trenitalia izvajalo v skladu s klavzulo o kontinuiteti iz prve pogodbe.

3.2.2.2 Vsebina druge pogodbe

(65) Z drugo pogodbo so bile še naprej uvedene enake tarifne obveznosti (z enakimi parametri za določitev zneska nadomestila), kot jih je vsebovala prva pogodba ([60]):

— regresivno tarifno obveznost za železniški tovorni promet na razdaljah, daljših od 1 000 km,

— tarifno obveznost za mednarodni železniški tovorni promet med pristaniščem Trst in Madžarsko,

— tarifno obveznost za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima,

— tarifno obveznost za železniški tovorni promet med celino in Sardinijo.

(66) Z drugo pogodbo je bila za podjetje Trenitalia še naprej uvedena obveznost opravljanja prevozov s trajektom in manevriranja (za promet na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju), tako kot v prvi pogodbi (glej uvodno izjavo 57).

(67) V nasprotju s prvo pogodbo je bila podjetju Trenitalia z drugo pogodbo naložena dodatna obveznost, da mora opravljati prevoze na določeno število železniških postaj, navedenih v Prilogi 1 k drugi pogodbi o prevozu blaga na Sardinijo in Sicilijo in z njiju, da se ohrani enak obseg storitev železniškega tovornega prometa, kot se je na oba otoka in z njiju opravljal leta 2004.

(68) Posledično je bila z drugo pogodbo uvedena tudi nova metodologija nadomestila za obveznosti javne službe, ki se zagotavljajo na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju. Navedene obveznosti javne službe so predstavljale več kot 70 % nadomestila v okviru druge pogodbe. Nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia na podlagi druge pogodbe, je v nasprotju s prvo pogodbo (glej uvodne izjave 55, 56 in 57) krilo razliko med stroški, povezanimi z organizacijo storitev železniškega tovornega prometa med celino in Sicilijo/Sardinijo (vključno z upravljanjem železniških postaj), in prihodki od navedenih storitev (vključno z nadomestilom, dodeljenim za kritje tarifnih obveznosti in pristojbin, plačanim upravljavcu železniške infrastrukture).

(69) Tako je bilo skupno nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, uvedenih za storitve železniškega tovornega prometa med celino in Sicilijo/Sardinijo, izračunano na podlagi izkaza poslovnega izida podjetja Trenitalia, evidentiranega za navedene storitve. Natančneje, v navedenem izkazu poslovnega izida so se upoštevali prihodki od prevoza blaga (vključno z nadomestilom za kritje prihodkov, izpadlih zaradi uporabe tarifnih obveznosti), in pomožni prihodki ([61]). Kar zadeva stroške, so se v izkazu poslovnega izida upoštevali vsi stroški, povezani z izvajanjem storitev železniškega tovornega prometa med celino in Sardinijo/Sicilijo (izračunani kot stroški na enoto na vlakovni kilometer), ter stroški, ki jih je mogoče pripisati prečkanju morja in manevriranju vagonov ter upravljanju železniških postaj in njihovih objektov. Nadomestilo je vključevalo dobiček, določen kot rezultat tehtanega povprečja stroškov kapitala in vloženega kapitala podjetja Trenitalia.

(70) Nazadnje, z drugo pogodbo je bila uvedena tudi obveznost načrtovanja in usklajevanja vseh pomožnih dejavnosti pri zagotavljanju vseh storitev železniškega tovornega prometa, zajetih v drugi pogodbi (zlasti vzdrževanje in prenova voznega parka, optimalna raven varnostnih pogojev ter upravne in poslovne dejavnosti v podporo upravljanju storitev).

([60]) Italija na podlagi druge pogodbe ni več uvedla tarifnih obveznosti za železniški prevoz premoga in jekla znotraj Evropske skupnosti za premog in jeklo (glej uvodno izjavo 55), storitve intermodalnega prevoza na progi Lyon–Torino (glej uvodno izjavo 56) in storitve kombiniranega tovornega prometa, ki se od 1. januarja 2004 dejansko niso več izvajale (glej uvodno izjavo 55).

([61]) Pomožni prihodki so prihodki od blaga ali storitev, ki niso osnovna dejavnost podjetja (ki so v tem primeru storitve tovornega prometa).

(71) V drugi pogodbi je bilo predvideno izplačilo celotnega zneska nadomestila v obliki celotne letne pristojbine, ki se plača v dveh obrokih (80 % zneska se plača vsako leto, ko podjetje Trenitalia do 30. junija leta, ki sledi referenčnemu letu, predloži letne gospodarske napovedi, preostalih 20 % zneska pa, ko podjetje Trenitalia predloži potrjene letne računovodske izkaze). Podjetje Trenitalia je moralo v skladu s členom 5(2) druge pogodbe letne računovodske izkaze, ki so jih potrdili revizorji in so bili pripravljeni v skladu s členom 5(3) odloka iz leta 2003, poslati v pregled ministrstvu za infrastrukturo in promet do 30. septembra leta, ki sledi referenčnemu letu. Ministrstvo za infrastrukturo in promet je moralo v 45 dneh po prejemu navedenih izkazov preveriti te izkaze in število storitev, ki jih je dejansko zagotovilo podjetje Trenitalia.

(72) V drugi pogodbi je bil določen najvišji znesek skupnega letnega nadomestila, ki se na podlagi proračunske napovedi ministrstva za gospodarstvo in finance za ustrezno leto dodeli za izpolnjevanje vseh obveznosti javne službe, določenih v drugi pogodbi za leta 2004–2006. Skupno dodeljeno letno nadomestilo v nobenem primeru ni smelo presegati dejanskega finančnega bremena, ki ga je nosilo podjetje Trenitalia za vsako leto triletnega obdobja 2004–2006, kot je razvidno iz potrjenih letnih računovodskih izkazov. Če je izplačano nadomestilo presegalo finančno breme, ki ga je dejansko nosilo podjetje Trenitalia, je ministrstvo za infrastrukturo in promet po predložitvi letnih računovodskih izkazov podjetja Trenitalia 30. septembra vsako leto od dolgovanega nadomestila odštelo ustrezen presežni znesek ([62]).

(73) V členu 9 druge pogodbe je bila predvidena kazen v višini 50 000 EUR, ki se odšteje od dolgovanega nadomestila, za neizpolnjevanje katere koli obveznosti javne službe, naložene podjetju Trenitalia na podlagi druge pogodbe ([63]).

(74) S členom 12 druge pogodbe je bila veljavnost druge pogodbe podaljšana do nadaljnjega obvestila ministrstva za infrastrukturo in promet. Tako obvestilo je moralo biti dano vsaj 90 dni vnaprej, nanašalo pa se je lahko na prekinitev nekaterih ali vseh obveznosti javne službe, zajetih v zadevni pogodbi. Podjetje Trenitalia je na podlagi tega člena storitve železniškega tovornega prometa, zajete v drugi pogodbi, izvajalo tudi po njenem izteku, in sicer do obvestila ministrstva za infrastrukturo in promet. Nadomestilo za vsak dodaten mesec opravljanja storitev ni smelo presegati ene dvanajstine letnega nadomestila, določenega za leto 2004. Če bi bile sprejete zakonske določbe, ki ne bi bile združljive z obveznostjo nadaljnjega opravljanja storitev, bi lahko podjetje Trenitalia v skladu s postopki iz členov 4 in 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 začasno prenehalo opravljati storitve, ki jih je opravljalo na podlagi klavzule o kontinuiteti, in sicer brez poseganja v nadomestilo za storitve, opravljene do navedenega datuma.

(75) Skupno nadomestilo, ki ga je podjetje Trenitalia prejelo na podlagi druge pogodbe, je znašalo 613,7 milijona EUR. Nadomestilo za leto 2004 (118,8 milijona EUR) je bilo izplačano leta 2007, in sicer po podpisu pogodbe ([64]). Kar zadeva nadomestilo za storitve, opravljene v naslednjih letih (tj. letih 2005, 2006, 2007 in 2008), so bila izplačila izvedena med letoma 2007 in 2009 v dveh obrokih:

— 80 % zneska je bilo izplačanega na podlagi zahtevka, ki ga je podjetje Trenitalia predložilo ministrstvu za infrastrukturo in promet ter ki mu je bil priložen letni razvoj gospodarskih parametrov, uporabljenih za spremljanje točnosti ocenjenega nadomestila,

— 20 % zneska je bilo izplačanega ob predložitvi potrjenih računovodskih izkazov.

([62]) Glej člen 4(2) druge pogodbe.

([63]) *Ad hoc* kazni so bile naložene v primeru: nepredložitve računovodskih podatkov ministrstvu za infrastrukturo in promet, neizpolnjevanja obveznosti glede kakovosti storitev iz člena 6(2) druge pogodbe, neizpolnjevanja obveznosti zagotavljanja storitev v zvezi z vodenjem posebnega seznama javno dostopnih objektov za tovorni promet na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju.

([64]) Plačilo nadomestila za leto 2004 je bilo določeno v členu 5(4) druge pogodbe, v katerem je bilo potrjeno, da je podjetje Trenitalia za leto 2004 izpolnilo obveznosti javne službe iz člena 2(1), kot je določeno v Prilogi 1, in da so bile obveznosti iz člena 3 izpolnjene. „Zato se nadomestilo podjetju izplača brez nadaljnjega izpolnjevanja obveznosti.“

3.2.3 *Tretja pogodba*

3.2.3.1 Ozadje sklenitve tretje pogodbe

3.2.3.1.1 Postopna odprava obveznosti javne službe, uvedenih z drugo pogodbo

(76) Podjetje Trenitalia je po izteku druge pogodbe (31. decembra 2006) še naprej izvajalo obveznosti javne službe na podlagi člena 12 druge pogodbe.

(77) Vendar je podjetje Trenitalia 17. januarja 2008 ministrstvo za infrastrukturo in promet obvestilo, da predvideni stroški za izpolnjevanje obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe močno presegajo znesek nadomestila, ki ga mora Italija plačati za leto 2008 ([65]). Glede na znatno tveganje, da za izgube ne bo prejelo nadomestila, je ministrstvu za infrastrukturo in promet sporočilo, da bo moralo zmanjšati obveznosti javne službe, ki se zagotavljajo na podlagi druge pogodbe, in zlasti začasno prenehati opravljati prevozne storitve na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju, saj so na podlagi druge pogodbe prinašale največjo izgubo.

(78) Ministrstvo za infrastrukturo in promet se je 18. januarja 2008 seznanilo z znatnimi izgubami, ki jih je utrpelo podjetje Trenitalia, in se strinjalo, da bo ponovno pregledalo obseg obveznosti javne službe, da bi ublažilo tveganje, da se podjetju Trenitalia izplača prenizko nadomestilo za leto 2008, zlasti v zvezi s prevoznimi storitvami na Sardinijo in z nje.

(79) Ministrstvo za infrastrukturo in promet je 28. maja 2008 od podjetja Trenitalia zahtevalo, naj predloži podatke o izpolnjevanju obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe, zlasti finančne podatke (zabeleženi stroški in prihodki) in podatke o prevozu (število ton prepeljanega blaga, število prepeljanih vlakovnih kilometrov, povprečna razdalja itd.). Italijanski organi so nameravali pregledati potrebo po obveznostih javne službe, zlasti zaradi razvoja trga železniškega tovornega prometa po njegovi popolni liberalizaciji 1. januarja 2007 (glej uvodno izjavo 23).

(80) Ministrstvo za infrastrukturo in promet je z dopisom z dne 27. oktobra 2008 podjetje Trenitalia obvestilo, da namerava pregledati obseg obveznosti javne službe, ki so bile naložene podjetju Trenitalia v zvezi z železniškim tovornim prometom na Sardinijo, in da je za upoštevanje spremembe obsega obveznosti javne službe potrebna nova pogodba o izvajanju javne službe, ki se bo uporabljala od 1. januarja 2009. V navedenem dopisu je navedlo, da se je skupaj z deželo Sardinijo odločilo za reorganizacijo prevoza blaga med Sardinijo in celino, in sicer tako, da se bo železniški promet na Sardiniji opustil, blago na navedenem otoku pa se bo prevažalo le po cesti ([66]). Poleg tega je priznalo, da so storitve železniškega tovornega prometa na Sardinijo, ki jih je izvajalo podjetje Trenitalia pod pogoji, določenimi v drugi pogodbi, vključevale znatne stroške.

(81) Podjetje Trenitalia je 19. decembra 2008 predložilo podatke, ki so jih zahtevali italijanski organi. Italijanski organi so na podlagi navedenih podatkov dokazali, da se je med letoma 2004 in 2007 močno zmanjšal obseg prevoza (–84 % prepeljanih ton) pri mednarodnih storitvah, za katere veljajo tarifne obveznosti na podlagi druge pogodbe ([67]). Italija je na podlagi tega menila, da tarifne obveznosti iz druge pogodbe, naložene za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med pristaniščem Trst in Madžarsko, ter tiste, ki se izvajajo prek pristanišča Trst Marittima, niso več pomembne, saj se je povpraševanje po navedenih storitvah med letoma 2004 in 2007 močno zmanjšalo.

([65]) Podjetje Trenitalia je ministrstvu za infrastrukturo in promet v dopisu z dne 17. januarja 2008 sporočilo, da je podjetje za leto 2008 načrtovalo skupne stroške v višini 149 milijonov EUR, italijanski organi pa so za leto 2008 načrtovali izplačilo nadomestila v višini 92 milijonov EUR. Sklicevalo se je tudi na potrjene računovodske izkaze za leto 2006, predložene navedenemu ministrstvu, iz katerih je razvidno, da je imelo podjetje Trenitalia leta 2006 zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe 179 milijonov EUR stroškov.

([66]) V skladu z drugo pogodbo bi podjetje Trenitalia za prevoz blaga na Sardinijo in z nje izvajalo storitve železniškega tovornega prometa na celini k različnim pristaniščem na celini; nato bi vkrcalo vagone na plovila in jih izkrcalo na Sardiniji, da bi nadaljevali potovanje z vlakom prek različnih železniških postaj na Sardiniji (in obratno). Vendar so se italijanski organi odločili, da podjetju Trenitalia ne bo več treba vkrcati vlakov na plovila, saj se bo blago izkrcalo neposredno v pristaniščih na celini in nato po morju prepeljalo na Sardinijo, kjer ga bodo prevzeli prevozniki v cestnem prometu in ga dostavljali po vsem otoku.

([67]) Tj. mednarodni železniški tovorni promet med pristaniščem Trst in Madžarsko ter mednarodni železniški tovorni promet prek pristanišča Trst Marittima.

(82) Poleg tega so italijanski organi v zvezi z železniškim tovornim prometom na razdaljah, daljših od 1 000 km, navedli, da so bile navedene storitve na splošno osredotočene na segmente v severnih delih Italije, saj so navedeni segmenti podjetju Trenitalia prinesli znatno večji dobiček. Zadevno podjetje je v poslovnem načrtu za obdobje 2007–2011 predvidelo reorganizacijo svojih storitev tovornega prometa, da bi jih usmerilo v segmente, ki so bili najbolj dobičkonosni, zlasti po 1. januarju 2007, ko so se storitve železniškega tovornega prometa na nacionalni ravni odprle konkurenci. Z navedeno reorganizacijo dejavnosti železniškega tovornega prometa je podjetje Trenitalia znatno zmanjšalo storitve, ki jih je zagotavljalo v južni Italiji in na glavnih otokih (Sicilija/Sardinija), zlasti po letu 2007. Italijanski organi so zato menili, da tarifne obveznosti za razdalje, daljše od 1 000 km, niso več primerne za spodbujanje železniškega tovornega prometa v južno Italijo.

(83) Zato ministrstvo za infrastrukturo in promet od podjetja Trenitalia od 1. januarja 2009 ni več zahtevalo, da mora izpolnjevati tarifne obveznosti iz druge pogodbe.

(84) Poleg tega po reorganizaciji prevoza blaga med Sardinijo in celino od 1. januarja 2009 niso več veljale obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe o železniškem tovornem prevozu med Sardinijo in celino.

(85) Zato so za podjetje Trenitalia od 1. januarja 2009 veljale le obveznosti javne službe iz druge pogodbe v zvezi z opravljanjem storitev železniškega tovornega prometa na Sicilijo in z nje, in sicer na podlagi klavzule o kontinuiteti iz člena 12 druge pogodbe (tj. obveznost opravljanja manevriranja in prevozov s trajekti).

3.2.3.1.2 Osnutek tretje pogodbe z dne 4. marca 2009

(86) Ministrstvo za infrastrukturo in promet ter podjetje Trenitalia sta se novembra 2008 začela pogajati o novi pogodbi o izvajanju javne službe.

(87) Ministrstvo za infrastrukturo in promet je podjetje Trenitalia z dopisom z dne 26. februarja 2009 pozvalo, naj ohrani javne storitve železniškega tovornega prometa med južno in severno Italijo, dokler ne opredelita obsega tretje pogodbe. Po mnenju Italije je bilo nadaljnje opravljanje navedenih storitev bistveno za zagotavljanje stalnega pretoka blaga med južno in severno Italijo ter s tem za ohranjanje gospodarskega ravnovesja med italijanskimi deželami.

(88) Po navedbah Italije sta se podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet 4. marca 2009, ko sta si izmenjala osnutek tretje pogodbe, dogovorila o večini pogojev navedene pogodbe. V navedenem osnutku je bilo določeno, da mora podjetje Trenitalia izvajati storitve železniškega tovornega prometa v dežele Abruci, Bazilikata, Kalabrija, Kampanija, Molize, Apulija in Sicilija ter iz njih (člen 4 osnutka pogodbe in Priloga 1 k navedenemu osnutku pogodbe), podjetju Trenitalia pa je bila naložena obveznost zagotavljanja določenega obsega storitev na leto (12,8 milijona vlakovnih kilometrov) ([68]). Te storitve je bilo treba zagotoviti na zahtevo katere koli stranke v Italiji (razen če je bil prihodek na vlakovni kilometer nižji od 5,1 EUR in/ali razlika med stroški in prihodki na vlakovni kilometer višja od 16 EUR na vlakovni kilometer) in ob upoštevanju nekaterih ravni kakovosti, navedenih v Prilogi 2 k osnutku pogodbe. V osnutku pogodbe je bilo določeno obdobje veljavnosti od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2013.

(89) Nadomestilo je krilo razliko med prihodki od prometa in povezanimi stroški, ki so bili povezani z izpolnjevanjem obveznosti javne službe na podlagi osnutka pogodbe ([69]). Podjetje Trenitalia je bilo upravičeno do celotne letne pristojbine (člen 6(6) osnutka pogodbe), izplačane v dveh obrokih (90 % zneska se plača po predložitvi realiziranih prejemkov ministrstvu za infrastrukturo in promet, preostalih 10 % zneska pa po predložitvi letnega poročila o količini in kakovosti prevoznih storitev, ki jih opravlja podjetje Trenitalia). Nadomestilo je bilo izračunano na podlagi industrijskega načrta skupine FS za obdobje 2007–2011 (člen 6(3) osnutka pogodbe). Podjetje Trenitalia je moralo ministrstvu za infrastrukturo in promet ter ministrstvu za gospodarstvo in finance vsako leto predložiti potrjene računovodske izkaze s potrditvijo zneska prihodkov, stroškov in dajatev, ki jih je podjetje imelo pri opravljanju obveznosti zagotavljanja storitev iz osnutka pogodbe (člen 6(7) osnutka pogodbe).

([68]) V osnutku pogodbe (člen 5) je bila določena tudi obveznost podjetja Trenitalia, da načrtuje in usklajuje vse dejavnosti, potrebne za izpolnjevanje obveznosti javne službe (vzdrževanje voznega parka, varnostni pogoji ter upravne in poslovne podporne dejavnosti). Prav tako se je zahtevalo, da podjetje Trenitalia zagotovi natančno beleženje podatkov in informacij v zvezi z obveznostmi javne službe, določenimi v osnutku pogodbe (člen 6 osnutka pogodbe).

([69]) Nadomestilo za leto 2009 je bilo določeno v višini 93 milijonov EUR, za leti 2010 in 2011 pa v višini 107 milijonov EUR (brez DDV).

(90) V osnutku pogodbe so bile določene kazni, če podjetje Trenitalia ne bi izpolnjevalo standardov kakovosti, določenih v osnutku pogodbe. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da bi se v primeru prekinitev in sprememb storitev zaradi izrednih dogodkov ali dogodkov, ki jih ni mogoče pripisati podjetju Trenitalia, nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia, znižalo sorazmerno s številom vlakovnih kilometrov, ki niso bili opravljeni.

(91) Razprave in pogajanja o pogojih osnutka tretje pogodbe so se nadaljevala v naslednjih mesecih. Po navedbah Italije so se odprta vprašanja, o katerih so potekala pogajanja, nanašala na točno število vlakovnih kilometrov, ki naj bi jih letno opravilo podjetje Trenitalia ([70]). Medtem je podjetje Trenitalia izpolnilo obveznosti javne službe, dogovorjene z ministrstvom za infrastrukturo in promet, kot je določeno v osnutku pogodbe z dne 4. marca 2009, in za leto 2009 opravilo skupno 14 milijonov vlakovnih kilometrov.

3.2.3.1.3 Osnutek tretje pogodbe z dne 29. oktobra 2010

(92) Podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet sta 29. oktobra 2010 dokončno oblikovala osnutek tretje pogodbe, v katerem so bile v bistvu ponovljene določbe iz osnutka pogodbe z dne 4. marca 2009, hkrati pa so bile uvedene nekatere spremembe. Navedene spremembe so se nanašale na obdobje veljavnosti pogodbe ([71]), število vlakovnih kilometrov, ki jih mora zagotoviti podjetje Trenitalia ([72]), parametre za izračun nadomestila ([73]) in sistem kazni ([74]).

(93) Vsebina osnutka tretje pogodbe z dne 29. oktobra 2010 je do podpisa tretje pogodbe s strani ministrstva za infrastrukturo in promet 3. decembra 2012 ostala nespremenjena. Ta vsebina je opisana v točki 3.2.3.2.

(94) Generalni direktor ministrstva za infrastrukturo in promet je 29. oktobra 2010 kabinetu ministra za infrastrukturo in promet poslal končni osnutek tretje pogodbe skupaj s spremnim dopisom, v katerem je poudaril, da je podjetje Trenitalia od 1. januarja 2009 opravljalo storitve v skladu s pogoji iz končnega osnutka tretje pogodbe.

(95) Italijanski organi so po dogovoru o osnutku tretje pogodbe z dne 29. oktobra 2010 sprejeli zakonski odlok št. 225 z dne 29. decembra 2010 (ratificiran z zakonom št. 11 z dne 26. februarja 2011), s katerim so ministrstvo za gospodarstvo in finance pooblastili, da podjetju Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe za leto 2009 dodeli nadomestilo, ki je določeno z letnim zakonom o proračunu in izračunano v skladu s parametri, določenimi v osnutku tretje pogodbe.

3.2.3.2 Vsebina tretje pogodbe

(96) Tretja pogodba (sklenjena 3. decembra 2012 na podlagi osnutka, dogovorjenega med ministrstvom za infrastrukturo in promet ter podjetjem Trenitalia 29. oktobra 2010) se je nanašala na opravljanje storitev železniškega tovornega prometa v južno Italijo in iz nje, kot je določeno v prvi alinei uvodne izjave 97. S tretjo pogodbo je bila podjetju Trenitalia naložena obveznost, da letno zagotovi določen obseg storitev, ki jih financira država v okviru razpoložljivih javnih sredstev ([75]). Te storitve je bilo treba zagotoviti na zahtevo katere koli stranke in ob upoštevanju nekaterih ravni kakovosti in učinkovitosti, navedenih v prilogah 1 in 3 k tretji pogodbi ([76]). Tretja pogodba za razliko od prve in druge pogodbe ni zajemala storitev železniškega tovornega prometa na Sardinijo in z nje ter ni vključevala tarifnih obveznosti, tako da je podjetje Trenitalia lahko uporabljalo tržne cene ([77]).

([70]) Italija je 22. aprila 2009 predložila dopis, ki ga je podjetje Trenitalia poslalo ministrstvu za infrastrukturo in promet in v katerem je navedlo, da so pogajanja o osnutku pogodbe napredovala in da morata pogodbenici opredeliti dokončno število vlakovnih kilometrov (v razponu od 9,4 do 13 milijonov vlakovnih kilometrov), ki jih je treba zagotoviti v skladu z razpoložljivimi proračunskimi sredstvi za obdobje 2009–2011.

([71]) V osnutku z dne 29. oktobra 2010 je bilo določeno obdobje od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2014 (tj. daljše obdobje v primerjavi z osnutkom z dne 4. marca 2009, ki je zajemalo obdobje le do 31. decembra 2013).

([72]) V osnutku z dne 29. oktobra 2010 je bilo določeno, da se bo namesto 12,8 milijona vlakovnih kilometrov opravilo 11,9 milijona vlakovnih kilometrov.

([73]) V osnutku z dne 29. oktobra 2010 je bilo navedeno, da so parametri za določitev pogodbe opredeljeni v gospodarskem in finančnem načrtu podjetja Trenitalia.

([74]) V primerjavi z osnutkom z dne 4. marca 2009 je sistem kazni v osnutku z dne 29. oktobra 2010 podrobneje opredeljen.

([75]) Podjetje Trenitalia je moralo v skladu s členom 4(4) tretje pogodbe zagotoviti prevoze tovora v okviru letnih sredstev, določenih z državnim proračunom in navedenih v predhodnem gospodarskem in finančnem načrtu iz Priloge 2 k tretji pogodbi.

([76]) Raven kakovosti je v bistvu vključevala obveznost točnosti.

([77]) Podjetje Trenitalia je moralo v skladu s členom 4(5) tretje pogodbe strankam zaračunavati „tarifne obveznosti, ki so strogo sorazmerne s tržnimi pogoji in ki se lahko oblikujejo glede na pogodbene količine, v vsakem primeru pa se morajo uporabljati nediskriminatorno“.

(97) Podjetje Trenitalia se je v skladu s členom 4 tretje pogodbe zavezalo, da bo:

— zagotovilo 11,9 milijona vlakovnih kilometrov ([78]) storitev železniškega tovornega prometa z vlakovnimi pošiljkami konvencionalnega železniškega prevoza ([79]) ali kombiniranim prevozom ([80]) v južno Italijo in iz nje ([81]), vključno s Sicilijo, v skladu z jadranskim in tirenskim geografskim območjem, vsem prevoznikom, ki jih zahtevajo, in sicer z minimalno stopnjo učinkovitosti in v okviru sredstev, dodeljenih iz javnega proračun in navedenih v poslovnem načrtu,

— načrtovalo in usklajevalo vse dejavnosti, potrebne za izpolnjevanje obveznosti javne službe, uvedene s tretjo pogodbo (vzdrževanje voznega parka, varnostni pogoji, upravne in poslovne podporne dejavnosti),

— zagotavljalo natančno beleženje podatkov in informacij v zvezi z obveznostmi javne službe, ki se zagotavljajo na podlagi tretje pogodbe (merila za pripravo analitičnih regulativnih računov so podrobno urejena v Prilogi 2 k tretji pogodbi).

(98) Tretja pogodba je določala minimalno raven učinkovitosti, pod katero bi podjetje Trenitalia lahko zavrnilo opravljanje zahtevane storitve. V Prilogi 1 k tretji pogodbi je bilo določeno, da mora podjetje Trenitalia zagotoviti storitev v vseh primerih, razen če razlika med stroški in prihodki na vlakovni kilometer presega 19 EUR na vlakovni kilometer in je ta razlika večja od 73 % skupnih stroškov.

(99) Nadomestilo je krilo razliko med prihodki od prometa in povezanimi stroški, ki so bili povezani z izpolnjevanjem obveznosti javne službe na podlagi tretje pogodbe. Podjetje Trenitalia je bilo upravičeno do celotne letne pristojbine. Nadomestilo je bilo izračunano na podlagi predhodnega gospodarskega in finančnega načrta podjetja Trenitalia, priloženega tretji pogodbi (Priloga 2) ([82]). V skladu z določbami iz Priloge 2 k tretji pogodbi bi bilo treba prenizko nadomestilo za začetna leta, zajeta v tretji pogodbi, izravnati v naslednjih letih, da bi dosegli ravnovesje za celotno obdobje 2009–2014. Podjetje Trenitalia je moralo ministrstvu za infrastrukturo in promet ter ministrstvu za gospodarstvo in finance vsako leto predložiti potrjene računovodske izkaze s potrditvijo zneska prihodkov, stroškov in dajatev, ki jih je podjetje imelo pri izpolnjevanju obveznosti javne službe iz tretje pogodbe ([83]).

([78]) V skladu s členom 10 tretje pogodbe je bilo mogoče spremeniti ponudbo, predloženo stranki v odgovor na njeno zahtevo iz Priloge 1 k tretji pogodbi, če je obstajalo razhajanje pri gospodarskih dejavnikih in dejavnikih obsega, določenih v poslovnem načrtu podjetja Trenitalia (ki je bil podlaga za gospodarske in storitvene parametre, navedene v pogodbi).

([79]) V Prilogi 1 k tretji pogodbi je določeno, da se izraz „vlakovne pošiljke konvencionalnega železniškega prevoza“ nanaša na železniški prevoz, ki se izvaja izključno na zahtevo stranke ali skupin strank na podlagi vnaprej določenih tehničnih parametrov časa, pogostosti, zmogljivosti in največje dolžine, o katerih se dogovorita prevoznik in stranka ter je predmet dogovora s stranko.

([80]) V Prilogi 1 k tretji pogodbi je določeno, da izraz „kombinirani prevoz“ pomeni tovorni promet, pri katerem tovornjak, priklopnik ali polpriklopnik z vlečnim vozilom, zamenljivim tovoriščem ali zabojnikom ali brez njega opravi začetni ali končni del vožnje po cesti, drugi del pa po železnici, brez vmesnega prekladanja.

([81]) V Prilogi 1 k tretji pogodbi z naslovom Načrtovana ponudba je navedenih naslednjih 42 enosmernih povezav dežela (odhoda)/(namembna) dežela: (1) Abruci/Abruci, (2) Abruci/Kampanija, (3) Abruci/severna Italija, (4) Abruci/Apulija, (5) Bazilikata/Kalabrija, (6) Bazilikata/severna Italija, (7) Bazilikata/Apulija, (8) Bazilikata/Sicilija, (9) Kalabrija/Bazilikata, (10) Kalabrija/Kalabrija, (11) Kalabrija/Kampanija, (12) Kalabrija/severna Italija, (13) Kalabrija/Apulija, (14) Kalabrija/Sicilija, (15) Kampanija/Bazilikata, (16) Kampanija/Kalabrija, (17) Kampanija/Kampanija, (18) Kampanija/severna Italija, (19) Kampanija/Apulija, (20) Kampanija/Sicilija, (21) Molize/Apulija, (22) severna Italija/Abruci, (23) severna Italija/Bazilikata, (24) severna Italija/Kalabrija, (25) severna Italija/Kampanija, (26) severna Italija/Apulija, (27) severna Italija/Sicilija, (28) severna Italija/severna Italija, (29) Apulija/Abruci, (30) Apulija/Bazilikata, (31) Apulija/Kalabrija, (32) Apulija/Kampanija, (33) Apulija/Molize, (34) Apulija/severna Italija, (35) Apulija/Apulija, (36) Apulija/Sicilija, (37) Sicilija/Bazilikata, (38) Sicilija/Kalabrija, (39) Sicilija/Kampanija, (40) Sicilija/severna Italija, (41) Sicilija/Apulija, (42) Sicilija/Sicilija. V zvezi s povezavami severna Italija/severna Italija je v Prilogi 2 navedeno: „Glede na organizacijo omrežja za tovorni promet so proge sever/sever ‚vnosi‘ (jadranski oziroma tirenski) v promet univerzalnega obsega oziroma delež vlakov, ki je potreben za opravljanje storitev, zajetih v pogodbi.“

([82]) Priloga 2 je poleg beleženja podatkov in informacij vključevala poslovni načrt, regulativne analitične računovodske postopke in merila, ki se bodo uporabljali v letih 2009–2010 in 2011–2014.

([83]) Člen 5(1)(e) tretje pogodbe.

(100) Podjetje Trenitalia je moralo v skladu s členom 5(1)(e) tretje pogodbe letne računovodske izkaze, ki so jih potrdili revizorji in so bili pripravljeni v skladu s členom 5(3) odloka iz leta 2003, poslati v pregled ministrstvu za infrastrukturo in promet v 90 dneh po odobritvi računovodskih izkazov podjetja.

(101) V pogodbo je bil vključen podroben sistem obveznosti, kontrol in kazni ([84]). Poleg tega je bilo ugotovljeno, da bi se v primeru prekinitev in sprememb storitev zaradi izrednih dogodkov ali dogodkov, ki jih ni mogoče pripisati podjetju Trenitalia, nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia, znižalo sorazmerno s številom vlakovnih kilometrov, ki niso bili opravljeni ([85]).

(102) Skupno nadomestilo, ki ga je podjetje Trenitalia prejelo na podlagi tretje pogodbe, je znašalo 612,1 milijona EUR. Nadomestilo za leti 2009 in 2010 je bilo podjetju Trenitalia izplačano 21. decembra 2010; nadomestilo za naslednja leta (od 2011 do 2014) pa je bilo podjetju Trenitalia izplačano letno v dveh obrokih: (i) 90 % je bilo izplačanih vsak mesec za nazaj po načelu sorazmernosti; (ii) 10 % je bilo obračunanih od aprila leta, ki je sledilo referenčnemu letu, brez kazni ([86]).

4. **RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA**

4.1.1 *Obstoj državne pomoči*

(103) Komisija je v sklepu o začetku postopka menila, da nadomestilo za javne storitve, dodeljeno za izpolnjevanje obveznosti javne službe v železniškem tovornem prometu, pomeni državno pomoč v korist podjetja Trenitalia v smislu člena 107(1) PDEU.

(104) Komisija je predhodno menila, da se je nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia v okviru treh pogodb o izvajanju javne službe, financiralo neposredno iz državnega proračuna in ga je mogoče neposredno pripisati italijanski državi, saj je pogodbe podpisalo ministrstvo za infrastrukturo in promet ([87]).

(105) Kar zadeva obstoj prednosti za zadevno podjetje, je Komisija dvomila, da so izpolnjeni zadevni štirje pogoji iz sodbe v zadevi Altmark.

(106) V zvezi s prvim pogojem iz sodbe v zadevi Altmark, ki se nanaša na pooblastitev za izpolnjevanje obveznosti javne službe, je Komisija dvomila o obstoju nedelovanja trga v zvezi z zadevnimi tremi pogodbami o izvajanju javne službe zaradi prisotnosti zasebnih prevoznikov v južni Italiji in glede na vrste storitev, ki jih je izvajalo podjetje Trenitalia.

(107) Komisija je dvomila tudi o izpolnjevanju drugega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark v zvezi s predhodno določitvijo parametrov, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, saj je podjetje Trenitalia storitve, za katere veljajo obveznosti javne službe, začelo izvajati pred sklenitvijo zadevnih pogodb o izvajanju javne službe.

(108) Kar zadeva tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark, v skladu s katerim nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, Komisija ni imela zadostnih elementov za sklep, da nadomestilo ni bilo prekomerno.

([84]) Členi 8, 11 in 12 tretje pogodbe.
([85]) Člen 8(3) tretje pogodbe.
([86]) Glej člen 9(3) tretje pogodbe: „90-odstotni delež letne pristojbine se lahko obračuna za nazaj vsak mesec po načelu sorazmernosti. Preostali znesek se lahko obračuna od aprila naslednjega leta, brez kazni iz člena 13“.
([87]) V skladu s členom 38(2) zakona št. 166/2002 z dne 1. avgusta 2002, kakor je bil spremenjen z zakonom št. 222/2007 z dne 29. novembra 2007, pooblastitev za izpolnjevanje obveznosti javne službe v nacionalnem interesu spada med naloge ministrstva za infrastrukturo in promet.

(109) Nazadnje, kar zadeva četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ([88]), je Komisija menila, da ta pogoj ni izpolnjen, ker podjetje Trenitalia ni bilo pri nobeni od treh pogodb o izvajanju javne službe izbrano za ponujanje storitev s postopkom za oddajo javnega naročila, raven nadomestila pa ni temeljila na analizi stroškov, ki bi jih imelo dobro vodeno podjetje. Komisija je zlasti v zvezi s tretjo pogodbo, kar zadeva študijo, ki jo je predložila Italija ([89]), ugotovila, da je v študiji jasno navedeno, da podjetje Trenitalia zlasti v južni Italiji deluje v drugačnem operativnem in tehničnem okviru kot drugi evropski prevozniki v železniškem tovornem prometu, in sklenjeno, da ga ni mogoče šteti za tako učinkovitega kot njegove glavne evropske konkurente.

(110) V skladu s tem je Komisija predhodno menila, da so zadevne tri pogodbe o izvajanju javne službe podjetju Trenitalia zagotovile prednost, ki je podjetje pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi moglo pridobiti. Poleg tega je bila taka prednost selektivna, saj so ukrepi koristili samo podjetju Trenitalia.

(111) Komisija je predhodno menila tudi, da bi ukrepi lahko izkrivljali konkurenco na italijanskem trgu železniškega tovornega prometa, na katerem je podjetje Trenitalia na nacionalni ravni in ravni Unije konkuriralo drugim prevoznikom v železniškem prometu, ter vplivali na trgovino znotraj Unije, saj so glavni prevozniki v železniškem tovornem prometu na italijanskem trgu delovali tudi na mednarodni ravni.

4.1.2 *Zakonitost ukrepov*

(112) Komisija je menila, da se italijanski organi ne morejo sklicevati na izvzetje iz obveznosti predhodne priglasitve iz člena 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69, saj nadomestilo za javne storitve ni izhajalo iz enostranske uvedbe obveznosti javne službe, ampak iz treh pogodb o izvajanju javne službe. Ker pogodbe o izvajanju javne službe pred začetkom izvajanja niso bile priglašene Komisiji, je bilo nadomestilo opredeljeno kot nezakonita pomoč.

4.1.3 *Združljivost*

(113) Komisija je v sklepu o začetku postopka dvomila o združljivosti nadomestila, izplačanega v zvezi s tremi pogodbami o izvajanju javne službe, z notranjim trgom na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 in člena 93 PDEU.

(114) Komisija je dvomila o skladnosti z zahtevami iz člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, ker je podjetje Trenitalia storitve, zajete v zadevnih treh pogodbah o izvajanju javne službe, začelo izvajati, preden je bil formaliziran kakršen koli sporazum z ministrstvom za infrastrukturo in promet.

(115) Komisija ni imela zadostnih elementov za sklep, da se opravljene storitve štejejo za resnične in pravilno opredeljene storitve splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: **storitve splošnega gospodarskega pomena**). Menila je, da je Italija prekoračila diskrecijsko pravico pri opredelitvi obveznosti javne službe. Italijanski organi zlasti niso dokazali, da je bilo na vseh progah, ki so bile opredeljene v tretji pogodbi in na katerih je moralo podjetje Trenitalia izpolnjevati obveznosti javne službe, prisotno nedelovanje trga. Komisija je ugotovila, da je bil železniški tovorni promet v Italiji liberaliziran od leta 2003 in da je na italijanskem trgu in na delih prog, zajetih v tretji pogodbi, delovalo več kot dvajset podjetij, med njimi več velikih evropskih prevoznikov v železniškem tovornem prometu. Poleg tega italijanski organi niso dokazali, zakaj naj bi posebnosti južne Italije, na katere se sklicujejo italijanski organi, te prevoznike ovirale pri zagotavljanju zadevne storitve pod komercialnimi pogoji.

([88]) Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če so bili prejemniki nadomestila izbrani s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški, kadar pa to ni mogoče, je pogoj izpolnjen, če se je nadomestilo izračunalo glede na stroške učinkovitega podjetja.

([89]) Študija z dne 9. oktobra 2012, „Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico“, naročena pri podjetju Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Poleg tega je Komisija menila, da so bile vse tri pogodbe o izvajanju javne službe sklenjene in podpisane po tem, ko je podjetje Trenitalia začelo izpolnjevati obveznosti javne službe. Zato je dvomila, da so bili parametri, na katerih temelji izračun zneskov nadomestila, določeni vnaprej. Kar zadeva neobstoj prekomernega nadomestila, je menila, da v zvezi s tretjo pogodbo prekomernega nadomestila ni mogoče izključiti (ker Italija ni predložila informacij), pri drugi pogodbi pa je dvomila, da je podjetje Trenitalia dejansko v celoti izpolnilo obveznosti javne službe, ki jih je imelo na podlagi druge pogodbe, tako da je nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia, morda presegalo stroške, ki jih je podjetje dejansko imelo.

(117) Nazadnje, kar zadeva tretjo pogodbo, je Komisija ugotovila, da obveznosti javne službe niso bile strogo omejene na južno Italijo, ampak so zajemale tudi proge na severu, na katerih so delovali tudi konkurenčni prevozniki v železniškem prometu. Italijanski organi niso dokazali nedelovanja trga za obveznost javne službe v železniškem tovornem prometu, tako da bi vsako nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia za zagotavljanje tako široke storitve, lahko izkrivljalo konkurenco v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Komisija je imela podobne pomisleke glede prve in druge pogodbe, saj sta navedeni pogodbi vključevali obveznosti javne službe na mednarodnih progah, zlasti v Trst in iz njega ter na Madžarsko in z nje, na katerih so domači in mednarodni prevozniki v železniškem prometu prav tako opravljali storitve.

(118) Komisija je zato Italijo in zainteresirane strani pozvala, naj predložijo vse pripombe in potrebne informacije, na podlagi katerih bo lahko ocenila, ali se ukrepi lahko štejejo za združljive z notranjim trgom.

5. PRIPOMBE ITALIJE

5.1 Prva pogodba

(119) Italija je v pripombah z dne 24. junija 2014 menila, da nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, ne pomeni državne pomoči, ker ni bilo izkrivljanja konkurence in trgovine, podjetju Trenitalia pa ni bila dodeljena nobena prednost. Dodatna pojasnila je predložila v pripombah z dne 5. in 15. februarja 2018 ter 23. maja 2018.

5.1.1 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino Unije*

(120) Kar zadeva neobstoj izkrivljanja konkurence, je Italija trdila, da ukrepov ni mogoče opredeliti kot pomoč, saj so se nanašali na obveznosti, ki so bile skoraj v celoti skladne z že obstoječimi obveznostmi, ki so bile vzpostavljene, ko trg železniškega tovornega prometa še ni bil liberaliziran na nacionalni ravni (tj. pred 22. oktobrom 2003). Za obdobje med liberalizacijo na nacionalni ravni (22. oktobra 2003) in iztekom pogodbe (31. decembra 2003) je menila, da nadomestilo ni vplivalo na konkurenco na ravni Unije, ker obveznosti v zvezi z mednarodnim prometom niso zadevale drugih držav članic ([90]). Poleg tega je menila, da so bile te obveznosti v vsakem primeru tako marginalne, da podjetju Trenitalia ne bi mogle finančno omogočiti širitve na tujih trgih. Podredno je menila, da bi bilo nadomestilo, če bi se štelo za pomoč, do liberalizacije na ravni Unije (1. januar 2007) v skladu s členom 1, točka (b)(v), Uredbe (ES) št. 659/1999 opredeljeno kot veljavna pomoč ([91]).

(121) Poleg tega je Italija ugotovila, da nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, ni vplivalo na trgovino Unije, saj ni zadostovalo za kritje primanjkljaja iz poslovanja, ki ga je podjetje Trenitalia zabeležilo pri opravljanju storitev na podlagi prve pogodbe. Navedla je tudi, da je podjetje Trenitalia samostojna pravna oseba iz skupine FS. Njen računovodski sistem je bil ločen od sistema drugih podjetij iz skupine FS, vodila pa je tudi ločene računovodske izkaze za različne dejavnosti (storitve železniškega tovornega prometa in storitve železniškega potniškega prometa). Italija je v pripombah z dne 23. maja 2018 pojasnila, da je podjetje Trenitalia med letoma 2000 in 2002 delovalo izključno v sektorjih, zaprtih za konkurenco (tj. železniški potniški promet in železniški tovorni promet). Navedla je, da so njegova odvisna podjetja, dejavna na liberaliziranih trgih (npr. podjetje Passaggi SpA, dejavno na trgu potovalnih agencij), vodila ločeno računovodstvo in da so bile vse transakcije med navedenimi podjetji in podjetjem Trenitalia izvedene pod tržnimi pogoji.

([90]) Madžarska je članica Unije postala šele 1. maja 2004, promet prek pristanišča Trst pa bi lahko potekal tudi v smeri proti lokacijam zunaj Unije ali stran od njih.

([91]) Italija je v pripombah z dne 23. maja 2018 trdila, da pomoč ne obstaja, saj sta bila od 15. marca 2003 z Direktivo 2001/12/ES na ravni Unije liberalizirana le mednarodni kombinirani prevoz in mednarodni železniški tovorni promet na vseevropskem železniškem omrežju (ne pa mednarodni železniški tovorni promet).

5.1.2 *Prednost*

(122) Kar zadeva neobstoj prednosti, dodeljene podjetju Trenitalia, je Italija menila, da je bila prva pogodba skladna z vsemi štirimi pogoji iz sodbe v zadevi Altmark.

5.1.2.1 Obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena (prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(123) Kar zadeva obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, so se po mnenju Italije vse obveznosti, zajete v prvi pogodbi, štele za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena, tudi če so se nanašale na mednarodne povezave.

(124) Po eni strani je imela prva pogodba več ciljev v javnem interesu, ki so zajemali politike na področju prometa ([92]), okolja ([93]), varnosti ([94]) ter ekonomske in socialne kohezije ([95]). Italija je menila, da ocena ekonomskih in socialnih razlogov, na katerih temelji vzpostavitev storitve splošnega gospodarskega pomena, spada med diskrecijske pravice organov držav članic in da je ocena Komisije v zvezi s tem omejena na očitno napako.

(125) Po drugi strani pa na podlagi prakse Komisije ni bilo mogoče sklepati, da storitve splošnega gospodarskega pomena ne bi mogle obstajati na mednarodnih progah ([96]). Poleg tega se je tarifna obveznost v zvezi z mednarodnimi povezavami nanašala le na prevoz, opravljen na nacionalnem ozemlju, saj je bilo znižanje tarife predvideno le za nacionalno prevozno pot. Vsekakor je tarifna obveznost predstavljala zelo majhen delež vseh obveznosti, za izpolnjevanje katerih je bilo pooblaščeno podjetje Trenitalia.

(126) Italija je v pripombah z dne 5. in 15. februarja 2018 menila, da obveznosti, zajete v prvi pogodbi, spadajo v opredelitev iz člena 2(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69, ker gre za obveznosti, ki jih podjetje Trenitalia, če bi upoštevalo svoje poslovne interese, ne bi prevzelo ali jih vsaj ne bi prevzelo v enakem obsegu ali pod enakimi pogoji.

(127) Kar zadeva pooblastitev za opravljanje storitve, je Italija menila, da so bile obveznosti, naložene podjetju Trenitalia, jasno opredeljene od začetka prve pogodbe. Dejansko je bilo treba pravno podlago za obveznosti, naložene podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe, poiskati v že obstoječi zakonodaji, mednarodnih sporazumih ali prejšnjih pogodbah o izvajanju javne službe (za obdobja 1992–1993, 1994–1996 in 1997–1999).

5.1.2.2 Merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, so objektivno in pregledno določena vnaprej (drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(128) Italija je trdila, da je že začetka obstajala popolna gotovost glede načina določitve nadomestila, saj sta se pogodbenici o tem dogovorili pred podpisom pogodbe. Menila je, da so se s poznejšim podpisom pogodbe, ki je v bistvu delovala kot potrdilo, le formalizirali elementi, o katerih sta se pogodbenici predhodno dogovorili. Kot dokaz je navedla, da je bilo ravnanje pogodbenic vedno v skladu s pogoji pogodbe, čeprav je bila ta formalno podpisana šele pozneje.

([92]) Preprečiti skoraj popolno „dezertifikacijo“ dejavnosti železniškega tovornega prometa na jugu Italije ter s tem preprečiti še izrazitejšo in dejansko skoraj popolno osredotočenost na cestni tovorni promet v teh deželah.

([93]) Zagotoviti trajnostno alternativo železniškemu prometu ter se tako izogniti nadaljnjemu povečanju onesnaževanja in zastojev na cestah, ki so v južni Italiji že zdaj preveliki in nezdružljivi s turističnim značajem večine zadevnih območij.

([94]) Zmanjšati število prometnih nesreč.

([95]) Zagotoviti povezovalno strukturo železniškega prometa, vključno s pripadajočo infrastrukturo, v zadevnih italijanskih deželah, ki bi morala biti kljub minimalni strukturi čim bolj povezana s strukturo na preostalem delu polotoka.

([96]) Italija je trdila, da v skladu s prakso Komisije v železniškem sektorju „dejstvo, da se prevozna storitev nanaša na čezmejno ali mednarodno povezavo, ne more ogroziti možnosti, da se ta prevoz opravlja v okviru javne službe. Komisija glede tega poudarja, da celo v sektorjih, ki so v celoti odprti za konkurenco, obstajajo storitve splošnega gospodarskega pomena za mednarodne povezave“. Sklicevala se je zlasti na Sklep Komisije z dne 24. februarja 2010 o pogodbah o izvajanju javne službe prevoza, ki sta jih sklenila dansko ministrstvo za promet in družba Danske Statsbaner – Državna pomoč C 41/08 (prej NN 35/08), notificirano pod številko C(2010) 975 (UL L 7, 11.1.2011, str. 1), odstavek 265.

(129) Italija je navedla, da so bili zneski nadomestil, ki jih je treba podjetju Trenitalia plačati za storitve, opravljene na podlagi prve pogodbe, v zakonih o državnem letnem proračunu letno določeni še pred podpisom navedene pogodbe, ob predpostavki, da bo pogodba dejansko sklenjena. V pripombah z dne 5. in 15. februarja 2018 je pojasnila, da je pravna podlaga za nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe: člen 12(5) zakonskega odloka št. 299/2001 za leto 2000; člen 38(1) zakona št. 166/2002 za leto 2001; Priloga IV k prvi pogodbi za leto 2002 in člen 10(3) prve pogodbe za leti 2003–2004.

5.1.2.3 Neobstoj prekomernega nadomestila (tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(130) Po mnenju Italije je bila prva pogodba zasnovana tako, da je z določitvijo zahtevanih storitev in parametrov za izračun ustreznega nadomestila izključevala vsakršno tveganje prekomernega nadomestila. Italija je menila, da so bile v računovodskih izkazih podjetja Trenitalia navedene znatno prenizke stopnje nadomestil in da za storitve nikoli ni bilo dodeljeno prekomerno nadomestilo.

(131) Italija je v pripombah z dne 23. maja 2018 navedla znesek nadomestila, izplačanega podjetju Trenitalia, in neto stroške zadevnega podjetja na podlagi prve pogodbe, kot je povzeto v preglednici 2.

Preglednica 2

Nadomestilo za neto stroške podjetja Trenitalia na podlagi prve pogodbe

(v milijonih EUR (brez DDV))

	2000	2001	2002	2003
Pogodbena določba	48,2	118,8	118,8	118,8
Izplačano nadomestilo	48,2	118,8	118,8	118,8
Neto stroški podjetja Trenitalia	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4 Raven nadomestila (četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(132) Po navedbah Italije je bilo podjetje Trenitalia „dobro vodeno“ podjetje, ki je lahko prikazalo ravni stroškov, ki so bile v skladu z ravnmi stroškov njegovih konkurentov, in zagotavljalo storitve v gospodarskih razmerah, bistveno podobnih tistim, ki bi se vzpostavile v primeru izvedbe konkurenčnega postopka. V zvezi s tem je Italija upoštevala stroške podjetja Trenitalia na vlakovni kilometer in ne stroškov na tonski kilometer, ker so po njenem mnenju na slednje vplivali dejavniki, ki strukturno vplivajo na storitve železniškega tovornega prometa v južni Italiji (kot so značilnosti povpraševanja in omrežne infrastrukture), s čimer je pojasnjeno nedelovanje trga.

5.1.3 *Zakonitost*

(133) Italija meni, da bi bila v primeru ugotovitve, da so nadomestila pomoč, taka pomoč v vsakem primeru izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve v skladu s členom 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69. Navedla je, da so bile zadevne obveznosti, čeprav so bile vključene v pogodbo o izvajanju javne službe, določene na podlagi odločitev javnih organov, pogosto sprejetih v preteklosti, in naložene iz razlogov politik na področju okolja, varnosti, prometa ter ekonomske in socialne kohezije.

(134) Italija je trdila, da je podjetje Trenitalia v nasprotju s primerom, ki ga je Sodišče proučilo v zadevi Combus ([97]), prevozne storitve, vključene v pogodbo, opravljalo na podlagi izrecne klavzule, da mora Italija podjetju povrniti izgube, nastale pri zagotavljanju takih storitev. Nadomestilo, izplačano v tem primeru, je tisto, o katerem sta se Italija in podjetje Trenitalia dogovorila že od začetka, in ne dodatni znesek k prvotnemu nadomestilu.

(135) Nazadnje so italijanski organi ugotovili, da je Italija med spremljanjem uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69, ki ga je izvajala Komisija, Komisijo redno obveščala o nadomestilu, dodeljenem za opravljanje storitev tovornega blaga v okviru pogodb o izvajanju javne službe na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69. Komisija ni nikoli zahtevala pojasnila o tem nadomestilu, zato je Italija menila, da je nadomestilo, izplačano na podlagi pogodb o izvajanju javne službe za železniški tovorni promet, zajeto v členu 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

5.1.4 *Združljivost*

(136) Podredno, če bi Komisija ugotovila, da nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, pomeni novo pomoč, ki jo je treba priglasiti, je Italija trdila, da je pomoč združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, ki je bil veljavno materialnopravno pravilo v času izplačila pomoči ([98]).

(137) Italija je trdila, da člen 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 državam članicam podeljuje pravico do sklepanja pogodb o izvajanju javne službe zaradi „izvajanja ustreznih prevoznih storitev“ in dodelitve nadomestila za zagotavljanje takih storitev. Po mnenju Italije je Komisija v zvezi s tem že ugotovila, da zadošča, če se dokaže, da znesek nadomestila, tj. cena, ki jo je plačala država, ne presega zneska, ki je nujen za kritje stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ([99]).

(138) Glede na navedeno je Italija trdila, da je bilo nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, združljivo z Uredbo (EGS) št. 1191/69, ker je vsebovalo vse elemente iz člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 in je krilo le del stroškov, ki jih je imelo podjetje Trenitalia z opravljanjem storitev, vključenih v pogodbo.

(139) Poleg tega Italija ni izključila možnosti, da je nadomestilo v skladu z Uredbo (EGS) št. 1107/70, s katero so bile tudi prenesene določbe člena 93 PDEU, ali neposredno s členom 93 PDEU. Predložila ni nobene utemeljitve v zvezi z domnevno skladnostjo z Uredbo (EGS) št. 1107/70. V zvezi s členom 93 PDEU je po eni strani trdila, da se je nadomestilo, izplačano na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe, nanašalo na resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, ki so bile predhodno opredeljene, da je bilo nadomestilo dodeljeno izključno za kritje dodatnih neto stroškov, povezanih s storitvami splošnega gospodarskega pomena, in da nadomestilo ni povzročilo neupravičenega izkrivljanja konkurence, ki bi bilo v nasprotju s skupnim interesom. Po drugi strani je trdila, da bi se nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, v vsakem primeru lahko štelo za združljivo z notranjim trgom v skladu s Smernicami Skupnosti o državnih pomočeh prevoznikom v železniškem prometu ([100]), saj je bil ukrep namenjen zmanjšanju zunanjih stroškov. Dejansko je bil po njenih navedbah namen prve pogodbe „spodbuditi preusmeritev načina prevoza na železnico kot način prevoza, ki ima nižje stroške kot drugi načini prevoza, na primer cestni prevoz“ ([101]).

([97]) Sodba z dne 16. marca 2004, Danske Busvognmaend/Komisija (Combus), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Italija se je sklicevala na uvodno izjavo 40 sodbe Sodišča v zadevi Andersen (sodba z dne 20. marca 2013, Jorgen Andersen/Komisija, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Glej odločbo z dne 26. novembra 2008 o državni pomoči, ki jo je Avstrija dodelila podjetju Postbus v okrožju Lienz (UL L 306, 20.11.2009, str. 26).

([100]) Sporočilo Komisije Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu (UL C 184, 22.7.2008, str. 13).

([101]) Glej točko 98(b) Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu z dne 22. julija 2008. V teh smernicah, ki zagotavljajo napotke o pravilih, ki se uporabljajo za javno financiranje v podporo tovrstnim podjetjem, je zlasti pojasnjeno, da so stroški, upravičeni do te vrste pomoči, „del zunanjih stroškov, ki jih železniški promet prihrani v primerjavi s konkurenčnimi načini prevoza“.

5.2 **Druga pogodba**

(140) Italija je v pripombah z dne 24. junija 2014 najprej menila, da nadomestilo, izplačano na podlagi druge pogodbe, ne pomeni državne pomoči, ker podjetju Trenitalia ni bila dodeljena nobena prednost in ker ni bilo izkrivljanja konkurence. Nato je trdila, da je treba tudi ob predpostavki, da nadomestilo pomeni pomoč, pomoč šteti za veljavno pomoč v skladu s členom 1, točka (b)(v), Uredbe (ES) št. 659/1999. Podredno je trdila, da je pomoč združljiva z notranjim trgom, ker je skladna s členom 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 in izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu s členom 17(2) navedene uredbe.

5.2.1 *Prednost*

(141) Italija je menila, da druga pogodba izpolnjuje vse štiri pogoje iz sodbe v zadevi Altmark. V zvezi s prvo pogodbo je trdila, da so se obveznosti štele za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena in da so bile jasno opredeljene že od začetka, da so bili parametri nadomestila objektivno in pregledno določeni vnaprej ter da podjetje Trenitalia ni prejelo prekomernega nadomestila.

5.2.1.1 Obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena (prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(142) Italija je poleg trditev, ki jih je že navedla v zvezi s prvo pogodbo (glej uvodne izjave 123, 124 in 125), trdila, da je bil obseg obveznosti javne službe, za izpolnjevanje katerih je bilo pooblaščeno podjetje Trenitalia, pravilno opredeljen.

(143) Kar zadeva na novo uvedeno obveznost opravljanja prevozov s trajektom in manevriranja, je Italija pojasnila, da ta obveznost zajema razstavljanje in združevanje vlakov, morsko plovbo vlakov s trajektom ter nakladanje in razkladanje. Čeprav je bila obveznost opravljanja te storitve formalno naložena upravljavcu infrastrukture (Rete Ferroviaria Italiana – RFI), se je nadomestilo izplačalo podjetju Trenitalia za kritje pristojbin, ki jih je zaračunavalo podjetje RFI. Italija je pojasnila, da do nadomestila niso bili upravičeni vsi morebitni ponudniki železniških storitev na otokih (Sicilija/Sardinija), ker (i) ti prevozniki po zakonu niso bili zavezani zagotavljati storitve vsem, ki so zanjo zaprosili, in ker (ii) so lahko ti prevozniki pristojbine vključili v svoje cene, podjetje Trenitalia pa je moralo uporabljati tarife, določene z zakonom.

(144) Italija je glede na pomanjkanje ustreznih prevoznih storitev v južni Italiji menila, da upravičeno ni izvedla javnega preverjanja trga, da bi ugotovila obstoj in obseg potrebe po javni službi. V vsakem primeru je trdila, da ji v skladu s pravili o storitvah splošnega gospodarskega pomena ([102]) ni bilo treba izvesti tovrstnega posvetovanja, ker so ta pravila začela veljati šele januarja 2012 in v nobenem primeru ne veljajo za železniški promet.

(145) Kar zadeva pooblastitev za opravljanje storitve, je Italija poleg trditev, ki jih je navedla že za prvo pogodbo (glej uvodni izjavi 127 in 128), trdila, da se je z drugo pogodbo le formaliziralo razmerje med Italijo in podjetjem Trenitalia, ki je obstajalo že od leta 2004, s čimer je zadevna pogodba delovala kot potrdilo, ki zagotavlja pravno varnost že obstoječih sporazumov. Po eni strani je bila druga pogodba nadaljevanje prve pogodbe, saj so se v njej v veliki meri ohranile obveznosti, ki so bile določene že v prvi pogodbi, pri čemer so nekatere od teh obveznosti izhajale iz zakonodajnih aktov in mednarodnih pogodb. Po drugi strani so bili bistveni elementi pogodbe (tj. storitve, ki jih je treba zagotoviti, in plačilo) opredeljeni in dogovorjeni med pogodbenicama že od začetka. V zvezi s tem je Italija poudarila, da so bili v zakonih o letnem državnem proračunu pred podpisom pogodbe določeni letni zneski za nadomestilo, ki jih je bilo treba izplačati podjetju Trenitalia za opravljanje javne službe v obdobju, zajetem v drugi pogodbi.

([102]) Sporočilo Komisije Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

5.2.1.2 Merila, na podlagi katerih se je izračunalo nadomestilo, so bila objektivno in pregledno določena vnaprej (drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(146) Kar zadeva prvo pogodbo (glej uvodno izjavo 128), je Italija trdila, da je bilo vnaprej s popolno gotovostjo opredeljeno, kako naj bi se na podlagi druge pogodbe določilo nadomestilo, in da so se s poznejšim podpisom pogodbe ti elementi le formalizirali. Kot dokaz je navedla, da je bilo ravnanje pogodbenic vedno v skladu s pogoji pogodbe, čeprav je bila ta formalno podpisana šele pozneje.

(147) Italija je navedla, da so bili zneski nadomestil, ki jih je treba podjetju Trenitalia izplačati za storitve, opravljene na podlagi druge pogodbe, v zakonih o državnem letnem proračunu letno določeni še pred podpisom navedene pogodbe, ob predpostavki, da bo pogodba dejansko sklenjena. V pripombah z dne 5. in 15. februarja 2018 je navedla, da so bili v zakonih o letnem državnem proračunu že pred uradnim podpisom druge pogodbe določeni zneski za nadomestilo, ki jih je bilo treba izplačati podjetju Trenitalia za opravljanje javne službe ([103]).

5.2.1.3 Neobstoj prekomernega nadomestila (tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(148) Italija je poudarila, da so bili stroški, ki jih je imelo podjetje Trenitalia na podlagi druge pogodbe, ocenjeni na podlagi stroškov, ki jih je imelo podjetje Trenitalia leta 2004, tj. prvo leto obdobja, ki ga ureja druga pogodba. Ministrstvo za infrastrukturo in promet se je opiralo na potrjena poročila, ki jih je pregledalo in potrdilo samo, preverila pa jih je revizijska družba.

(149) Po mnenju Italije je bilo z drugo pogodbo vnaprej izključeno vsakršno tveganje prekomernega nadomestila, saj so bili v njej določeni zahtevane storitve in parametri za izračun nadomestila na podlagi povezanega računovodskega izkaza. Nadomestilo, zagotovljeno podjetju Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe, je bilo namenjeno izključno doseganju finančnega ravnovesja (popolna nadomestitev stroškov, nastalih pri opravljanju javne službe) brez kakršnega koli prekomernega nadomestila.

(150) Italija je v pripombah z dne 23. maja 2018 predložila podatke o znesku izplačanega nadomestila in znesku neto stroškov podjetja Trenitalia na podlagi druge pogodbe, kot je povzeto v nadaljevanju:

Preglednica 3

Nadomestilo za neto stroške podjetja Trenitalia na podlagi druge pogodbe

(v milijonih EUR (brez DDV))

	2004	2005	2006	2007	2008
Pogodbena določba	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Izplačano nadomestilo	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Neto stroški podjetja Trenitalia	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Poleg tega je Italija trdila, da je imelo podjetje Trenitalia vzpostavljen učinkovit sistem ločenega računovodstva, tako da so bile njene tržne dejavnosti ločene od dejavnosti na podlagi druge pogodbe. Podjetje Trenitalia je izvajalo storitve železniškega tovornega prometa prek svojega oddelka za tovorni promet, ki se je v splošnem računovodskem načrtu podjetja vodil ločeno. O storitvah, opravljenih pod tržnimi pogoji, se je poročalo ločeno od storitev, opravljenih na podlagi pogodb o izvajanju javne službe, in sicer z metodo analitičnega računovodstva, (i) pri kateri so bili stroški in prejemki razporejeni na tržne in javne storitve po sistemu povzročiteljev stroškov; (ii) s katero se je pripravilo finančno poročilo o javnih službah in (iii) ki jo je potrdilo neodvisno revizijsko podjetje.

([103]) Na primer, kar zadeva nadomestilo za leta 2004, 2005 in 2006, se člen 4 druge pogodbe nanaša na zneske, dodeljene v ustreznih poglavjih nacionalnega proračuna za leta 2004, 2005 in 2006.

5.2.1.4 Raven nadomestila (četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(152) Italija je iz istih razlogov, kot so bili predstavljeni v zvezi s prvo pogodbo (glej uvodno izjavo 132), trdila, da je bilo podjetje Trenitalia dobro vodeno podjetje, ki je lahko prikazalo ravni stroškov, ki so bile v skladu z ravnmi stroškov njegovih konkurentov, in zagotavljalo storitve v gospodarskih razmerah, bistveno podobnih tistim, ki bi se vzpostavile v primeru izvedbe konkurenčnega postopka.

5.2.2 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj Unije*

(153) Italija je menila, da nadomestilo, določeno na podlagi druge pogodbe za prevoz na mednarodnih progah (tj. storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med pristaniščem Trst in Madžarsko ter storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima), ni vplivalo na konkurenco in ni vplivalo na trgovino. Tarifne obveznosti (in poznejše nadomestilo) so bile namreč določene le za nacionalni del prog in so predstavljale zelo majhen delež vseh obveznosti, za izpolnjevanje katerih je bilo pooblaščeno podjetje Trenitalia.

5.2.3 *Veljavna pomoč*

(154) Podredno, če bi se ugotovilo, da nadomestilo, izplačano na podlagi druge pogodbe, pomeni državno pomoč, je Italija navedla, da je treba pomoč šteti za veljavno pomoč do popolne liberalizacije trga železniškega tovornega prometa na ravni Unije (1. januarja 2007). V zvezi s tem je navedla, da je druga pogodba zajemala nekatere obveznosti, ki so bile vključene že v prvo pogodbo ([104]) in so v bistvenih vidikih ostale nespremenjene. Edina nova obveznost, ki je bila uvedena z drugo pogodbo, je bila vodenje posebnega seznama javno dostopnih objektov za tovorni promet na Sardiniji in Siciliji.

5.2.4 *Zakonitost*

(155) Po navedbah Italije pomoči ni bilo treba priglasiti Komisiji. Tako kot v primeru prve pogodbe (glej uvodne izjave 133, 134 in 135) je menila, da za pomoč velja izvzetje iz obveznosti predhodne priglasitve iz člena 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

5.2.5 *Združljivost*

(156) Podredno, če Komisija ugotovi, da nadomestilo, izplačano na podlagi druge pogodbe, pomeni novo pomoč, ki jo je treba priglasiti, je Italija trdila, da je pomoč združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, ki je bil veljavno materialnopravno pravilo v času izplačila pomoči.

(157) Italija je tako kot v primeru prve pogodbe (glej uvodno izjavo 138) trdila, da je druga pogodba vsebovala vse elemente iz člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 in je krila le del stroškov, ki jih je podjetje Trenitalia imelo z opravljanjem storitev, vključenih v pogodbo.

(158) Nazadnje je Italija ponovila trditev, ki jo je navedla že za prvo pogodbo, da bi se lahko tudi druga pogodba štela za združljivo z notranjim trgom v skladu z Uredbo (EGS) št. 1107/70 ali členom 93 PDEU (glej uvodno izjavo 139). Vendar v zvezi s tem ni predložila nobene utemeljitve.

([104]) Zlasti tarifne obveznosti za: (i) železniški tovorni promet na razdaljah, daljših od 1 000 km, (ii) mednarodni železniški tovorni promet prek pristanišča Trst Marittima, (iii) mednarodni železniški tovorni promet od pristanišča Trst do Madžarske in obratno ter (iv) železniški tovorni promet med celino in Sardinijo ter obveznost opravljanja prevozov s trajektom in manevriranja pri prevozu tovora med celino in Sardinijo/Sicilijo.

5.3 **Tretja pogodba**

(159) Italija je v pripombah z dne 24. junija 2014 menila, da nadomestilo, izplačano na podlagi tretje pogodbe, ne pomeni državne pomoči, ker podjetju Trenitalia ni bila dodeljena nobena prednost ter ker ni bilo izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino. Podredno je trdila, da je bila pomoč, tudi ob predpostavki, da je nadomestilo pomenilo pomoč, združljiva z notranjim trgom na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 o izvajanju člena 93 PDEU in zato tudi v celoti skladna s členom 93 PDEU.

5.3.1 *Prednost*

(160) Italija je menila, da tretja pogodba izpolnjuje vse štiri pogoje iz sodbe v zadevi Altmark. Tako kot v zvezi s prvo in drugo pogodbo je zlasti trdila, da so se obveznosti štele za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena, da so bile take obveznosti jasno opredeljene od samega začetka, da so bili parametri nadomestila objektivno in pregledno določeni vnaprej ter da podjetje Trenitalia ni prejelo prekomernega nadomestila.

5.3.1.1 Obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena (prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(161) Italija je poleg trditev, ki jih je navedla že za prvo pogodbo (glej uvodne izjave 123–126) in drugo pogodbo (glej uvodne izjave 142, 143 in 144), menila, da je bila tretja pogodba potrebna za odpravo nedelovanja trga, ki je v obdobju 2008–2009 še vedno vplivalo na južno Italijo.

(162) Po navedbah Italije zasebni prevozniki v južni Italiji niso opravljali storitev železniškega tovornega prometa, ki bi bile primerljive s storitvami podjetja Trenitalia. Majhen interes trga za te povezave je bil posledica značilnosti železniškega tovornega prometa v južni Italiji (v smislu nestanovitnosti povpraševanja in infrastrukturnih omejitev), ki niti dolgoročno niso zagotavljale ustrezne donosnosti storitve.

(163) Po eni strani so storitve železniškega tovornega prometa drage zaradi infrastrukture in konfiguracije zemljišč v južni Italiji, in sicer zaradi neustreznih vlakovnih modulov, naklonov prog, nezadostne tirne širine in stroškov trajektov. Domnevno naj bi se prevozniki v železniškem prometu, ki so vstopali na trg, po odprtju sektorja železniškega tovornega prometa za konkurenco osredotočili na promet v severni Italiji, pri čemer so zanemarili železniške povezave z južno Italijo, za pokritost katere je bila potrebna kompleksna industrijska in organizacijska struktura z visokimi proizvodnimi stroški ([105]).

(164) Po drugi strani pa je posebno neravnovesje v geografski porazdelitvi industrijskih grozdov v Italiji povzročilo neravnovesje v prometu med severom in jugom. Prvič, severna Italija je pritegnila večje povpraševanje v smislu obsega in vrednosti ([106]). Drugič, na ponudbo železniških storitev v južni Italiji je vplivalo znatno neravnovesje v trgovini med dohodnimi in odhodnimi progami ([107]). Tretjič, kar zadeva tovorni promet v južni Italiji, se je cestni promet daleč najbolj uporabljal, zaradi česar se je železniški promet prilagajal cenam za vse vrste blaga, za katere je bil cestni prevoz alternativa ([108]). Konkurenti podjetja Trenitalia, zlasti integrirani izvajalci logističnih storitev, so južno Italijo običajno oskrbovali s cestnim prevozom ([109]).

([105]) Zaradi značilnosti prog, ki vodijo v južno Italijo in iz nje, je bil potreben vozni park, dražji od tistega, ki se uporablja za storitve vlakovnih pošiljk na rednih progah, na primer na mednarodnih progah. Vzdrževanje potrebnega omrežja objektov in zagotavljanje ustrezne pokritosti nacionalnega ozemlja sta prav tako vključevala večji delež fiksnih stroškov.

([106]) Italija je poudarila, da je bil delež kombiniranega prevoza v južni Italiji manjši kot na nacionalni ravni (34 % v primerjavi z 39 %), delež kmetijskih in živilskih proizvodov pa precej večji (17 % za promet na jug in z juga, 9 % na nacionalni ravni).

([107]) Večji del tokov blaga po železnici v Italiji so bili enosmerni tokovi od proizvodnih centrov v severni Italiji do centrov potrošnje v južni Italiji. V obratni smeri je bila najpogostejša pot povratna vožnja praznih vagonov (ki niso mogli prevažati tovora, ker ni bilo blaga za pošiljanje ali ker tovor ni bil združljiv z vagoni).

([108]) Posledica so bile nižja stopnja pripravljenosti za plačilo storitev železniškega prevoza in s tem nižje tržne cene železniškega tovornega prometa v primerjavi s celotnim nacionalnim prometom.

([109]) Italija je omenila primer podjetij DB Schenker in NordCargo, ki sta imela v severni Italiji terminale, imenovane železniška pristanišča, za prehod z železnice na cesto.

(165) Italija je navedla, da namen tretje pogodbe ni bil zagotoviti posameznih povezav, ampak minimalno omrežje storitev. Zagotovil naj bi se minimalen sklop prog in povezav, razporejenih po južni Italiji, ki imajo začetno in končno točko: to bi omogočilo, da se pod ekonomsko vzdržnimi pogoji ohrani možnost železniškega načina prevoza v primerjavi s prevladujočim cestnim prometom. Tako bi se okrepila regionalna kohezija in teritorialno ravnovesje med severno in južno Italijo. Italija je zlasti menila, da so imele obveznosti, opredeljene v tretji pogodbi, naslednje cilje v javnem interesu:

— *prometna politika in varnost*: preprečiti skoraj popolno „dezertifikacijo“ dejavnosti železniškega tovornega prometa v južni Italiji ter s tem preprečiti osredotočenost na cestni tovorni promet v teh deželah in omejiti število prometnih nesreč ([110]),

— *okoljska in teritorialna politika*: zagotoviti trajnostno alternativo cestnemu prometu ter se tako izogniti nadaljnjemu povečanju onesnaževanja in zastojev na cestah, ki so v južni Italiji že zdaj preveliki in nezdružljivi s turističnim značajem večine zadevnih območij,

— *ekonomska in socialna kohezija*: zagotoviti povezovalno strukturo železniškega prometa, vključno s pripadajočo infrastrukturo, v zadevnih italijanskih deželah, ki bi morala biti kljub minimalni strukturi čim bolj povezana s strukturo na preostalem delu polotoka.

(166) Da bi se vzpostavil pristop, ki bi bil primeren za zagotavljanje storitev tovornega prometa z zadostno stopnjo ozemeljske pokritosti, je bil v tretji pogodbi ponovno opredeljen obseg obveznosti, naloženih podjetju Trenitalia (v primerjavi z drugo pogodbo), s poudarkom na povezavah med deželami ([111]). Italija je izključila potrebo po izvedbi javnega preverjanja trga za dokazovanje obstoja obveznosti javne službe in pravilno določitev njenega obsega.

(167) Kar zadeva pooblastitev za opravljanje storitve, je Italija trdila, da so bili bistveni elementi pogodbe (tj. storitve, ki jih je treba zagotoviti, in plačilo) opredeljeni in urejeni že od začetka ter da je bila pogodba sklenjena predvsem za potrditev že obstoječih pravnih in zavezujočih razmerij in storitev.

5.3.1.2 Merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, so objektivno in pregledno določena vnaprej (drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(168) Kar zadeva prvo pogodbo (glej uvodno izjavo 128) in drugo pogodbo (glej uvodno izjavo 146), je Italija trdila, da je bilo vnaprej s popolno gotovostjo opredeljeno, kako naj bi se na podlagi tretje pogodbe določilo nadomestilo, in da so se s poznejšim podpisom pogodbe, ki je v bistvu delovala kot potrdilo, ti elementi le formalizirali. Kot dokaz je navedla, da je bilo ravnanje pogodbenic vedno v skladu s pogoji pogodbe, čeprav je bila ta formalno podpisana šele pozneje.

(169) V zvezi s tretjo pogodbo je Italija trdila, da je bil pravni okvir, ki je urejal zadevne storitve (npr. pogoje izvajanja ter obračunavanje in poročanje o storitvah za namene nadomestila, obseg in izračun nadomestila), že določen in se je uporabljal od začetka obdobij, zajetih v pogodbah. Po njenem mnenju je bilo vnaprej s popolno gotovostjo opredeljeno, kako naj bi se določilo nadomestilo, ker so bili parametri (na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo) določeni vnaprej na podlagi finančnega poslovnega načrta, v katerem so se upoštevali pričakovani stroški in prihodki, ustvarjeni z opravljeno storitvijo.

([110]) Italija je v podporo tej trditvi navedla ugotovitve preiskave devetega parlamentarnega odbora za ugotavljanje dejstev, v katerih je navedeno, da „tudi v železniškem tovornem prometu obstaja javni interes za sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe, da se spodbudi uporaba alternativnih oblik prevoza, ki nadomeščajo cestni promet, kar ima očitno pozitivne posledice za okolje in varnost v prometu“.

([111]) Predvsem povezave sever/jug in povezave jug/jug. Povezave severna Italija/severna Italija načeloma niso bile izključene, če so bile potrebne za zagotavljanje storitev v južni Italiji s prenosom prometnih tokov, ki so bili premajhni.

(170) Kar zadeva drugo pogodbo, je Italija v pripombah z dne 5. in 15. februarja 2018 navedla, da so bili v zakonih o letnem državnem proračunu že pred uradnim podpisom tretje pogodbe določeni zneski za nadomestilo, ki jih je bilo treba izplačati podjetju Trenitalia za opravljanje javne službe ([112]).

5.3.1.3 Neobstoj prekomernega nadomestila (tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(171) Italija je trdila, da je bilo nadomestilo, zagotovljeno podjetju Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe, namenjeno izključno popolni nadomestitvi stroškov, nastalih pri izvajanju storitve, brez kakršnega koli prekomernega nadomestila. V zvezi s tem je poudarila, da je bilo s pogodbo vnaprej izključeno vsakršno tveganje prekomernega nadomestila, saj so bili v njej določeni zahtevane storitve in merila za nadomestilo, ki se je izračunalo na podlagi števila vlakovnih kilometrov na leto. Dejansko za storitve ni bi bilo nikoli dodeljeno prekomerno nadomestilo in poročalo se je o precej prenizkih stopnjah nadomestil.

(172) Italija je v podporo zgoraj navedenemu predložila podatke o stroških in nadomestilih podjetja Trenitalia za obdobje 2009–2014 ter ustrezna potrjena poročila, ki jih je pregledalo in potrdilo ministrstvo za infrastrukturo in promet, preverila pa jih je revizijska družba. Navedla je, da je imelo podjetje Trenitalia vzpostavljen učinkovit sistem ločenega računovodstva, tako da so bile njene tržne dejavnosti ločene od dejavnosti na podlagi tretje pogodbe.

(173) Italija je v pripombah z dne 4. novembra 2015 in 23. maja 2018 dodatno pojasnila znesek nadomestila, izplačanega podjetju Trenitalia, in neto stroške zadevnega podjetja na podlagi tretje pogodbe, kot je povzeto v nadaljevanju.

Preglednica 4

Nadomestilo za neto stroške podjetja Trenitalia na podlagi tretje pogodbe

(v milijonih EUR (brez DDV))

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pogodbena določba	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Izplačano nadomestilo	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Neto stroški podjetja Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4 Raven nadomestila (četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark)

(174) Kar zadeva prvo pogodbo (glej uvodno izjavo 132) in drugo pogodbo (glej uvodno izjavo 152), je Italija menila, da je bilo podjetje Trenitalia dobro vodeno podjetje, ki je lahko prikazalo ravni stroškov, ki so bile v skladu z ravnmi stroškov njegovih konkurentov, in zagotavljalo storitve v gospodarskih razmerah, bistveno podobnih tistim, ki bi se vzpostavile v primeru izvedbe konkurenčnega postopka.

(175) Italija se je sklicevala na študijo z dne 9. oktobra 2012 v zvezi s tretjo pogodbo, ki je bila naročena pri svetovalnemu podjetju PriceWatersCooper (**PWC**) in predložena Komisiji pred sklepom o začetku postopka (v nadaljnjem besedilu: **prva študija podjetja PWC**), na podlagi katere je sklepala, da je bilo nadomestilo določeno z analizo stroškov podjetja Trenitalia v skladu z evropskimi referenčnimi vrednostmi. Trdila je zlasti, da so bili vozni park podjetja Trenitalia in povprečni operativni stroški na vlakovni kilometer v skladu s stroški, o katerih so poročali drugi evropski prevozniki podobne velikosti, ki zagotavljajo podobne storitve.

([112]) Italija se je sklicevala na člen 2(4-quaterdecies) zakonskega odloka št. 225 z dne 29. decembra 2010 (preoblikovanega v zakon št. 10 z dne 26. februarja 2011), s katerim je bilo ministrstvo za gospodarstvo in finance pooblaščeno, da do dokončne sklenitve nove pogodbe o javni službi podjetju Trenitalia izplača sredstva, dodeljena iz državnega proračuna za obdobje 2009–2010 v zvezi z obveznostmi javne službe v sektorju železniškega prometa.

(176) V prvi študiji podjetja PWC je bilo opredeljenih šest prevoznikov v železniškem prometu ([113]), ki delujejo v Uniji in za katere se je v študiji menilo, da so primerni za oblikovanje vzorca podjetij, ki so po velikosti dovolj primerljiva s podjetjem Trenitalia. Študija je pokazala, da je navedenih šest podjetij v letih 2009 in 2010 zabeležilo letni promet nad 25 milijonov vlakovnih kilometrov in 10 milijard tonskih kilometrov ([114]). Poleg tega je bilo v študiji pojasnjeno, da so bila navedena podjetja opremljena z ustreznimi prevoznimi sredstvi. V podporo tej ugotovitvi so bili v študiji ocenjeni število prepeljanih ton na natovorjen vagon, da bi se ocenila povprečna zmogljivost, ki jo dejansko prevaža en vagon; število letnih natovarjanj na vagon, kar dokazuje učinkovito uporabo prevoznega sredstva, in povprečna razdalja prevoza ene tone blaga (prepeljan tonski kilometer), da se opredelijo posebnosti železniškega omrežja, na katerem so delovala podjetja ([115]). V skladu s prvo študijo podjetja PWC je število prepeljanih ton na natovorjen vagon, ki ga je podjetje Trenitalia zabeležilo leta 2009 (41 ton v letih 2009 in 2010), v skladu z mediano primerljivih podjetij (42 leta 2009 in 44 leta 2010), kar kaže, da je podjetje Trenitalia ustrezno opremljeno glede na zabeleženi promet, zlasti ker je povprečna razdalja prevoza v Italiji daljša (307 km leta 2009 in 288 km leta 2010) v primerjavi z mediano vzorca (272 km leta 2009 in 264 km leta 2004).

(177) Kar zadeva vozni park, je prva študija podjetja PWC pokazala, da ni bilo mogoče pridobiti podatkov o voznem parku, ki se uporablja izključno za prevoz blaga. Zato se je v zadevni študiji upošteval celoten vozni park, ki so ga uporabljala podjetja, vključena v vzorec, in se je uporabljal za prevoz potnikov in blaga. Ugotovljeno je bilo, da je vozni park podjetja Trenitalia ustrezen v primerjavi z voznim parkom, ki so ga uporabljala podjetja, vključena v vzorec: podjetje Trenitalia je leta 2009 z eno lokomotivo zagotovilo povprečno 69 000 vlakovnih kilometrov (81 000 leta 2010), njegovi konkurenti pa so leta 2009 zagotovili povprečno 56 000 vlakovnih kilometrov, leta 2010 pa 53 000 vlakovnih kilometrov ([116]).

(178) Da bi se dokazala učinkovitost poslovanja podjetja Trenitalia, so se v prvi študiji podjetja PWC primerjali povprečni stroški poslovanja na vlakovni kilometer podjetij, vključenih v vzorec, in podjetja Trenitalia. Glede na študijo je navedena metrika (stroški na vlakovni kilometer) najprimernejša za ugotavljanje učinkovitosti prevoznikov v železniškem prometu, saj metrika stroški poslovanja na tonski kilometer ne daje zadostnega podatka o učinkovitosti podjetja. V prvi študiji podjetja PWC je navedeno, da lahko na metriko stroški poslovanja na tonski kilometer vplivajo posebnosti povpraševanja (neuravnoteženo razmerje tokov na določeni progi, vrste prepeljanega blaga itd.) ali železniškega omrežja (največja dolžina vlakov, vrste uporabljenih tirnih širin itd.), ki lahko vplivajo na ponudbo prevoznikov v železniškem prometu.

(179) V analizi so se upoštevali skupni stroški poslovanja podjetja Trenitalia in podjetij, vključenih v vzorec (brez stroškov amortizacije in davkov), pri čemer so bile zajete nacionalne in mednarodne dejavnosti ter dejavnosti potniškega in tovornega prometa. Vendar sta bili v prvi študiji podjetja PWC iz vzorca izključeni dve podjetji (češka Ceske drahy in poljska Polskie Koleje Państwowe), saj naj bi bili povprečni stroški na zaposlenega (manj kot 20 000 EUR) pri navedenih dveh podjetjih precej nižji kot pri preostalih podjetjih v vzorcu (50 000 EUR) in podjetju Trenitalia.

(180) V prvi študiji podjetja PWC je bilo ugotovljeno, da:

— so se stroški poslovanja podjetja Trenitalia na vlakovni kilometer gibali med 22,1 in 22,5 EUR na vlakovni kilometer, kar je v skladu s stroški, ki so jih zabeležila podjetja ÖBB, DB in SNCF (med 21,8 EUR na vlakovni kilometer in 22,6 EUR na vlakovni kilometer) ([117]),

([113]) Vzorec, določen v študiji, vključuje avstrijskega prevoznika Osterreichische BundesBahnen (ÖBB), nemškega Deutsche Bahn AG (DB), francoskega SNCF, češkega Ceske Drahy (CD), poljskega Polskie Koleje Państwowe (PKP) in švicarskega Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS).

([114]) Študija je pokazala, da so druga podjetja Unije (Lietuvos geležinkeliai (LG) v Litvi, Valtion Rautatiet (VR) na Finskem in Latvijas dzelzceļš (LDz) v Latviji) dosegla podobne ravni letnega prometa, vendar nižje ravni opravljenih tonskih kilometrov. Vendar je študija pokazala, da so navedena podjetja delovala na železniškem omrežju, ki je bilo precej manjše in je imelo večjo tirno širino od italijanskega železniškega omrežja, zato je imelo drugačne značilnosti. V študiji so bila zato navedena podjetja izključena iz vzorca.

([115]) Povprečna daljša razdalja kaže na veliko porazdelitev proizvodnih zmogljivosti na enem ozemlju, zaradi česar je letni obseg prepeljanega blaga manjši.

([116]) Stran 35 prve študije podjetja PWC.

([117]) Stran 36 prve študije podjetja PWC. Iz študije je bilo izključeno podjetje SBB/CFF/FFS, saj so povprečni stroški poslovanja na vlakovni kilometer presegli 30 EUR na vlakovni kilometer.

— so bili povprečni skupni prejemki podjetja Trenitalia (prihodek na vlakovni kilometer), ki so se gibali med 14,8 in 15,7 EUR na vlakovni kilometer, nižji od prejemkov, ki so jih zabeležila podjetja ÖBB, DB in SNCF (med 23,2 EUR na vlakovni kilometer in 18,7 EUR na vlakovni kilometer) ([118]).

(181) Italija je nižje prihodke podjetja Trenitalia pojasnila s tem, da so konkurenti podjetja Trenitalia delovali v bistveno drugačnih tržnih razmerah (v smislu konkurence z drugimi storitvami tovornega prometa in vrste prepeljanega tovora) ([119]). Navedla je, da je vzrok za razliko tudi nehomogena količina tovora, ki se v povprečju prepelje, na vlak (infrastrukturne omejitve in neravnovesje v trgovini med dohodnimi in odhodnimi progami v južni Italiji ter nestanovitne cene vrst prepeljanega blaga).

(182) Po navedbah Italije so bili dejavniki, ki so vplivali na skupne stroške na vlakovni kilometer za opravljanje storitev, zajetih v tretji pogodbi, naslednji: (i) potreba po prevelikem voznem parku, vključno z lokomotivami in vagoni; (ii) težave pri doseganju optimalne uporabe človeških virov in proizvodnih sredstev zaradi strogih omejitev hitrosti; (iii) infrastrukturne in logistične omejitve ([120]).

(183) Italija je poleg tega in zlasti v zvezi s prometom na Sicilijo in z nje opozorila na naslednje:

— dolžina vlaka je še posebno omejena na Siciliji, kjer dolžina vlaka ne sme presegati 400 m, da se omogoči natovarjanje na trajekte za prečkanje Mesinske ožine,

— za prečkanje Mesinske ožine so potrebne namenske proizvodne strukture, da se vagoni, ki potujejo z otoka in celinske Italije ter nazaj, premeščajo, nalagajo na trajekte in prevažajo po morju,

— ocenjeni stroški trajektnega prevoza vsakega vlaka od obale do obale, vključno z vkrcanjem in izkrcanjem, znašajo približno 6 000 EUR. Stroški se zvišajo pri prevozu nevarnega tovora na otok in z otoka, saj je za to potreben namenski trajektni prevoz z največ štirimi vagoni na vožnjo.

(184) Italija je na podlagi prve študije podjetja PWC ugotovila, da:

— je bilo podjetje Trenitalia ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi v primerjavi s podjetji Unije podobne velikosti,

— so stroški poslovanja podjetja Trenitalia na vlakovni kilometer v skladu s stroški poslovanja primerljivih podjetij,

— so prihodki podjetja Trenitalia zaradi zunanjih dejavnikov (struktura trga kopenskega prometa in infrastrukturne omejitve, ki vplivajo na cene) precej nižji (za 25 %) od prihodkov primerljivih podjetij.

([118]) Strani 38 in 39 prve študije podjetja PWC.

([119]) V študiji je poudarjeno, da navedeni dejavniki vplivajo na ceno in prihodke. Tržni delež prevoznika v železniškem prometu je leta 2009 v Italiji znašal 10 % celotnega kopenskega prevoza blaga, v vzorcu pa 20 %. Povprečni prihodek podjetja Trenitalia na 100 tonskih kilometrov je znašal 3,60 EUR in je bil najnižji v vzorcu (mediana je bila 4,42 EUR).

([120]) Italija je pojasnila zlasti naslednje:

— zaradi omejene uporabne dolžine tirov na postajah je dovoljena dolžina vlaka krajša od tiste, ki jo dovoljujejo druge države članice (kjer se praviloma giblje med 750 in 550 m),

— glede na največjo dovoljeno osno obremenitev vlakov v južni Italiji (20 ton na os v primerjavi z nacionalnim standardom in standardom Unije, ki znaša 22,5 tone na os) je absolutna in specifična teža blaga, ki se lahko prevaža po železnici, omejena,

— zaradi omejitev nakladalnega profila, strožjih od tistih, ki veljajo v preostali Italiji in v evropskem železniškem omrežju, so potrebni zelo nizki ploski vagoni, prevoz večjih zabojnikov z veliko prostornino pa ni mogoč. Zaradi tega tudi ni mogoče razviti sistema „potujočih avtocest“, ki je potreben za intermodalni železniški in cestni promet,

— zaradi velikega števila neelektričnih železniških prog morajo železniška podjetja uporabljati električne in dizelske lokomotive, kar povzroča neekonomičnost proizvodnje in nezadostno uporabo lokomotiv,

— glede na dolžino potovanja z vlakom je povprečje odhodov vlakov na dan manjše kot pri drugih povezavah (Italija je navedla povprečno dva odhoda vlakov na dan v južno Italijo in iz nje v primerjavi z običajnim povprečjem 3,5 odhoda vlakov). Posledično je proizvodna mreža osebja, ki ne potuje, za operacije na tleh prevelika in premalo izkoriščena,

— zaradi visokih stroškov prevoza voznega parka za posebna vzdrževalna dela, ki jih je treba opraviti v delavnicah v osrednji in severni Italiji, je vzdrževalno omrežje neekonomično.

(185) Navedena razlika med prejemki podjetja Trenitalia in prejemki njenih konkurentov je še toliko večja pri storitvah, za katero se je nadomestilo izplačalo na podlagi tretje pogodbe in ki vključujejo storitve med severno in južno Italijo. Italija je glede na navedeno menila, da so dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepu o začetku postopka, očitno posledica nesporazuma. Komisija naj bi se sklicevala na višje stroške na prepeljan tonski kilometer na povezavah z južno Italijo in sklepala, da je to lahko posledica nižje stopnje učinkovitosti podjetja Trenitalia. Vendar je treba po navedbah Italije na podlagi četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark dokazati, da je upravičenec do nadomestila dobro vodeno podjetje, ki je zato lahko prikazalo ravni stroškov, ki so v skladu z ravnmi stroškov njegovih konkurentov, in zagotavljalo storitve v gospodarskih razmerah, bistveno podobnih tistim, ki bi se vzpostavile v primeru izvedbe konkurenčnega postopka. V zvezi s tem so kazalnik, ki ga je treba upoštevati, ravno povprečni stroški na vlakovni kilometer, ki ustrezno odražajo strošek zadevne storitve na enoto.

(186) Kar zadeva kazalnik stroškov na tonski kilometer, Italija trdi, da pri uporabi četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark v obravnavanem primeru ni relevanten. Navedeni kazalnik ima drugačen namen, tj. opredeliti primerjalno neugodne dejavnike, ki strukturno vplivajo na storitve železniškega tovornega prometa med severno in južno Italijo, prav to pa je vzrok za nedelovanje trga in s tem za zadevno javno posredovanje. Italija trdi, da navedeni dejavniki niso povezani z učinkovitostjo podjetja Trenitalia; ravno nasprotno, gre za zunanje dejavnike, ki so popolnoma neodvisni od podjetja Trenitalia, vendar imajo nanj enak vpliv, kot bi ga imeli na katerega koli drugega prevoznika.

5.3.2 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj Unije*

(187) Italija je zanikala, da bi tretja pogodba izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino znotraj Unije.

(188) Prvič, Italija je trdila, da se je konkurenca na trgu po liberalizaciji trga železniškega tovornega prometa na nacionalni ravni in ravni Unije osredotočila na najbolj dobičkonosne proge v severni Italiji in ni zadevala prometa v južni Italiji.

(189) Poleg tega je Italija trdila, da je sistem ločenega računovodstva, ki ga je sprejelo podjetje Trenitalia, onemogočal kakršno koli obliko pretoka javnih sredstev v korist drugih dejavnosti podjetja. To velja še toliko bolj, ker nadomestilo ni zadostovalo za kritje primanjkljaja iz poslovanja, ki ga je podjetje Trenitalia zabeležilo v zvezi z obveznostmi, uvedenimi na podlagi tretje pogodbe.

5.3.3 *Zakonitost*

(190) Italija je menila, da se izvzetje iz obveznosti predhodne priglasitve iz člena 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 uporablja tudi za nadomestila, ki jih je podjetje Trenitalia prejelo na podlagi tretje pogodbe, ker so bile zadevne obveznosti, čeprav so bile vključene v pogodbo, določene na podlagi odločitev javnih organov.

5.3.4 *Združljivost*

(191) Podredno, če bi se ugotovilo, da nadomestilo, izplačano na podlagi tretje pogodbe, pomeni novo pomoč, ki jo je treba priglasiti, je Italija trdila, da je pomoč združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, ker je pogodbeno razmerje, formalizirano z navedeno pogodbo, nastalo leta 2009 in torej v času veljavnosti Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(192) Italija je glede datuma podpisa tretje pogodbe (3. december 2012) menila, da se je Uredba (EGS) št. 1191/69 uporabljala do vključno 3. decembra 2012. Člen 10(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007, ki velja od 3. decembra 2009, določa, da se „Uredba (EGS) št. 1191/69 [...] razveljavi. Njene določbe pa se še naprej uporabljajo v zvezi s storitvami tovornega prevoza v obdobju treh let po začetku veljavnosti te uredbe“, zato je Italija menila, da končni datum sovpada s koncem istega dne v decembru (tj. 3. decembra) tretjega leta po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007, tj. 3. decembra 2012 ([121]).

([121]) Italija se je sklicevala na člen 3(2), točka (c), Uredbe (EGS, Euratom) št. 1182/71 Sveta z dne 3. junija 1971 o določitvi pravil glede rokov, datumov in iztekov rokov, v skladu s katerim se rok, določen v letih, konča (*dies ad quem*) „z iztekom zadnje ure tistega dne v zadnjem tednu, mesecu ali letu, ki se ujema z dnem tedna ali datumom dneva začetka roka“.

(193) Italija je v pripombah z dne 24. junija 2014 pojasnila, da je imelo dejstvo, da je bila tretja pogodba dogovorjena in celo podpisana na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69, pomembno vlogo pri oceni njene združljivosti z notranjim trgom. Poudarila je, da je nameravalo ministrstvo za infrastrukturo in promet za prihodnost ustrezno opredeliti ukrepe, ki jih je treba sprejeti v podporo železniškemu tovornemu prometu in njegovim uporabnikom.

(194) Italija je tako kot v primeru prve pogodbe (glej uvodno izjavo 138) in druge pogodbe (glej uvodno izjavo 157) trdila, da je tretja pogodba vsebovala vse elemente iz člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 in je krila le del stroškov, ki jih je podjetje Trenitalia imelo z opravljanjem storitev, vključenih v pogodbo.

(195) Nazadnje je Italija ponovila trditev, ki jo je navedla že v zvezi s prvo pogodbo (glej uvodno izjavo 139) in drugo pogodbo (glej uvodno izjavo 158), da bi se lahko tudi tretja pogodba štela za združljivo z notranjim trgom v skladu z Uredbo (EGS) št. 1107/70 ali členom 93 PDEU. Vendar v zvezi s tem ni predložila nobene utemeljitve.

5.4 **Gospodarska kontinuiteta**

(196) Podjetje Mercitalia Rail je 1. januarja 2017 postalo novi lastnik oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet.

(197) Italijanski organi so v dopisu z dne 11. aprila 2023 v zvezi z gospodarsko kontinuiteto med podjetjema Trenitalia in Mercitalia Rail pojasnili, da je bilo podjetje Mercitalia Rail v skladu z italijansko zakonodajo pravni naslednik podjetja Trenitalia na trgu železniškega tovornega prometa kot novi lastnik oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet.

(198) Vendar so italijanski organi pojasnili, da tako pravno nasledstvo ne pomeni prenosa obveznosti vračila na podjetje Mercitalia Rail, ki bi lahko izhajale iz morebitne ugotovitve nezakonite in nezdružljive pomoči, dodeljene podjetju Trenitalia za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa pred oddelitvijo. Po njihovem mnenju so take obveznosti ostale podjetju Trenitalia, ker jih ni mogoče pripisati oddelku podjetja Trenitalia za tovorni promet ([122]). V zvezi s tem so italijanski organi v odgovoru z dne 11. aprila 2023 navedli naslednje: (i) če bi imelo podjetja Trenitalia namen prenesti te obveznosti na podjetje Mercitalia Rail, bi jih izrecno navedlo v aktu o oddelitvi; (ii) v času oddelitve je tretja pogodba že prenehala veljati in (iii) oddelitev naj bi bila le reorganizacija podjetij znotraj skupine FS.

6. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

6.1 **Skupnost evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij**

(199) Skupnost evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (**CER**) zastopa 75 prevoznikov v železniškem prometu (med katerimi je skupina FS) in infrastrukturnih podjetij iz Unije, držav kandidatk, držav Zahodnega Balkana, Norveške in Švice.

(200) Skupnost CER je v pripombah z dne 18. junija 2014 menila, da je v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69 uvedba obveznosti javne službe in/ali sklenitev pogodb o izvajanju javne službe za zagotavljanje železniškega tovornega prometa lahko upravičena zaradi razvoja trajnostnega gospodarstva, regionalne kohezije in teritorialnega ravnovesja ter hkrati za spodbujanje prehoda s cestnega na železniški tovorni promet.

(201) Poudarila je, da je Uredba (EGS) št. 1191/69, ki se je za storitve tovornega prometa uporabljala do 3. decembra 2012, državam članicam omogočila financiranje in spodbujanje železniškega tovornega prometa. Ugotovila je, da se storitev šteje za storitev splošnega gospodarskega pomena, kadar obstaja tveganje, da konkurenčne storitve ne bi pokrile znatnega dela potreb državljanov in potrošnikov.

([122]) V skladu s členom 2 akta o oddelitvi morajo vse obveznosti in odgovornosti v zvezi z dejstvi ali okoliščinami, ki so nastale pred oddelitvijo in jih ni bilo mogoče pripisati preneseni poslovni veji, pripadati podjetju Trenitalia.

6.2 **Združenje FerCargo**

(202) Združenje FerCargo zastopa 17 prevoznikov v železniškem prometu ([123]) (javna podjetja in zasebna podjetja), ki ponujajo storitve železniškega tovornega prometa v Italiji.

(203) Združenje FerCargo je v pripombah z dne 8. julija 2014 trdilo, da je nadomestilo, ki ga je Italija dodelila podjetju Trenitalia, okrepilo njegov položaj na trgu železniškega tovornega prometa v južni Italiji na škodo drugih prevoznikov v železniškem prometu, ki bi lahko na navedenem trgu opravljali storitve železniškega tovornega prometa.

(204) Združenje FerCargo v zvezi s prvo pogodbo ni zavzelo nobenega stališča. V zvezi z drugo in tretjo pogodbo je menilo, da nadomestilo pomeni državno pomoč v korist podjetja Trenitalia, saj niso bila izpolnjena štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark, pogodbe o izvajanju javne službe pa so izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino. Poudarilo je, da večina podjetij, ki delujejo na italijanskem trgu, pripada mednarodnim skupinam, tj. NordCargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria), ali deluje v državah članicah (npr. Rail Traction Company).

(205) Poleg tega je združenje FerCargo dvomilo o združljivosti državne pomoči z notranjim trgom.

(206) Prvič, združenje FerCargo ni bilo seznanjeno z nobenim javnim posvetovanjem, ki naj bi ga izvedli italijanski organi, da bi ugotovili potrebo po storitvah železniškega tovornega prometa z enakim obsegom in značilnostmi, kot so tiste, za opravljanje katerih je bilo pooblaščeno podjetje Trenitalia. Pritožilo se je, da italijanski organi niso upoštevali vse večjega števila prevoznikov, alternativnih prvotnemu prevozniku, ki so od leta 2006 začeli delovati v južni Italiji. Trdilo je, da bi njegovi člani lahko zagotavljali storitve, primerljive tistim, ki jih je zagotavljalo podjetje Trenitalia, v smislu kontinuitete, rednosti in pogostosti, zmogljivosti in tarif, zaradi česar pogodbe o izvajanju javne službe niso potrebne. Navedlo je, da sta pred sklenitvijo tretje pogodbe poleg podjetja Trenitalia na povezavah Kampanija/severna Italija ([124]) in Abruci/severna Italija ([125]) storitve opravljali že dve podjetji, pet podjetij pa bi lahko začelo opravljati storitve na povezavah Kampanija/Kalabrija ([126]), Molize/Apulija ([127]), Apulija/Bazilikata ([128]), Kampanija/Apulija ([129]), Bazilikata/Kalabrija ([130]) ter znotraj Kampanije ([131]), Kalabrije ([132]) in Apulije ([133]), ker so imela potrebne certifikate.

([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]) Podjetje Rail Traction Company je leta 2008 opravljalo storitve na eni progi na povezavi Kampanija/severna Italija.

([125]) Podjetje NordCargo je med letoma 2009 in 2011 opravljalo storitve na dveh progah na povezavi Abruci/severna Italija.

([126]) Na povezavi Kampanija/Kalabrija: podjetje Rail Traction Company bi lahko od leta 2008 opravljalo storitve na eni progi; podjetje Compagnia Ferroviaria Italiana bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na eni progi; podjetje GTS Rail bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na eni progi (vendar Komisija ugotavlja, da ta zadnja informacija ni potrjena v varnostnem spričevalu podjetja GTS Rail za leto 2009, ki je na voljo na povezavi www.ansf.it, nazadnje obiskano 15. novembra 2023).

([127]) Na povezavi Molize/Apulija: podjetje Linea bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na eni progi, podjetje GTS Rail bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na dveh progah, podjetje NordCargo pa bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na eni progi.

([128]) Na povezavi Apulija/Bazilikata bi lahko podjetje Linea od leta 2009 opravljalo storitve na eni progi.

([129]) Na povezavi Kampanija/Apulija: podjetje Compagnia Ferroviaria Italiana bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na eni progi; podjetje GTS bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na eni progi (vendar Komisija ugotavlja, da ta zadnja informacija ni potrjena v varnostnem spričevalu podjetja GTS za leto 2009, ki je na voljo na povezavi www.ansf.it, nazadnje obiskano 15. novembra 2023).

([130]) Na povezavi Bazilikata/Kalabrija bi lahko podjetje GTS Rail od leta 2009 opravljalo storitve na dveh progah.

([131]) Na povezavi Kampanija/Kampanija: podjetje Rail Traction Company bi lahko od leta 2008 opravljalo storitve na šestih progah; podjetje Compagnia Ferroviaria Italiana bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na desetih progah; podjetje GTS bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na dveh progah; podjetje NordCargo bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na štirih progah.

([132]) Na povezavi Kalabrija/Kalabrija bi lahko podjetje GTS Rail od leta 2009 opravljalo storitve na petih progah.

([133]) Na povezavi Apulija/Apulija: podjetje Linea bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na treh progah; podjetje GTS Rail bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na desetih progah; podjetje NordCargo bi lahko od leta 2009 opravljalo storitve na dveh progah.

(207) Drugič, združenje FerCargo je trdilo, da obveznosti, naložene podjetju Trenitalia, niso bile skladne z nameni pogodb o izvajanju javne službe (tj. regionalna kohezija in ravnovesje med severno in južno Italijo). V zvezi s tem je menilo, da se je s tarifnimi obveznostmi na mednarodnih progah, določenimi v drugi pogodbi, financirala širitev podjetja Trenitalia na trge drugih držav članic. Poleg tega je oporekalo temu, kako je Italija opredelila obveznosti javne službe na podlagi tretje pogodbe, in dejstvu, da v tretji pogodbi niso bile določene proge, na katerih naj bi podjetje Trenitalia opravljalo storitve, temveč le deželi odhoda in prihoda. Spomnilo je, da je italijanski medresorski odbor za gospodarsko načrtovanje (CIPE) 21. decembra 2012 pozitivno ocenil tretjo pogodbo, pri čemer je upošteval pojasnila glede obsega javne službe, nadomestila stroškov in višine nadomestila, ki ga prejme podjetje Trenitalia. Poleg tega je poudarilo, da je italijanski organ, pristojen za konkurenco, 1. junija 2009 pozval k jasnejši opredelitvi javne službe, za opravljanje katere je bilo pooblaščeno podjetje Trenitalia, ob upoštevanju obstoja konkurence v železniškem prometu ter intermodalne konkurence pomorskega in cestnega prometa.

(208) Tretjič, združenje FerCargo je trdilo, da je podjetje Trenitalia v večini obdobja, zajetega v drugi in tretji pogodbi, delovalo brez akta o pooblastitvi in brez jasne opredelitve parametrov nadomestila. Zanikalo je, da bi se podjetje Trenitalia do podpisa tretje pogodbe lahko sklicevalo na klavzulo o kontinuiteti, ki je vključena v drugo pogodbo, saj sta zadevni pogodbi o izvajanju javne službe zajemali različne obveznosti, v njiju pa so se uporabili različni načini za dodelitev nadomestila.

(209) Četrtič, združenje FerCargo ni izključilo morebitnega prekomernega nadomestila, saj v drugi in tretji pogodbi ni bilo navedeno, da bi bilo treba nadomestilo izračunati na podlagi stroškov učinkovitega podjetja. Po njegovem mnenju bi bilo treba pri preverjanju, ali so stroški podjetja Trenitalia v skladu s stroški podjetja, ki posluje učinkovito, namesto železniških podjetij, ki delujejo na tujih trgih, za merilo uporabiti obstoječo konkurenco. Zlasti v zvezi s tretjo pogodbo je trdilo, da edini kvalitativni parameter, uporabljen za oceno storitve, ni bil učinkovito upravljanje stroškov storitve, ampak točnost. Poleg tega se pri ravni nadomestila niso upoštevali nižji davki na energijo, ki jih je podjetje Trenitalia plačalo za električno energijo, ki jo uporabljajo vlaki ([134]).

(210) Nazadnje, združenje FerCargo je trdilo, da podjetje Trenitalia ni vodilo ločenega računovodstva in da je marže, ustvarjene na podlagi pogodb o izvajanju javne službe, uporabilo za financiranje agresivne cenovne politike v komercialnem segmentu in povečanje svoje prisotnosti na trgu. Po njegovih navedbah so bili stroški na enoto, ki jih je navedlo podjetje Trenitalia, pretirani ([135]) v primerjavi s podatki, ki jih je Komisija navedla v svojem sklepu o italijanski shemi Ferrobonus (SA.32603) ([136]), in stroški, ki so jih zabeležili konkurenti podjetja Trenitalia ([137]). Trdilo je, da je italijanski organ, pristojen za konkurenco, že 1. junija 2009 opozoril, da nadomestilo, izplačano na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe, ki ni bila dodeljena na podlagi preglednega konkurenčnega razpisnega postopka, odpira vprašanje morebitnega navzkrižnega subvencioniranja med tržnimi in javnimi storitvami, tudi če se ti dve vrsti storitev samo delno prekrivata.

(211) Združenje FerCargo je ugotovilo, da državna pomoč ni združljiva z notranjim trgom, ker se po njegovem mnenju člen 93 PDEU in Uredba (EGS) št. 1191/69 nista upoštevala.

6.3 **Skupina FS**

(212) Skupina FS je v pripombah z dne 23. julija 2014 trdila, da tretja pogodba ne pomeni državne pomoči, ker izpolnjuje pogoje iz sodbe v zadevi Altmark. V zvezi s tem je predložila dodatno študijo iz julija 2014 ([138]) (ki naj bi dopolnila prvo študijo podjetja PWC, ki so jo predložili italijanski organi), katere namen je bil dokazati skladnost s prvim in četrtim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

([134]) Združenje FerCargo se je sklicevalo na italijanski odlok št. 730 z dne 22. maja 1963 in zakonski odlok št. 91 z dne 14. junija 2014.

([135]) 24 EUR/vlakovni kilometer leta 2009, 26,1 EUR/vlakovni kilometer leta 2010, 24 EUR/vlakovni kilometer leta 2011.

([136]) Sklep z dne 16. decembra 2011 (UL C 88). V tem sklepu so bili povprečni stroški železniškega tovornega prometa v Italiji ocenjeni na 10 EUR/vlakovni kilometer (glej uvodno izjavo 39 sklepa).

([137]) Združenje FerCargo se je sklicevalo na stroške dveh svojih članov (Rail Traction Company in NordCargo). Zlasti kar zadeva podjetje Rail Traction Company, se stroški gibljejo med 9,5 EUR na vlakovni kilometer za povezavo Kampanija/severna Italija in 9,27 EUR na vlakovni kilometer za povezavo Kampanija/Kalabrija. Kar zadeva podjetje NordCargo, stroški v višini 11,7 EUR na vlakovni kilometer za vlake na dolge razdalje, vključno s stroški voznega parka, ki bi jih moralo po mnenju podjetja FerCargo podjetje Trenitalia že v celoti pokriti.

([138]) Študija podjetja PWC iz julija 2014 „Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE“, 27. marec 2014.

(213) Skupina FS je glede na to, da pri opredelitvi področja uporabe tretje pogodbe ni bilo očitne napake, menila, da je na železniški tovorni promet v južno Italijo in iz nje vplivalo nedelovanje trga.

(214) V zvezi s tem je skupina FS poudarila, da konkurenti podjetja Trenitalia na trgu niso bili stalno prisotni in razširjeni ter da je bil v obdobju 2007–2008 njihov tržni delež pod 3 % celo na najbolj dobičkonosnih povezavah med deželami, kot so povezave v Kampanijo in Apulijo ter iz njiju. Vendar so konkurenti podjetja Trenitalia na teh povezavah večinoma zagotavljali kombinirani prevoz (zato prevoza nekaterega blaga, ki bi ga bilo mogoče prevažati le s konvencionalnim prevozom, kot so jeklo in kemikalije, konkurenti niso zagotavljali) in večinoma v eni smeri (jug/sever v primeru Apulije in sever/jug v primeru Kampanije). Poleg tega so konkurenti v tistem času v južni Italiji storitve opravljali le za omejeno število železniških postaj in na omejenem številu povezav med deželami v primerjavi s tistimi, zajetimi v tretji pogodbi.

(215) Po mnenju skupine FS je bilo zanimanje konkurentov za južno Italijo majhno, ker je bilo za železniški tovorni promet v navedenih deželah značilno nestanovitno povpraševanje (zaradi česar so bili vagoni prazni, voženj pa malo). Poleg tega je bilo zaradi različnih vrst prevoza tovora (jeklo, kemikalije, avtomobili, drugo blago) za opravljanje storitev potrebno veliko število vagonov. Skupina FS je pojasnila, da je pogodba predstavljala 26–28 % vseh storitev železniškega tovornega prometa v Italiji, kar zadeva vlakovne kilometre, vendar le 6–7 %, kar zadeva tonažo (ker je tovor, zajet v pogodbi, običajno potoval na daljših razdaljah kot povprečni italijanski tovor, koeficient zasedenosti vlakov pa je bil na zadevnih progah nižji). Po njegovem mnenju je dejstvo, da imajo povezave med deželami, zajetimi v tretji pogodbi, podobne značilnosti, v celoti upravičilo odločitev italijanskih organov, da storitev splošnega gospodarskega pomena opredelijo v smislu povezav med deželami kot omrežja železniških povezav (in ne kot povezave od točke do točke) ([139]).

(216) Skupina FS je navedla, da bi brez tretje pogodbe prenehala zagotavljati storitve železniškega tovornega prometa v južni Italiji. Večina tovornega prometa bi se tako preusmerila z železnic na ceste. Skupina FS je kot primer navedla Sardinijo, kjer se je železniški tovorni promet podjetja Trenitalia močno zmanjšal ([140]) med letoma 2008 in 2009, tj. po tem, ko se je Italija po izteku druge pogodbe 31. decembra 2008 odločila, da dežele Sardinije ne bo vključila v področje uporabe tretje pogodbe. Takrat noben drug prevoznik v železniškem prometu ni opravljal zadevnih storitev na Sardinijo in z nje ali vstopil na navedeni trg po odhodu podjetja Trenitalia.

(217) Kar zadeva četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark, je skupina FS podprla stališče Italije, da so bili stroški podjetja Trenitalia na vlakovni kilometer v skladu s stroški drugih podjetij, ki delujejo na ravni Unije (ÖBB, DB, SNCF), kot je navedeno v prvi študiji podjetja PWC (glej uvodno izjavo 175), in torej v skladu s stroški povprečnega, dobro vodenega podjetja. Menila je, da je bilo treba analizo stroškovne učinkovitosti izvesti na ravni podjetja, ki zagotavlja storitev (in ne na ravni pogodbe o izvajanju javne službe). Za namene uporabe četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark je izključila vsakršno upoštevnost podatkov o prihodkih (ker se četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark nanaša le na stroške dobro vodenega podjetja), in v vsakem primeru pojasnila, da je za povpraševanje po železniškem tovornem prometu značilna visoka stopnja nestanovitnosti, zaradi katere so prihodki zelo nepredvidljivi.

([139]) Skupina FS se je sklicevala na sklep Komisije z dne 24. februarja 2010 o družbi Danske Statsbaner (SA.21143), v katerem je Komisija opozorila, da „[...] veljavna posebna zakonodaja nikakor ne omejuje možnosti, da se dodelijo naloge storitev, ki pokrivajo vse proge, za vzpostavitev usklajenega prevoznega sistema, zlasti da se zagotovi določena stalnost prevoza. Določeno ni nobeno merilo, da morajo biti zadevne posamezne proge donosne ali ne“, in sklenila, da „Danska ne stori očitne napake pri presoji, če v pogodbo o izvajanju javne službe prevoza vključi eno ali več donosnih prog, če so te proge del usklajenega prevoznega sistema“, saj lahko, „ker ni natančnih nasprotnih pravil, država članica [...] prosto presodi obseg javne službe, ki jo želi dodeliti podjetju za vzpostavitev zadostnega prevoznega sistema“, glej odstavek 166 Sklepa Komisije z dne 24. februarja 2010 o pogodbah o izvajanju javne službe prevoza, ki sta jih sklenila dansko ministrstvo za promet in družba Danske Statsbaner (Državna pomoč C 41/08 (ex NN 35/08)).

([140]) Ponudba podjetja Trenitalia se je s 400 000–500 000 vlakovnih kilometrov na leto zmanjšala na približno 22 000 vlakovnih kilometrov leta 2009 in se v naslednjih letih še naprej zmanjševala (na približno 5 000 vlakovnih kilometrov leta 2010 in 3 000 vlakovnih kilometrov leta 2011), dokler ni bila leta 2012 ukinjena.

7. **PRIPOMBE ITALIJE NA PRIPOMBE ZDRUŽENJA FERCARGO**

(218) Italija je v pripombah z dne 20. novembra 2014, 4. novembra 2015, 5. in 15. februarja 2018, 23. maja 2018 ter 19. februarja 2019 in 19. februarja 2019 v odgovor na pripombe, ki jih je predložilo združenje FerCargo, predložila dodatne trditve. Navedene trditve so bile osredotočene predvsem na obstoj pomoči na podlagi druge in tretje pogodbe.

7.1 **Druga pogodba**

7.1.1 *Prednost*

(219) Italija je v pripombah z dne 20. novembra 2014 v glavnem ponovila trditve iz uvodnih izjav 141 do 152, da bi izpodbijala navedbe združenja FerCargo, da so nadomestila, izplačana podjetju Trenitalia, temu podjetju zagotovila prednost.

(220) Italija je zlasti trdila, da je bila opredelitev obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe skladna in ustrezna za zagotovitev regionalne kohezije in gospodarskega ravnovesja na italijanskem ozemlju (tj. za preprečevanje neravnovesja proizvodnih in gospodarskih tokov med severno in južno Italijo). Poleg tega je menila, da so bile vse storitve, ki jih je podjetje Trenitalia opravljalo v obdobju 2004–2006, predhodno dogovorjene z italijanskimi organi. Kar zadeva obdobje 2007–2008, se je sklicevala na člen 12 druge pogodbe (v nadaljnjem besedilu: klavzula o kontinuiteti), na podlagi katerega je podjetje Trenitalia do nadaljnjega obvestila ministra za infrastrukturo in promet še naprej zagotavljalo storitve, zajete v drugi pogodbi.

(221) Italija je poudarila, da je podjetje Trenitalia edini prevoznik v železniškem prometu, ki je lahko zagotavljal storitev z ustrezno stopnjo geografske razširjenosti in dosega. V podporo svoji trditvi je predložila študijo z dne 22. oktobra 2014, naročeno pri podjetju PWC (v nadaljnjem besedilu: **druga študija podjetja PWC**). Navedena študija, ki se je sicer nanašala na tretjo pogodbo, vendar je bila v njej v odgovor na trditev združenja FerCargo, da italijanski organi niso upoštevali vse večjega števila prevoznikov, ki so od leta 2006 začeli delovati v južni Italiji (glej uvodno izjavo 206), ocenjena tudi ponudba konkurentov podjetja Trenitalia v obdobju 2006–2008, je pokazala, da konkurenti podjetja Trenitalia do leta 2007 ne glede na liberalizacijo železniškega tovornega prometa na nacionalni ravni niso opravljali nobene storitve v južno Italijo in iz nje ([141]). Leta 2008 je bila prisotnost konkurentov v južni Italiji skoraj zanemarljiva, na Sardiniji in Siciliji pa je sploh ni bilo ([142]).

(222) Italija je v odgovor na trditev podjetja FerCargo, da je nadomestilo, izplačano na podlagi druge pogodbe, podjetju Trenitalia omogočilo poslovanje z izgubo, da bi izločilo svoje konkurente (uvodna izjava 210), poudarila, da podjetje Trenitalia ni moglo prosto določati svojih tarif, ampak so zanj veljale tarifne obveznosti, ki jih je uvedla Italija ([143]). Poleg tega je bilo podjetje Trenitalia v takem položaju, da se je moralo prilagajati cenam, saj so bile cene železniškega tovornega prometa večinoma odvisne od cen cestnega prometa. Kar zadeva trditev združenja FerCargo, da ni mogoče zagotoviti ponudbe, enake ponudbi podjetja Trenitalia, je Italija menila, da ni verjetno, da konkurenti tega ne bi mogli storiti, saj so železniška podjetja za tovorni promet v Italiji prijavila povprečne stroške, ki so znašali manj od polovice stroškov podjetja Trenitalia ([144]).

([141]) Čeprav so nekatera podjetja – Rail Traction Company in NordCargo – leta 2006 zaprosila za varnostno spričevalo, vsaj za Kampanijo.

([142]) Železniška podjetja, razen podjetja Trenitalia, so od leta 2008 zagotavljala samo povezavo med industrijskima območjema Nola (Kampanija) in Fossacesia (Abruci).

([143]) V Prilogi 1 k tretji pogodbi je bilo določeno, da mora podjetje Trenitalia zagotoviti storitev v vseh primerih, razen če razlika med stroški in prihodki na vlakovni kilometer presega 19 EUR na kilometer in je ta razlika večja od 73 % skupnih stroškov. S temi omejitvami so bili določeni najnižji tarifni pragovi, pod katerimi bi podjetje Trenitalia lahko zavrnilo opravljanje storitve. Nad temi pragovi je moralo podjetje Trenitalia zagotoviti storitve tretjim osebam na ravni kakovosti, določeni v tretji pogodbi.

([144]) V drugi študiji podjetja PWC je bilo poudarjeno, da so povprečni stroški, ki jih je imelo podjetje Trenitalia zaradi zagotavljanja storitev na podlagi tretje pogodbe, v obdobju 2009–2010 znašali približno 22 EUR na vlakovni kilometer, povprečni stroški, ki so jih imela druga železniška podjetja v sektorju železniškega tovornega prometa v Italiji (zlasti prevozniki, ki so precej manjši od podjetja Trenitalia), pa so znašali 10 EUR na vlakovni kilometer. Na podlagi tega je Italija menila, da so konkurenti podjetja Trenitalia na trgu lahko ponudili cene, ki so podobne ali nižje od cen podjetja Trenitalia.

(223) Italija je v odgovor na trditev združenja FerCargo o morebitnem prekomernem nadomestilu (uvodna izjava 209) trdila, da stroški, nastali na podlagi druge pogodbe, niso bili ocenjeni na podlagi prve pogodbe, ampak glede na stroške, ki jih je imelo podjetje Trenitalia v letu 2004, tj. prvem letu uporabe druge pogodbe. Ministrstvo za infrastrukturo in promet se je pri izračunu nadomestila opiralo na potrjena poročila, ki jih je pregledalo in potrdilo, in ne zgolj na ocene.

(224) Italija je v zvezi s trditvijo združenja FerCargo, da se v nadomestilu niso upoštevali nižji davki na energijo, ki jih je podjetje Trenitalia plačalo za električno energijo, ki jo uporabljajo vlaki (uvodna izjava 209), v pripombah z dne 15. februarja 201 in 15. februarja 2018 pojasnila, da to znižanje davkov zadeva vse prevoznike v železniškem prometu, ki delujejo v Italiji.

7.1.2 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj Unije*

(225) Po mnenju Italije ni pomembno, da so člani združenja FerCargo pod nadzorom vodilnih evropskih železniških podjetij, ki opravljajo storitve na alpskih in čezmejnih progah, ali povezani z njimi. Ta okoliščina naj nikakor ne bi dokazovala, da bi nadomestilo lahko vplivalo na storitve, ki so jih zagotavljala navedena železniška podjetja, ki so, nasprotno, zabeležila rast obsega prometa in širitev na mednarodnih progah ([145]).

7.2 **Tretja pogodba**

(226) Italija je ponovno poudarila, da ni izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino znotraj Unije ter da podjetju Trenitalia ni bila dodeljena prednost. Kar zadeva prvi vidik, je v glavnem ponovila trditve iz uvodnih izjav 187, 188, 189 in 225. Kar zadeva prednost, je predložila obsežne odgovore na trditve združenja FerCargo o (i) neobstoju resnične storitve splošnega gospodarskega pomena; (ii) neobstoju pooblastitve in (iii) morebitnem prekomernem nadomestilu.

7.2.1 *Obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena*

(227) Italija je v pripombah z dne 24. junija 2014 pojasnila razloge, zaradi katerih je obseg javne službe namesto kot posamezne proge opredelila kot povezave med deželami (uvodna izjava 165).

(228) Italija je v pripombah z dne 20. novembra 2014 na trditev združenja FerCargo, da je na progah, vključenih v obseg obveznosti javne službe (uvodna izjava 206), opravljalo storitve več železniških podjetij, odgovorila, da je bila tretja pogodba potrebna za odpravo nedelovanja trga.

(229) Italija je na splošno poudarila, da so konkurenti podjetja Trenitalia zagotavljali svoje storitve na dobičkonosnih progah v severni Italiji in prek alpskih prelazov (npr. Brennero, Chiasso in Tarvisio) ([146]). Navedla je, da so deželne uprave v južni Italiji večkrat poudarile, da so v njihovih deželah potrebne storitve železniškega tovornega prometa ([147]).

(230) Kar zadeva stanje na trgu leta 2008 (ko sta pogodbenici opredelili obseg tretje pogodbe), je Italija trdila, da ponudba železniškega tovornega prometa na trgu ni bila le nezadostna, ampak tudi neustrezna.

([145]) Po navedbah Italije se je tržni delež prometa železniškega podjetja, ki konkurira podjetju Trenitalia, na najbolj dobičkonosnih progah, tako čezmejnih kot tistih v deželah severne Italije, ki so najbližje gorskim prelazom, v obdobju 2009–2013 s 25 % povečal na 42 %.

([146]) Italija je na primer navedla, da je bilo podjetje DB Schenker (ki je leta 2009 prevzelo nadzor nad podjetjem NordCargo) prisotno le v severni Italiji. V zvezi s tem se je Italija sklicevala tudi na odločbo o koncentraciji v zadevi Deutsche Bahn/NordCargo, ki jo je decembra 2008 sprejel italijanski organ za konkurenco in trg in v kateri je bilo navedeno, da „operacija vključuje proge, ki povezujejo severno Italijo s severno Evropo“ (Odločba italijanskega organa za konkurenco z dne 11. decembra 2008, zadeva C9819, DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, objavljena v tedenskem biltenu italijanskega organa za konkurenco št. 47/2008 z dne 14. januarja 2009).

([147]) Italija je omenila dopise dežele Apulije z dne 9. julija 2009, dežele Abruci z dne 9. marca 2010, dežele Sicilije z dne 20. februarja 2009 in dopise predsednika občinskega sveta Lamezia Terme (v deželi Kalabrija) z dne 26. februarja 2009.

(231) Prvič, konkurenti podjetja Trenitalia, ki so začeli delovati v južni Italiji leta 2008 (podjetja Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo in NordCargo), so storitve opravljali samo na dve industrijski območji in z njiju (območje Nola v Kampanji in območje Fossacesia v Abruci). Kar zadeva vrsto prometa, so ta podjetja pokrivala nišne trge (avtobusi za kombinirani prevoz iz Nole v prvem primeru in vlaki za prevoz lahkih cestnih vozil iz tovarne SEVEL ([148]) v Fossacesii v drugem primeru). Zato njihove storitve niso bile primerljive z dobro razvitim omrežjem storitev za vse vrste tovornih tokov, ki jih je podjetje Trenitalia upravljalo na podlagi tretje pogodbe. Poleg tega je skupna proizvodnja zadevnih treh železniških podjetij z aktivnimi pogodbami na povezavah sever/jug predstavljala le majhen delež celotne ponudbe tovornega prometa na teh progah (v povprečju manj kot 6 % ponudbe v smislu vlakovnih kilometrov, ki jo je moralo razviti podjetje Trenitalia, da bi izpolnilo pogoje iz tretje pogodbe).

(232) Drugič, čeprav sta podjetji GTS Rail ([149]) in Interporto Servizi Cargo vzpostavili storitve železniškega tovornega prometa manjšega obsega, ki so se opravljale na nekaj lokacijah v Kampaniji in Apuliji (tj. območjih Nola in Bari), je bila po navedbah Italije to posledica dejstva, da sta bili ti podjetji lastnika/upravljavca tovornih terminalov in medpristaniške infrastrukture ter logistična operaterja, ki sta se odločila, da bosta med svojimi objekti in strankami opravljala lastne storitve železniškega tovornega prevoza.

(233) Tretjič, podjetje Trenitalia je bil edini prevoznik v železniškem prometu, ki je imel varnostno spričevalo, veljavno za celotno italijansko ozemlje, novi udeleženci pa so imeli zaradi zelo visokih stroškov pridobitve takih spričeval samo varnostna spričevala, veljavna na izbranih povezavah. Celoten vozni park in proizvodna sredstva vseh prevoznikov v železniškem tovornem prometu, ki imajo varnostno spričevalo za železniški tovorni promet v eno ali nekaj dežel, zajetih v tretji pogodbi, in iz njih skupaj niso zadostovali za prevoz v obsegu, zahtevanem s tretjo pogodbo (11,9 milijona vlakovnih kilometrov).

(234) Italija je v odgovorih z dne 23. maja 2018 pojasnila, da seznam 42 enosmernih povezav med deželami iz Priloge 1 k tretji pogodbi ([150]) ni bil izčrpen. Na njem so bile zgolj navedene povezave, za katere je leta 2009, v času opredelitve geografskega področja uporabe tretje pogodbe, obstajalo povpraševanje uporabnikov. Vendar so se obveznosti javne službe, ki jih je prevzelo podjetje Trenitalia, nanašale na zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa iz dežel južne Italije, navedenih v pogodbi (tj. Abruci, Molize, Kampanija, Apulija, Bazilikata, Kalabrija in Sicilija), in v navedene dežele vsem prevoznikom, ki so jih zahtevali. Zato je moralo biti podjetje Trenitalia pripravljeno za opravljanje storitev tudi na drugih povezavah, če bi se pojavilo povpraševanje ([151]). Skupno število enosmernih povezav med deželami, ki jih je podjetje Trenitalia dejansko pokrivalo v obdobju 2009–2014, je bilo 66, tj. 33 povezav med deželami (v obe smeri). V tej številki niso upoštevane povezave med deželami v severni Italiji, v katere in iz katerih so se storitve opravljale le, če so bile potrebne za optimizacijo prometa v dežele v južni Italiji in iz njih.

(235) Italija je v odgovorih z dne 18. in 19. februarja 2019 predložila študijo (v nadaljnjem besedilu: **tretja študija podjetja PWC**), s katero je želela dokazati, da je bila za razmere na trgu v letih 2007–2009 značilna nezadostna ponudba storitev železniškega tovornega prometa v južni Italiji v primerjavi z minimalno ponudbo, ki jo je zahtevala država. Natančneje:

— v obdobju 2007–2008 je bilo poleg podjetja Trenitalia v nekaterih deželah, zajetih v tretji pogodbi, dejavnih le pet prevoznikov v železniškem prometu (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA in Ferrovia Adriatico Sangritana SpA). Ta podjetja so leta 2008 skupaj zagotovila 883 000 vlakovnih kilometrov. Leta 2009 se je število konkurentov podjetja Trenitalia s petih povečalo na osem, skupaj pa so zagotovili 1,4 milijona vlakovnih kilometrov (v primerjavi s 14 milijoni vlakovnih kilometrov, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia),

([148]) SEVEL S.p.A. (kratica za „Società Europea Veicoli Leggeri“) je italijansko avtomobilsko podjetje, ki proizvaja lahka gospodarska vozila.

([149]) Podjetje GTS Rail S.p.A. pripada skupini GTS S.p.A. in je eno od 17 prevoznikov v železniškem prometu, ki jih zastopa združenje FerCargo.

([150]) Glej opombo [81].

([151]) Tretja študija podjetja PWC kaže, da je podjetje Trenitalia storitve na vseh povezavah, zajetih v tretji pogodbi, na podlagi tretje pogodbe opravljalo vsaj eno leto. Na primer na povezavi Abruci/Bazilikata je med letoma 2009 in 2014 opravilo skupno 400 vlakovnih kilometrov (konvencionalni način prevoza), od tega polovico leta 2011 samo v smeri sever/jug in preostalo polovico leta 2014 samo v smeri jug/sever.

— med letoma 2008 in 2009, ko sta pogodbenici določili geografsko področje uporabe pogodbe ([152]), so konkurenti podjetja Trenitalia zagotavljali le 14 povezav med deželami (v obe smeri) v primerjavi s 33 povezavami med deželami (v obe smeri), na katerih naj bi podjetje Trenitalia opravljalo storitve na zahtevo na podlagi tretje pogodbe, vključno s Sicilijo. Poleg tega so konkurenti le na šestih povezavah med deželami, na katerih so se opravljale storitve (Kampanija/severna Italija, Abruci/severna Italija, Apulija/severna Italija, Kalabrija/Kampanija, Bazilikata/severna Italija in Abruci/Apulija), zagotavljali ustrezno količino prometa (s skupno ponudbo več kot 60 000 vlakovnih kilometrov), njihova ponudba pa tudi na teh povezavah ni popolnoma nadomestila ponudbe podjetja Trenitalia. Dejansko je zajemala le nekatere razpoložljive proge in/ali se je nanašala le na eno vrsto storitev železniškega tovornega prometa ali eno vrsto proizvoda ali pa se je izvajala le v eno smer, brez vožnje v obe smeri. Te tržne razmere bi težko šteli za učinek druge pogodbe, ki se je v zvezi s progami sever/jug na celini Italije nanašal le na promet nad 1 000 km,

— na zelo redkih povezavah med deželami, kjer je bilo možno prekrivanje storitev podjetja Trenitalia in storitev konkurentov (v smislu prog, vrste prevoza in proizvodov), je bila ponudba konkurentov bodisi nezadostna za pokritje celotnega povpraševanja po prometu ali pa je bila preveč razdrobljena ali nestabilna, da bi se bilo mogoče nanjo zanesti. Kar zadeva domnevno nestabilnost ponudbe, se je Italija sklicevala zlasti na ponudbo na povezavah Apulija/severna Italija, Kalabrija/Kampanija in Bazilikata/severna Italija,

— čeprav se je ponudba konkurentov v obdobju 2009–2014 stalno povečevala, so konkurenti leta 2014 skupaj zagotovili 2,3 milijona vlakovnih kilometrov (v primerjavi z 10,9 milijona vlakovnih kilometrov, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia). Poleg tega je bilo to povečanje prometa osredotočeno predvsem na tri povezave med deželami (Abruci/severna Italija, Kampanija/severna Italija in Apulija/severna Italija) od 33 povezav, na katerih naj bi podjetje Trenitalia opravljalo storitve na zahtevo.

(236) Italija je ugotovila, da se bo zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa – če ne bo ustreznih podpornih ukrepov – verjetno skoncentriralo v severni Italiji ali na nekatere omejene povezave od točke do točke, brez kakršnega koli jamstva za neprekinjenost, južna Italija pa bo ostala nepokrita. Menila je zlasti, da se brez tretje pogodbe 80–90 % železniškega tovornega prometa, ki ga je podjetje Trenitalia zagotavljalo na podlagi druge pogodbe, ne bi več zagotavljalo, in sicer bi se prenesel v cestni prevoz ali pa se prevoz sploh ne bi več izvajal (na primer v zvezi z nekaterimi kemičnimi in jeklenimi izdelki, za katere ni bilo drugih izvedljivih možnosti prevoza). Po navedbah Italije sta to stanje potrdila tudi poročilo upravljavca železniške infrastrukture o prošnjah novih udeležencev za dodelitev vlakovnih poti in italijansko računsko sodišče ([153]).

(237) Kar zadeva povezave severna Italija/severna Italija, zajete v tretji pogodbi, za katere je združenje FerCargo menilo, da niso skladne z obsegom storitve splošnega gospodarskega pomena (uvodna izjava 207), je Italija pojasnila, da na teh povezavah ni bilo novega nakladanja ali opravljanja storitev za nove stranke, temveč le nadaljevanje povezav med severom in jugom. Te povezave so bile za zbiranje in optimizacijo prometnih tokov na povezavah sever/jug prav tako potrebne kot povezave jug/jug. Po mnenju Italije bi se, če bi bile storitve kakor koli drugače zasnovane, zvišali stroški storitve in potrebno bi bilo višje nadomestilo.

(238) Nazadnje je Italija menila, da italijanski organ, pristojen za konkurenco, v svojem poročilu z dne 1. junija 2009 ni izključil potrebe po obveznostih javne službe na trgu tovornega prometa, temveč je obravnaval povezane metode dodelitve. Ministrstvo za infrastrukturo in promet je ustrezno proučilo pripombe zadevnega organa, vendar je nazadnje sklenilo, da je podjetje Trenitalia edini prevoznik v železniškem prometu, ki lahko zagotovi obveznosti javne službe z ustrezno stopnjo geografske razširjenosti in dosega ([154]).

([152]) Pogodbenici sta med novembrom 2008 in marcem 2009 razpravljali o področju uporabe pogodbe.

([153]) V zvezi s tem je Italija navedla, da je računsko sodišče v poročilu z dne 22. februarja 2012 menilo, da je to, da podjetje Trenitalia storitve zagotavlja z izgubo, z industrijskega vidika neupravičeno. Računsko sodišče je priznalo, da je „v sektorju tovornega prometa [...] poleg tega prisotna velika konkurenca znotraj posameznih vrst prevoza, ki je osredotočena izključno na najbolj donosne trge, zlasti v severni Italiji; dejansko na območju južno od Rima storitev železniškega tovornega prometa ne zagotavlja nihče razen skupine FS“.

([154]) Obvestilo ministrstva za infrastrukturo in promet z dne 23. julija 2009.

7.2.2 *Pooblastitev za opravljanje storitve*

(239) Italija je v odgovor na trditev združenja FerCargo, da je podjetje Trenitalia na podlagi tretje pogodbe delovalo brez akta o pooblastitvi (uvodna izjava 208), v pripombah z dne 20. novembra 2014 navedla, da so bile obveznosti, zajete v tretji pogodbi, določene v dialogu med podjetjem Trenitalia in pristojnima ministrstvoma (ministrstvom za gospodarstvo in finance ter ministrstvom za infrastrukturo in promet). Gospodarsko-finančni načrti podjetja Trenitalia, ki jih je odobril javni organ naročnik, so po navedbah Italije dokazovali obstoj naloge javne službe in vnaprej podeljenega pooblastila.

(240) Poleg tega je Italija v odgovorih z dne 18. in 19. februarja 2019 pojasnila, da sta se pogodbenici oktobra 2010 dogovorili o vrsti in obsegu storitev, ki naj bi jih zagotavljalo podjetje Trenitalia, metodologiji za izračun zneska nadomestila, trajanju pogodbe in sankcijah v primeru neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti.

(241) S podjetjem Trenitalia sta bila od začetka leta 2009 neuradno dogovorjena zlasti področje uporabe pogodbe (tj. dežele, v katerih je treba opravljati storitve, in vrsta storitev) in najvišji znesek nadomestila. Kar zadeva skupni obseg storitev, vključenih v obseg pogodbe (tj. 11,9 milijona vlakovnih kilometrov na leto), je Italija pojasnila, da se je v razpravah med letoma 2009 in 2010 ta obseg gibal med največ 13,1 milijona vlakovnih kilometrov na leto in najmanj 9,4 milijona vlakovnih kilometrov na leto. Pogodbenici sta se oktobra 2010 dogovorili o omejitvi 11,9 milijona vlakovnih kilometrov. Zaradi nejasnosti glede obsega storitev železniškega tovornega prometa, ki so bile nazadnje zahtevane na podlagi tretje pogodbe, je podjetje Trenitalia leta 2009 zagotovilo 14 milijonov vlakovnih kilometrov.

(242) Italija je trdila, da je podjetje Trenitalia nadomestilo za te storitve prejelo šele ob koncu leta 2010 (21. decembra 2010) in le v okviru omejitve 11,9 milijona vlakovnih kilometrov, o katerih se je nazadnje dogovorilo. Kot elementa, ki potrjujeta obstoj pogodbenega razmerja med podjetjem Trenitalia in državo že pred podpisom tretje pogodbe, je navedla poročilo italijanskega organa, pristojnega za konkurenco, z dne 1. junija 2009 in javno izjavo ministra za promet iz julija 2011 v odgovoru na vprašanje italijanskega parlamenta. V poročilu se je štelo, da je pogodba o storitvah v zvezi s sektorjem tovornega prometa že sklenjena, čeprav še ni bila podpisana. V javnih izjavah so bili pojasnjeni zneski nadomestil, dolgovanih podjetju Trenitalia za leta 2009–2011, kot je bilo navedeno v pozneje podpisani pogodbi, ti zneski pa so bili določeni na podlagi večletnega gospodarskega in finančnega načrta.

7.2.3 *Neobstoj prekomernega nadomestila*

(243) Kar zadeva trditev združenja FerCargo o morebitnem prekomernem nadomestilu (uvodna izjava 209), je Italija v pripombah z dne 20. novembra 2014 menila, da so evropski prevozniki edini možni vzorec, v primerjavi s katerim je mogoče oceniti podjetje Trenitalia. Obstoječi konkurenti, ki jih je navedlo združenje FerCargo, tj. železniška podjetja z majhnim voznim parkom (največ 10–20 vlakov), ki opravijo največ 1–3 milijone vlakovnih kilometrov, niso mogli biti veljavno merilo za ocenjevanje obveznosti javne službe, ki zajema bistveno večje število vlakovnih kilometrov (približno 12 milijonov) in se izvaja na zelo zapletenem omrežju prog sever/jug. Italija je v zvezi s tem predložila drugo študijo podjetja PWC, ki posodablja njegovo prvo študijo (glej uvodno izjavo 175). V drugi študiji podjetja PWC je opredeljeno, da povprečni strošek na vlakovni kilometer, ki ga ima podjetje Trenitalia zaradi zagotavljanja storitev na podlagi tretje pogodbe, znaša 22 EUR ([155]), povprečni prihodek za opravljanje storitev na podlagi tretje pogodbe pa znaša 10,8 EUR na vlakovni kilometer ([156]).

(244) Italija je trdila, da je bilo nadomestilo strogo povezano z zagotovljenimi storitvami. Kot je že pojasnila (uvodna izjava 181), so bili višji stroški storitve v primerjavi s stroški storitev, ki so jih zagotavljali konkurenti podjetja Trenitalia, odvisni od potrebe po zadostnem voznem parku (prilagojenem infrastrukturnim in logističnim omejitvam železniškega omrežja v južni Italiji), človeških virih in proizvodnih sredstvih za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa „na zahtevo“. Priznala je, da se je v obdobju, zajetem v tretji pogodbi, število lokomotiv podjetja Trenitalia zmanjšalo, vendar je zanikala, da bi bilo zaradi tega zmanjšanja nadomestilo prekomerno, saj se je zmanjšalo število lokomotiv, ki jih je podjetje Trenitalia zelo redko uporabljalo zaradi tehnične zastarelosti (nizka raven učinkovitosti in razpoložljivosti ter nezmožnost pridobitve nadomestnih delov).

([155]) Izračunano kot vsota povprečnih stroškov na vlakovni kilometer za energijo, cestnino, najem lokomotiv, upravljavce strojev in manevriranje, vagone, vozne vode in prevoze s trajektom. Glej strani 17, 22 in 23 druge študije podjetja PWC.

([156]) Glej stran 24 druge študije podjetja PWC.

(245) Nazadnje, Italija je v odgovorih z dne 18. in 19. februarja 2019 pojasnila, da je bila metodologija za izračun nadomestila za obdobje 2009–2014 v bistvu enaka metodologiji iz druge pogodbe ([157]). Edina razlika med drugo in tretjo pogodbo je bila ta, da v tretjo pogodbo (zlasti od končnega osnutka iz oktobra 2010) ni bila vključena navedba, da je gospodarski in finančni načrt podjetja Trenitalia podlaga za izračun razvoja stroškov in prihodkov podjetja Trenitalia, nastalih med trajanjem pogodbe.

8. **OCENA UKREPOV**

8.1 **Obstoj državne pomoči**

(246) Ukrep se šteje za pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, če ga je mogoče pripisati državi in se financira iz državnih sredstev, če prejemniku daje prednost in je ta prednost selektivna, če izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in če lahko vpliva na trgovino med državami članicami.

(247) Glede na pripombo Italije, da nadomestilo, izplačano na podlagi treh pogodb o izvajanju javne službe, ne pomeni državne pomoči, ker ni bilo izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino znotraj Unije, bo Komisija najprej ocenila izpolnjevanje navedenih pogojev. Izpolnjevanje drugih kumulativnih pogojev iz člena 107(1) PDEU se bo nato ocenilo le za tiste obveznosti javne službe, za katere se ugotovi, da bi izplačano nadomestilo lahko izkrivljalo konkurenco in vplivalo na trgovino med državami članicami.

8.1.1 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj Unije*

(248) Za ukrep, ki ga dodeli država, velja, da izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco, kadar lahko izboljša konkurenčni položaj prejemnika pomoči v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji ([158]). Zato se v smislu člena 107 PDEU za izkrivljanje konkurence šteje, če država odobri finančno ugodnost podjetju v liberaliziranem sektorju, kjer je ali bi lahko bila konkurenca ([159]).

(249) Vendar pa je morebitno izkrivljanje konkurence izključeno, če so izpolnjeni naslednji štirje kumulativni pogoji ([160]). Prvič, storitev je predmet pravnega monopola (ki je bil vzpostavljen v skladu s pravom Unije). Drugič, pravni monopolist ne izključuje le konkurence na trgu, ampak tudi konkurenco za trg. Tretjič, storitev ne konkurira drugim storitvam. Četrtič, če je ponudnik storitev dejaven na drugem trgu, ki je odprt za konkurenco, je treba navzkrižno subvencioniranje izključiti z ločenimi računi in zagotovilom, da javnih finančnih sredstev, zagotovljenih za opravljanje storitve, ki je predmet pravnega monopola, ni mogoče uporabiti za druge dejavnosti.

([157]) Zajemala je naslednje tri korake: (i) predhodna opredelitev najvišjega zneska letnega nadomestila ob upoštevanju razpoložljivih javnih sredstev; (ii) končna količinska opredelitev dolgovanega nadomestila na podlagi stroškov, ki jih je podjetje Trenitalia dejansko imelo, in zneska vloženega kapitala ter (iii) vračilo preveč izplačanih zneskov kot odbitek od nadomestila za naslednje leto.

([158]) Sodba z dne 15. junija 2000, Mauro Alzetta a.o., združene zadeve T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do T-607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 in T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, točka 80.

([159]) Sodba z dne 15. junija 2000, Mauro Alzetta a.o., združene zadeve T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do T-607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 in T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, točke 141 do 147; sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točka 82.

([160]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (C/2016/2946) (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točka 188.

(250) Komisija ugotavlja, da je bil v času podpisa prve pogodbe ([161]) trg železniškega tovornega prometa v veliki meri ([162]) zaprt za konkurenco na nacionalni ravni in na ravni Unije. V Italiji je imelo podjetje Trenitalia monopol na trgu železniškega tovornega prometa in ni konkuriralo podjetjem iz drugih držav članic, ki so opravljala storitve na zadevnih nacionalnih trgih ([163]). Ta monopol je izključeval tudi konkurenco na trgu, saj 18. oktobra 2002 noben nacionalni predpis ali predpis Unije (glej uvodno izjavo 23) od držav članic ni zahteval, naj izvedejo postopek za oddajo javnega naročila o izvajanju javne službe za opravljanje storitev železniškega tovornega prometa. Komisija ugotavlja, da je imela skupina FS pred liberalizacijo nacionalnega trga železniškega tovornega prometa 22. oktobra 2003 (glej uvodno izjavo 25) pravni monopol nad delovanjem železniškega omrežja, ki ga je upravljala država ([164]).

(251) Kar zadeva konkurenco z drugimi storitvami, Komisija meni, da ponudniki storitev v železniškem tovornem prometu na splošno konkurirajo ponudnikom storitev v cestnem prevozu, vendar med njimi ni popolne zamenljivosti. Vsak način prevoza tovora ima različne značilnosti glede cen in stroškovne strukture, časovnega razpona in geografske razpoložljivosti. Poleg tega lahko le železniški tovorni promet izpolnjuje nekatere zahteve, povezane z vrsto prepeljanega blaga (na primer varnostne zahteve za nevarno blago, obseg/količina, teža blaga ali geografska lokacija), in je za nekatere stranke edina možnost ([165]).

(252) Kar zadeva morebitno navzkrižno subvencioniranje, Komisija glede na pojasnila Italije (glej uvodno izjavo 121) meni, da med različnimi dejavnostmi podjetja Trenitalia ni prišlo do navzkrižnega subvencioniranja. Čeprav so bila odvisna podjetja skupine FS dejavna tudi na liberaliziranih trgih (glej uvodno izjavo 121), je imelo podjetje Trenitalia dejansko računovodski sistem, ločen od sistema drugih podjetij iz skupine FS, poleg tega pa je vodilo ločene računovodske izkaze za vsako od svojih različnih dejavnosti.

(253) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da ob podpisu prve pogodbe (18. oktobra 2002) nadomestilo, ki ga je bilo treba izplačati na podlagi navedene pogodbe, ni pomenilo državne pomoči, ker ni bilo mogoče, da je izkrivljalo ali bi lahko izkrivljalo konkurenco. Te ugotovitve ne spremeni dejstvo, da je bil trg storitev kombiniranega mednarodnega prevoza blaga ob podpisu prve pogodbe že odprt za konkurenco. Po eni strani, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 56, prva pogodba ni zajemala tovrstnih storitev, ker (a) so obveznosti javne službe za storitve kombiniranega kopenskega železniškega tovornega prometa zadevale le nacionalni promet in (b) se storitve intermodalnega prevoza na progi Lyon–Torino niso štele za storitve kombiniranega prevoza ([166]). Po drugi strani je obstoj ločenega računovodskega sistema za vsako dejavnost podjetja Trenitalia preprečeval prenos morebitne prednosti, ki bi jo podjetje Trenitalia prejelo na podlagi prve pogodbe, v korist dejavnosti, ki se izvajajo na navedenem odprtem trgu.

(254) Vendar mora Komisija za sklep o obstoju pomoči za celotno obdobje veljavnosti prve pogodbe upoštevati razvoj notranjega trga v obdobju od 1. januarja 2000 do 31. decembra 2003. Nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, dejansko ne pomeni pomoči le, če se nanaša na dejavnosti, ki niso liberalizirane.

([161]) Prva pogodba je bila podpisana 18. oktobra 2002 in se je uporabljala od 1. januarja 2000.

([162]) Edini trg, ki je bil že odprt za konkurenco na ravni Unije, je bil trg storitev kombiniranega mednarodnega tovornega prometa (glej uvodno izjavo 23).

([163]) Mednarodno konkurenco na trgu železniškega tovornega prometa je dejansko preprečevala tudi raznolikost obstoječih nacionalnih ureditev, ki so pomenile pomembno oviro za vstop. Prevoznikom v železniškem prometu, ki so želeli dostop do infrastrukture druge države članice, je na primer moral vozni park odobriti nacionalni certifikacijski organ, zadevni prevozniki so morali pridobiti varnostno spričevalo, ki ga je izdal pristojni nacionalni organ, strojevodje pa so morali imeti spričevalo za omrežje, na katerem so se opravljale železniške storitve.

([164]) Zlasti člen 1 zakona št. 210/1985 je določal, da „subjekt ‚Ferrovie dello Stato' stroškovno učinkovito in uspešno ter v skladu s pravom Skupnosti izvaja: (a) obratovanje prog železniškega omrežja, ki jih že upravlja ‚azienda autonoma Ferrovie dello Stato' (opomba: javni subjekt, predhodnik skupine FS), in obratovanje prog železniškega omrežja, ki jih bo upravljala država; (b) opravljanje trajektnih storitev med železniškimi terminali [...]".

([165]) Komisija je v primerih združitev že menila, da je železniški tovorni promet ločen proizvodni trg, glej zadevo COMP/M.5855 – DB/Arriva, 11. avgust 2010, uvodni izjavi 144 in 145.

([166]) Te storitve niso bile opredeljene kot storitve kombiniranega prevoza, ker dolžina dela poti, opravljenega s cestnim prevozom, ni bila omejena in je lahko presegala dolžino dela poti po železnici (glej opombo [57]). V skladu s členom 1 Direktive Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38) mora biti za opredelitev kombiniranega prevoza dovoz in/ali odvoz po cesti strogo omejen (glej opombo [11]).

(255) V zadevi Alzetta so sodišča Unije pojasnila, da je „liberalizacija [...] predpogoj za uporabo določb Pogodbe o državni pomoči v nekaterih posebnih sektorjih, kot je prometni sektor, ki je bil prvotno zaprt za konkurenco“ ([167]). Vendar je treba v zvezi s tem razlikovati med liberalizacijo, ki je posledica razvoja notranjega trga, in liberalizacijo, predpisano s pravom Unije. V skladu s členom 1, točka (b)(v), Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 (v nadaljnjem besedilu: postopkovna uredba) ([168]) veljavna pomoč med drugim pomeni „pomoč, za katero se šteje, da je veljavna, ker je mogoče ugotoviti, da takrat, ko se je začela izvajati, ni bila pomoč, pozneje pa je postala pomoč zaradi razvoja notranjega trga in je država članica ni spremenila“. Če nekateri ukrepi postanejo pomoč zaradi liberalizacije dejavnosti po pravu Unije, se takšni ukrepi ne štejejo kot veljavna pomoč po datumu, določenem za liberalizacijo“.

(256) Komisija ugotavlja naslednje:

— na ravni Unije je bil dostop do storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet liberaliziran 15. marca 2003. Zato nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe za to vrsto storitev, do vključno 14. marca 2003 ni pomenilo državne pomoči, od 15. marca 2003 pa bi pomenilo novo pomoč (ker je liberalizacija teh storitev potekala v skladu s pravom Unije), če bi bili izpolnjeni preostali kumulativni pogoji iz člena 107(1). To zadeva zlasti nadomestilo za: (a) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko; in (b) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima,

— na nacionalni ravni je bil dostop do storitev nacionalnega železniškega tovornega prometa liberaliziran 22. oktobra 2003, tj. pred liberalizacijo navedene dejavnosti na ravni Unije, ki je začela veljati 1. januarja 2007. Zato nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe za navedeno vrsto storitev, do vključno 21. oktobra 2003 ni pomenilo državne pomoči, od 22. oktobra 2003 pa bi pomenilo veljavno pomoč (zaradi razvoja notranjega trga), če bi bili izpolnjeni preostali pogoji iz člena 107(1). To zadeva vse obveznosti, vključene v prvo pogodbo, v zvezi s storitvami železniškega tovornega prometa med celino in Sardinijo/Sicilijo, storitvami železniškega tovornega prometa na razdaljah, daljših od 1 000 km, in kombiniranimi storitvami kopenskega železniškega tovornega prometa,

— obveznost v zvezi z železniškim prevozom premoga in jekla znotraj Evropske skupnosti za premog in jeklo od 1. maja 2002 ni več veljala, obveznost glede storitev intermodalnega prevoza na progi Lyon–Torino pa je veljala do 31. decembra 2001. Navedene obveznosti so prenehale obstajati pred liberalizacijo storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa v Uniji (ki je začela veljati 1. januarja 2006), zato ustrezno nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia, ni moglo izkrivljati konkurence ali vplivati na trgovino znotraj Unije in zato ni pomenilo državne pomoči.

(257) Komisija zato meni, da nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe pred 15. marcem 2003 za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa ([169]) in pred 22. oktobrom 2003 za storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa ([170]), ni pomenilo pomoči, ker ni moglo vplivati na trgovino in izkrivljati konkurence.

([167]) Sodba z dne 15. junija 2000, Mauro Alzetta a.o., združene zadeve T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do T-607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 in T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, točka 144, ki jo je Sodišče potrdilo v sodbi z dne 29. aprila 2004, Italija/Komisija, C-298/00 P, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9), ki je s 14. oktobrom 2015 nadomestila postopkovno uredbo.

([169]) Zlasti storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet (tj. storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko ter storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima) in preostale storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa, ki jih je podjetje Trenitalia prenehalo opravljati pred 15. marcem 2003 (tj. železniški prevoz premoga in jekla v Evropski skupnosti za premog in jeklo ter storitve intermodalnega prevoza na progi Lyon–Torino).

([170]) To zadeva vse obveznosti, vključene v prvo pogodbo, v zvezi z železniškim tovornim prometom med celino in Sardinijo/Sicilijo, železniškim tovornim prometom na razdaljah, daljših od 1 000 km, in kombiniranimi storitvami kopenskega železniškega tovornega prometa.

(258) Nasprotno pa je nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe od 15. marca 2003 za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko ter storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima, lahko vplivalo na trgovino in izkrivljalo konkurenco, zato se šteje za pomoč za obdobje od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003, če so izpolnjena tudi druga kumulativna merila iz člena 107(1) PDEU (glej uvodne izjave od 264 do 286). V nasprotju s trditvami Italije (uvodna izjava 120) dejstvo, da Madžarska takrat ni bila država članica, ni pomembno, saj je izplačano nadomestilo vplivalo ali bi lahko vplivalo na zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa s strani podjetij Unije na navedeni mednarodni progi. Poleg tega domnevna marginalnost navedenih obveznosti javne službe glede na skupne obveznosti javne službe, uvedene na podlagi prve pogodbe (glej uvodno izjavo 120), ni pomembna za oceno pomoči, saj lahko pomoč vpliva na trgovino med državami članicami ne glede na znesek dodeljenega nadomestila ali obseg zadevne dejavnosti. V skladu z opredelitvijo državne pomoči ni treba, da sta izkrivljanje konkurence ali vpliv na trgovino znatna ali velika. Dejstvo, da so bile navedene obveznosti javne službe omejene v primerjavi s skupnim obsegom obveznosti javne službe, ki so bile podjetju Trenitalia naložene na podlagi prve pogodbe, samo po sebi ne izključuje izkrivljanja konkurence ali vpliva na trgovino ali tveganja za to. Da se šteje, da pomoč izkrivlja konkurenco, običajno zadošča, da pomoč upravičencu daje prednost s tem, da ga razbremeni stroškov, ki bi jih sicer imel pri izvajanju tekočih poslov ([171]).

(259) Poleg tega, kadar država članica dodeli javno subvencijo podjetju za opravljanje storitev prevoza, lahko obseg opravljanja teh storitev, ne glede na to, ali so omejene ali znatne, zaradi subvencije ostane enak ali se poveča, zaradi česar imajo podjetja, ki so ustanovljena v drugih državah članicah, manj možnosti za opravljanje storitev prevoza na trgu te države članice. V obravnavanem primeru bi lahko ohranitev prisotnosti podjetja Trenitalia (prvotnega prevoznika) s plačevanjem subvencij nove prevoznike odvrnila od vstopa na nov trg, zlasti v okoliščinah, v katerih bi morali ti novi prevozniki vzpostaviti tržni položaj po odprtju storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa za konkurenco v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet. Prav tako dejstvo, da nadomestilo ni zadostovalo za kritje primanjkljaja iz poslovanja, ki ga je podjetje Trenitalia zabeležilo pri opravljanju storitev na podlagi prve pogodbe, ne izključuje morebitnega vpliva na trgovino in izkrivljanja konkurence. Nadomestilo, četudi je bilo zelo majhno, je podjetju Trenitalia omogočilo, da je ohranilo ali povečalo svoje dejavnosti na trgu, s čimer se je zmanjšala možnost konkurentov, da na navedenem trgu zagotavljajo storitve železniškega tovornega prometa.

(260) Kar zadeva nadomestilo, dodeljeno na podlagi prve pogodbe z dne 22. oktobra 2003 za storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa ([172]), se to nadomestilo šteje za pomoč za obdobje od 22. oktobra 2003 do 31. decembra 2003, če so izpolnjena tudi druga kumulativna merila iz člena 107(1) PDEU (glej uvodne izjave 264 do 286).

Preglednica 5

Prva pogodba: izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj Unije

Nadomestilo za obdobje	1. januar 2000–14. marec 2003	15. marec 2003–21. oktober 2003	22. oktober 2003–31. december 2003
Storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet	Brez pomoči	Možno izkrivljanje	Možno izkrivljanje
Storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa	Brez pomoči	Brez pomoči	Možno izkrivljanje

([171]) Sodba Sodišča z dne 3. marca 2005, Heiser, C-172/03, ECLI: EU:C:2005:130, točka 55.

([172]) To zadeva vse obveznosti, vključene v prvo pogodbo, v zvezi s storitvami železniškega tovornega prometa med celino in Sardinijo/Sicilijo, storitvami železniškega tovornega prometa na razdaljah, daljših od 1 000 km, in kombiniranimi storitvami kopenskega železniškega tovornega prometa.

(261) Kar zadeva prvo pogodbo, bo Komisija ocenila izključno izplačano nadomestilo, ki bi lahko izkrivljalo konkurenco in vplivalo na trgovino znotraj Unije. Zato se bo vsako sklicevanje na prvo pogodbo nanašalo samo na nadomestilo za: (i) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko v obdobju od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003; (ii) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima v obdobju od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003 in (iii) storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa v obdobju od 22. oktobra 2003 do 31. decembra 2003.

(262) Kar zadeva drugo in tretjo pogodbo (ki sta bili podpisani 27. marca 2007 oziroma 3. decembra 2012), Komisija ugotavlja, da sta bili sklenjeni po popolni liberalizaciji trga železniškega tovornega prometa na ravni Unije (1. januarja 2007). Ni sporno, da je podjetje Trenitalia takrat na nacionalni ravni in ravni Unije konkuriralo drugim prevoznikom v železniškem prometu na trgu železniškega tovornega prometa. Zato so v nasprotju s trditvami Italije (uvodne izjave 153, 187, 188 in 189) nadomestila, prejeta na podlagi druge in tretje pogodbe, lahko izkrivljala konkurenco na tem trgu ne glede na omejen obseg storitev ali znesek zadevnega nadomestila in dejstvo, da je podjetje Trenitalia za svoje dejavnosti vodilo ločen računovodski sistem.

(263) Poleg tega so, ker so podjetja iz drugih držav članic izvajala ([173]) ali bi lahko izvajala storitve železniškega tovornega prometa na italijanskem trgu, nadomestila za javne storitve, ki jih je podjetje Trenitalia prejelo na podlagi druge in tretje pogodbe, vplivala tudi na trgovino znotraj Unije. V nasprotju s trditvami Italije (uvodna izjava 225) je treba za opredelitev nacionalnega ukrepa kot državne pomoči proučiti le, ali lahko navedena pomoč vpliva na tako trgovino in izkrivlja konkurenco, in ne, ali je dejansko vplivala na trgovino med državami članicami in dejansko izkrivljala konkurenco. Zato dejstvo, da so konkurenti podjetja Trenitalia takrat zabeležili rast obsega prometa in širitev na mednarodnih progah, ne zadostuje za sklep, da druga in tretja pogodba nista vključevali državne pomoči. Nasprotno, če ne bi bilo druge in tretje pogodbe, bi bila navedena širitev lahko še večja.

8.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(264) Nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia na podlagi prve, druge in tretje pogodbe, se je financiralo neposredno iz državnega proračuna (glej uvodne izjave 129, 145 in 170). Poleg tega so navedene pogodbe oddala pristojna ministrstva, v vsaki od pogodb pa je bilo določeno, da bo država podjetju Trenitalia izplačala nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, ki se izvajajo na podlagi navedenih pogodb (glej uvodne izjave 59, 71, 72 in 99). Zato je ukrepe mogoče neposredno pripisati državi.

8.1.3 *Gospodarska prednost*

(265) Nadomestila v zvezi z obveznostmi javne službe, dodeljena podjetju, ne pomenijo gospodarske prednosti, če so izpolnjeni štirje kumulativni pogoji iz sodbe v zadevi Altmark. Navedeni pogoji so naslednji:

— prvič, podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene,

— drugič, merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno,

— tretjič, nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti,

([173]) Glej na primer opombo [109] (DB Schenker).

— četrtič, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, je treba raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.

(266) Če katero koli od teh meril ni izpolnjeno, se zaradi kumulativne narave štirih meril iz sodbe v zadevi Altmark šteje, da nadomestilo pomeni prednost v smislu člena 107(1) PDEU.

(267) V obravnavani zadevi Komisija meni, da četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark v nasprotju s trditvijo italijanskih organov ni izpolnjeno za vse tri pogodbe o izvajanju javne službe.

(268) Po eni strani upravičenec zadevnih treh pogodb o izvajanju javne službe ni bil izbran s postopkom za oddajo javnega naročila, ki bi omogočil izbiro ponudnika, ki bi lahko storitev opravljal z najnižjimi stroški za skupnost ([174]). Po drugi strani pa trditve Italije, da je raven nadomestila na podlagi zadevnih treh pogodb o izvajanju javne službe temeljila na stroških učinkovitega povprečnega podjetja, niso podprte z dokazi o izpolnjevanju četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark.

(269) Kar zadeva prvo in drugo pogodbo, Italija trdi, da je bilo podjetje Trenitalia dobro vodeno podjetje, ki je lahko prikazalo ravni stroškov, ki so bile v skladu z ravnmi stroškov njegovih konkurentov, in zagotavljalo storitve v gospodarskih razmerah, bistveno podobnih tistim, ki bi se vzpostavile v primeru izvedbe konkurenčnega postopka (uvodni izjavi 132 in 152), ne da bi za to predložila kakršne koli dokaze.

(270) Italija je podobne trditve predložila v zvezi s tretjo pogodbo. V podporo tem trditvam je predložila dve študiji podjetja PWC z dne 9. oktobra 2012 in 22. oktobra 2014 (glej uvodni izjavi 175 in 243), ki naj bi dokazovali, da so bili povprečni stroški poslovanja podjetja Trenitalia na vlakovni kilometer v skladu tistimi, ki so jih imela podjetja Unije podobne velikosti, ki zagotavljajo podobne storitve in so ustrezno opremljena s prevoznimi sredstvi (glej uvodne izjave 180 do 186). Skupina FS je predložila študijo iz julija 2014, v kateri so bile zgolj povzete nekatere ugotovitve o pristopu, ki ga je Komisija v sklepu o začetku postopka uporabila v zvezi z oceno četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark (glej uvodno izjavo 217).

(271) Komisija ugotavlja, da je treba, kadar se storitev splošnega gospodarskega pomena ne dodeli v okviru postopka za oddajo javnega naročila in za dano storitev ne obstaja splošno sprejeto tržno nadomestilo, v skladu s četrtim merilo iz sodbe v zadevi Altmark predvsem opredeliti povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi ([175]).

(272) Opredelitev „povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi“ omogoča izračun zneska nadomestila, potrebnega za izvajanje dodeljene naloge javne službe na način, s katerim se preprečijo visoki stroški neučinkovitega podjetja.

([174]) Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4, točka 65).

([175]) Ni se mogoče sklicevati na stroške podjetja, ki ima monopolni položaj ali prejema nadomestilo za javne storitve, dodeljeno pod pogoji, ki niso v skladu z zakonodajo Unije, saj bi bili lahko stroški v obeh primerih višji od običajnih, glej točko 74 Sporočila Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena) (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).

(273) Sodišče je pojasnilo, da je „eden od možnih pristopov pri presoji, ali je ta četrti pogoj izpolnjen, lahko izračun nadomestila, ki ga je treba dodeliti podjetju, s katerim je bila sklenjena pogodba o izvajanju javne službe, glede na povprečje stroškov, nastalih podjetjem, ki že več let na trgu, odprtem za konkurenco, ponujajo storitev, ki je z vseh vidikov primerljiva z javno službo iz postopka v glavni stvari, prihodkov v zvezi z izvajanjem obveznosti javne službe, ki jih navedena podjetja prejemajo, in po potrebi dobička, ki ga ustvarjajo zaradi te storitve“ ([176]).

(274) V zvezi s tem Komisija najprej ugotavlja, da pristop iz uvodne izjave 273 v tem primeru ni upoštevan, ker nadomestila, dodeljenega podjetju Trenitalia, ni bilo mogoče izračunati na podlagi povprečja stroškov, ki so jih imela podjetja, ki so več let na prostem trgu zagotavljala storitev, primerljivo z zadevno javno službo.

(275) Drugič, Komisija v zvezi z ukrepi, ki se preiskujejo, ugotavlja, da je Italija glede na razpoložljive dokaze stroške podjetja Trenitalia na podlagi pogodb o izvajanju javne službe določila le na podlagi njegove pretekle ali predvidene uspešnosti. Kar zadeva prvo pogodbo, je bilo nadomestilo, ki ga je prejelo podjetje Trenitalia, določeno na podlagi stroškov, ki jih je podjetje Trenitalia dejansko imelo v letih 2000 in 2001 zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, uvedenih na podlagi prve pogodbe, in z upoštevanjem dejanskih stroškov, ki jih je imelo podjetje Trenitalia leta 2001 za leti 2002 in 2003 (uvodni izjavi 58 in 59). Kar zadeva drugo pogodbo, je bilo nadomestilo, ki ga je prejelo podjetje Trenitalia, določeno na podlagi stroškov, ki jih je imelo podjetje Trenitalia leta 2004 zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, uvedenih na podlagi druge pogodbe (uvodna izjava 223). Kot je navedeno v uvodni izjavi 99, je bila raven nadomestila za tretjo pogodbo določena na podlagi predhodnega gospodarskega in finančnega načrta podjetja Trenitalia, tj. samo na podlagi predvidenih stroškov podjetja Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe na podlagi tretje pogodbe.

(276) Kar zadeva trditev Italije, da je podjetje Trenitalia dobro vodeno podjetje (glej uvodno izjavo 174), Komisija opozarja, da četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark ni namenjeno dokazovanju, da je sam upravičenec „dobro voden“ in da lahko prikaže ravni stroškov, ki so v skladu z ravnmi stroškov njegovih konkurentov, ali zagotavlja storitve v gospodarskih razmerah, bistveno podobnih tistim, ki bi se vzpostavile v primeru izvedbe konkurenčnega postopka ([177]). Poleg tega je Sodišče v zadevi SAD Trasporto Locale SpA v zvezi z vprašanjem, ali se lahko upoštevajo pretekli stroški storitev, opravljenih na podlagi prejšnjih sklenjenih pogodb, pojasnilo, da „merilo ‚povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s potrebnimi sredstvi‘, samo po sebi ne izključuje izračuna, ki temelji na prejšnjih stroških storitve, ki jo je opravljal odhajajoči izvajalec, ali stroških v zvezi s prejšnjo sklenitvijo, vendar le, če je odhajajočega izvajalca glede na metode računovodske in finančne analize, ki se za to običajno uporabljajo, mogoče šteti za povprečno in dobro vodeno podjetje“ ([178]).

(277) Komisija meni, da na podlagi podatkov, ki jih je predložila Italija, ni mogoče sklepati, da struktura stroškov podjetja Trenitalia ustreza strukturi stroškov povprečnega in dobro vodenega podjetja.

(278) Najprej, zadevne tri pogodbe o izvajanju javne službe so bile sklenjene brez kakršne koli podporne študije, ki bi pokazala, da se lahko podjetje Trenitalia glede na računovodske metode in finančne analize, ki se običajno uporabljajo v ta namen, šteje za povprečno in dobro vodeno podjetje.

([176]) Sodba z dne 19. oktobra 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, točka 39. Vendar za ta pristop veljata dva kumulativna pogoja. Prvič, „število tako upoštevanih podjetij, ki delujejo na trgu, [je] dovolj veliko, tako da je glede na to, da poseben položaj nekega podjetja ne sme biti predmet nesorazmernega tehtanja, tako povprečje mogoče šteti za statistično zanesljivo in torej reprezentativno za standard, določen s četrtim pogojem, navedenim v sodbi z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)“. Drugič, „pri takem izračunu je mogoče upoštevati le podjetja, ki lahko takoj izpolnijo zadevne obveznosti javne službe in za katera je zato mogoče šteti, da so ustrezno opremljena s sredstvi, potrebnimi za izpolnitev zahtev javne službe“ (točki 40 in 41).

([177]) Splošno sodišče je v sodbi z dne 24. septembra 2015, TV2/Danmark A/S/Komisija razsodilo, da: „Sodišče nikakor ni predlagalo, da bi bilo v primeru, ko prejemnik nadomestila ni izbran s postopkom oddaje javnega naročila, za izpolnitev tega pogoja mogoče dokazati, da je prejemnik ‚dobro upravljano in ustrezno opremljeno‘ podjetje“ (glej sodbo z dne 24. septembra 2015, TV2/Danmark A/S/Komisija, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, točka 131).

([178]) Sodba z dne 19. oktobra 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, točka 44.

(279) Kar zadeva tretjo pogodbo, Komisija ugotavlja tudi, da prva in druga študija podjetja PWC ne dokazujeta, da je bila raven nadomestila na podlagi tretje pogodbe določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, imelo pri izpolnjevanju obveznosti javne službe. V navedenih študijah so bila opredeljena tri podjetja (ÖBB, DB in SNCF) od šestih, ki so se štela za primerna za oblikovanje vzorca podjetij, ki so po velikosti dovolj primerljiva s podjetjem Trenitalia in katerih stroški so se šteli za primerljive s stroški podjetja Trenitalia (uvodni izjavi 180 in 217), vendar ni pojasnjeno, zakaj bi se podjetje Trenitalia ali navedena podjetja lahko štela za povprečna in dobro vodena podjetja. Na splošno sta prva in druga študija podjetja PWC zagotovili le primerjavo skupnih povprečnih stroškov poslovanja na vlakovni kilometer, ki so jih imela podjetje Trenitalia in druga podjetja Unije podobne velikosti, ki zagotavljajo podobne storitve (glej uvodno izjavo 175). Vendar na podlagi velikosti navedenih podjetij, ki je podobna velikosti podjetja Trenitalia, ni mogoče ugotoviti, ali so navedena podjetja povprečna in dobro vodena podjetja. Kar zadeva podobne storitve, so bili v zadevnih dveh študijah podjetja PWC (prva in druga študija podjetja PWC) ocenjeni le skupni povprečni stroški zagotavljanja storitev železniškega tovornega prometa, ne da bi se ugotovilo, ali so bile navedene storitve podobne storitvam v okviru obveznosti javne službe, ki so bile naložene podjetju Trenitalia.

(280) Poleg tega je treba v skladu s četrtim merilom iz sodbe v zadevi Altmark analizirati stroške podjetja, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi, potrebnimi za izpolnjevanje obveznosti javne službe. Kar zadeva tretjo pogodbo, iz zadevnih dveh študij podjetja PWC (prve in druge študije podjetja PWC) ni razvidno, da so bila podjetjem, ki so bila vključena v vzorec, ustrezno zagotovljena sredstva za izpolnjevanje obveznosti javne službe, uvedenih na podlagi tretje pogodbe. Kot je priznala Italija (glej uvodni izjavi 182 in 183), je imelo italijansko železniško omrežje številne posebne značilnosti, zaradi katerih je bilo treba preveriti, ali so bila podjetja, vključena v vzorec, glede na navedene značilnosti ustrezno opremljena za izpolnjevanje zahtev obveznosti javne službe, določenih v tretji pogodbi. To je bilo v obravnavanem primeru še toliko bolj potrebno, ker so navedene posebne značilnosti eden od razlogov za sklenitev tretje pogodbe (glej uvodni izjavi 162 in 186). Zato tega dokaza ni mogoče omejiti na določitev povprečne zmogljivosti podjetij Unije na področju prevoza blaga (glej uvodno izjavo 176), ne da bi se upoštevale navedene posebne značilnosti. Poleg tega zadevni dve študiji podjetja PWC (prva in druga študija podjetja PWC) ne vsebujeta elementov, na podlagi katerih bi Komisija lahko ugotovila, ali so bila podjetja Unije, ki so bila vključena v vzorec, ustrezno opremljena s potrebnim voznim parkom za izpolnjevanje obveznosti na podlagi tretje pogodbe. V navedenih študijah podjetja PWC je bila navedena zgolj splošna zmogljivost voznega parka na podjetje (glej uvodno izjavo 177), ki se je uporabljal za storitve potniškega in tovornega prometa, ne pa tudi informacije o ustreznosti takega voznega parka za izpolnjevanje obveznosti javne službe, uvedenih na podlagi tretje pogodbe.

(281) Poleg tega Komisija ugotavlja, da zadevni študiji podjetja PWC (prva in druga študija podjetja PWC) ne zagotavljata ustrezne analize stroškov, ki bi jih taka podjetja imela z izvajanjem obveznosti javne službe, ki jih je uvedla Italija. V navedenih študijah se je upošteval celotni geografski ([179]) in stvarni ([180]) obseg dejavnosti šestih prevoznikov v železniškem prometu, vključenih v vzorec (od katerih so imeli le trije prevozniki, in sicer ÖBB, DB in SNCF, stroške, primerljive s stroški podjetja Trenitalia), namesto da bi se upoštevale le dejavnosti, zajete v tretji pogodbi, kot to zahteva četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark. Zaradi zbirne narave navedenih podatkov ni bilo mogoče izločiti stroškov, ki jih je treba pripisati vsaki posamezni vrsti dejavnosti, ki bi jih imelo uspešno in stroškovno učinkovito podjetje, dejavno v sektorju železniškega tovornega prometa, pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, zajetih v tretji pogodbi ([181]). Poleg tega Komisija v nasprotju s trditvijo skupine FS, da je bilo treba analizo stroškovne učinkovitosti izvesti na ravni podjetja, ki zagotavlja storitev (glej uvodno izjavo 217), ugotavlja, da so stroški, ki jih je treba upoštevati pri tej analizi, le neposredni stroški, potrebni za izpolnjevanje obveznosti javne službe, in ustrezen prispevek k posrednim stroškom, ki so skupni dejavnostim, za katere velja obveznost javne službe, in drugim dejavnostim ([182]). Poleg tega je bila v zadevnih študijah opravljena le primerjava skupnih stroškov poslovanja na vlakovni kilometer (glej uvodno izjavo 179), ni pa bila obravnavana raven učinkovitosti kot taka ter s tem sami stroški. Komisija ugotavlja, da ta primerjava ni dokončna, saj so bili, kot je poudarila tudi Italija (uvodni izjavi 181 in 182), stroški na vlakovni kilometer za opravljanje storitev, zajetih v tretji pogodbi, in raven prejemkov zelo odvisni od posebnih značilnosti storitve železniškega tovornega prometa v južni Italiji.

([179]) V študijah podjetja PWC ni bil opredeljen konkreten obseg, ampak so bili navedeni podatki o splošni pokritosti francoskega ozemlja, ki jo zagotavlja podjetje SNCF, avstrijskega ozemlja, ki jo zagotavlja podjetje ÖBB, in nemškega ozemlja, ki jo zagotavlja podjetje DB Schenker.

([180]) V študiji podjetja PWC so bili določeni povprečni stroški poslovanja na vlakovni kilometer na podlagi vseh dejavnosti podjetij, tj. prevoza potnikov in tovora.

([181]) Glej na primer sodbo z dne 12. julija 2019, Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, točka 64.

([182]) Glej točko 74 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

(282) Na koncu Komisija ugotavlja, da Italija ni dokazala, da bi se lahko podjetje Trenitalia glede na računovodske in finančne metode, ki se običajno uporabljajo v ta namen, štelo za povprečno in dobro vodeno podjetje, ter da je bila zato raven nadomestila, ki ga je podjetje Trenitalia prejelo za izpolnjevanje obveznosti javne službe v okviru zadevnih treh pogodb o izvajanju javne službe, v skladu z nadomestilom, ki bi ga povprečno, dobro vodeno podjetje zahtevalo za zagotavljanje storitev, ki so primerljive z obveznostmi javne službe, zajetimi v pogodbah o izvajanju javne službe.

(283) Komisija zato ugotavlja, da italijanski organi niso dokazali, da je četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno. Zato so nadomestila, dodeljena na podlagi prve, druge in tretje pogodbe, podjetju Trenitalia prinesla prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobilo.

8.1.4 *Selektivnost*

(284) Ukrep se šteje za selektivnega, če ustvarja razlike med podjetji, ki so glede na cilj ukrepa v primerljivem položaju in lahko zato nekatera podjetja postavi v ugodnejši položaj kot druga. V primeru individualne pomoči Sodišče meni, da opredelitev gospodarske prednosti načeloma omogoča domnevo, da je prednost selektivna ([183]).

(285) V obravnavanem primeru je Italija podjetju Trenitalia dodelila nadomestilo za javne storitve v obliki individualne pomoči, s katero mu je bila dodeljena prednost. To nadomestilo je bilo dodeljeno v škodo drugih konkurentov na področju tovornega prometa, ki so ali bi lahko konkurirali podjetju Trenitalia v sektorju železniškega tovornega prometa. Nadomestilo za javne storitve, dodeljeno na podlagi prve, druge in tretje pogodbe, bi lahko dajalo prednost položaju podjetja Trenitalia v primerjavi s položajem njegovih konkurentov, zato je bilo kot tako selektivno.

8.1.5 *Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči*

(286) Komisija zato meni, da nadomestilo za javne storitve, vključeno v prvo pogodbo (za zagotavljanje (i) storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko, (ii) storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima od 15. oktobra 2003 in (iii) storitev nacionalnega železniškega tovornega prometa od 22. oktobra 2003), drugo pogodbo in tretjo pogodbo pomeni državno pomoč podjetju Trenitalia v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2 **Opredelitev pomoči kot veljavne ali nove pomoči**

(287) Italija trdi, da se nadomestilo, izplačano na podlagi prve in druge pogodbe, šteje za veljavno pomoč, ker se je nanašalo na obveznosti, ki so bile skoraj v celoti skladne s predhodno obstoječimi obveznostmi, ki so bile uvedene, ko trg železniškega tovornega prometa še ni bil liberaliziran na nacionalni ravni ali na ravni Unije (uvodni izjavi 120 in 154). Zlasti so bile po navedbah Italije te obveznosti uvedene z ministrskim odlokom št. 1-T/1990 ([184]), zakonom št. 440/1989 ([185]) ali prejšnjimi pogodbami o izvajanju javne službe ([186]).

([183]) Sodba z dne 4. junija 2015, Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točki 59 in 60; sodba z dne 28. septembra 2023, Ryanair DAC/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, točka 104.

([184]) Kar zadeva tarifne obveznosti za storitve železniškega tovornega prometa med celino in Sardinijo ter za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima.

([185]) Kar zadeva tarifne obveznosti za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa od pristanišča Trst do Madžarske in obratno.

([186]) Kar zadeva tarifne obveznosti za prevoz na razdaljah, daljših od 1 000 km.

(288) Kar zadeva prvo pogodbo (2000–2003), Komisija meni naslednje:

— nadomestilo, izplačano med 22. oktobrom 2003 in 31. decembrom 2003 za storitve notranjega železniškega tovornega prometa ([187]) se po liberalizaciji trga šteje za veljavno pomoč v skladu s členom 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe. V času, ko je bilo nadomestilo izplačano, namreč ni pomenilo pomoči, ker ni bilo mogoče, da je izkrivljalo ali bi lahko izkrivljalo konkurenco. Pozneje (od 22. oktobra 2003) je nadomestilo za storitve nacionalnega tovornega prometa postalo veljavna pomoč zaradi razvoja notranjega trga (zlasti liberalizacije trga na nacionalni ravni) in ker ga Italija ni spremenila. Veljavna pomoč je lahko predmet odločbe, s katero se ugotovi njena nezdružljivost v prihodnosti. Obveznosti javne službe, naložene podjetju Trenitalia za zagotavljanje storitev nacionalnega železniškega tovornega prometa, so veljale do 31. decembra 2003, zato Komisiji v tem sklepu ni treba oceniti njihove morebitne združljivosti,

— nadomestilo, izplačano med 15. marcem 2003 in 31. decembrom 2003 za mednarodni železniški tovorni promet v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet ([188]) se šteje za novo pomoč, ker je bil 15. marca 2003 trg železniškega tovornega prometa liberaliziran na ravni Unije.

(289) Kar zadeva drugo pogodbo (2004–2008), Komisija ugotavlja, da je navedena pogodba določala nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, navedenih v uvodnih izjavah 65, 66, 67 in 70. Navedene obveznosti javne službe so se nanašale na storitve mednarodnega (v okviru vseevropskega železniškega omrežja za tovorni promet) in nacionalnega železniškega tovornega prometa.

(290) Kar zadeva obveznosti javne službe v zvezi s storitvami mednarodnega železniškega tovornega prometa (tj. storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko ter storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima), kot je navedeno v uvodni izjavi –, se nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia za te storitve, šteje za novo pomoč od 15. marca 2003; zato se šteje za novo pomoč na podlagi druge pogodbe.

(291) Kar zadeva obveznosti javne službe v zvezi s storitvami nacionalnega železniškega tovornega prometa (tj. v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju in storitev na dolge razdalje, daljše od 1 000 km), Komisija ugotavlja, da so bile navedene storitve liberalizirane na ravni Unije od 1. januarja 2007. Italija trdi, da je treba pomoč šteti za obstoječo pomoč v skladu s členom 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe do popolne liberalizacije trga železniškega tovornega prometa na ravni Unije 1. januarja 2007. Vendar Komisija ugotavlja, da je bil skupni znesek nadomestila, dodeljenega za navedene storitve na podlagi druge pogodbe, izplačan po navedenem datumu, saj je bil izplačan šele po podpisu druge pogodbe 27. marca 2007 (glej uvodno izjavo 75). Zato se pomoč na podlagi druge pogodbe v celoti šteje za novo pomoč ([189]).

(292) Komisija v vsakem primeru ugotavlja, da pomoč na podlagi druge pogodbe ne izpolnjuje pogojev iz člena 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe, saj je Italija – v nasprotju s svojimi trditvami (glej uvodno izjavo 154) – bistveno spremenila pomoč, ki je bila prvotno dodeljena na podlagi prve pogodbe. V zvezi s tem Komisija ugotavlja naslednje:

— z drugo pogodbo je bil spremenjen obseg obveznosti javne službe, naloženih podjetju Trenitalia, saj so bile vanjo vključene (i) dodatne obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju (uvodna izjava 67) in (ii) pomožne obveznosti, povezane z vsako od obveznosti javne službe iz uvodne izjave 66. Prav tako so bile s področja uporabe druge pogodbe izključene nekatere obveznosti javne službe, ki so bile prej vključene v prvo pogodbo (uvodna izjava 62),

([187]) To zadeva vse obveznosti, vključene v prvo pogodbo, v zvezi z železniškim tovornim prometom med celino in Sardinijo/Sicilijo, železniškim tovornim prometom na razdaljah, daljših od 1 000 km, in kombiniranimi storitvami kopenskega železniškega tovornega prometa.

([188]) To zadeva storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko ter mednarodni železniški tovorni promet prek pristanišča Trst Marittima.

([189]) V členu 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe je navedeno: „**pomoč**, za katero se šteje, da je veljavna, ker je mogoče ugotoviti, da takrat, **ko se je začela izvajati**, ni bila pomoč, pozneje pa je postala pomoč zaradi razvoja notranjega trga in je država članica ni spremenila“. Glej tudi sodbo z dne 15. junija 2000, Mauro Alzetta a.o., združene zadeve T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do T-607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 in T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, točki 144 in 145, in sodbo z dne 24. marca 2011, Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt, združeni zadevi T-443/08 in T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, točka 190.

— z drugo pogodbo je bil uveden drugačen mehanizem nadomestil v zvezi z nadomestilom za storitve železniškega tovornega prometa med celino in Sardinijo/Sicilijo (uvodna izjava 68),

— z drugo pogodbo so bili uvedeni novi načini za izplačilo pomoči podjetju Trenitalia (uvodna izjava 71), ki jih v prvi pogodbi ni bilo.

(293) Elementi, opisani v uvodni izjavi 292, kažejo, da spremembe, uvedene z drugo pogodbo, niso bile zgolj formalne ali upravne narave. Navedene spremembe so bistveno spremenile pomoč, ki jo je Italija dodelila na podlagi prve pogodbe. Zato se pomoč na podlagi druge pogodbe ne šteje za obstoječo pomoč v skladu s členom 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe.

(294) Kar zadeva tretjo pogodbo, Komisija ugotavlja, da so bile storitve nacionalnega in mednarodnega železniškega tovornega prometa liberalizirane na ravni Unije od 1. januarja 2007 (uvodna izjava 23), tj. pred podpisom tretje pogodbe. Komisija ugotavlja tudi, da se je področje uporabe tretje pogodbe znatno razlikovalo od področja uporabe prve in druge pogodbe: vse tarifne obveznosti so bile opuščene, obveznosti storitev, določene v prejšnjih pogodbah o izvajanju javne službe, pa so bile nadomeščene s celovito obveznostjo javne službe, ki je zajemala železniški tovorni promet v južno Italijo in iz nje (glej oddelek 3.2.3.1.1). Zato se nadomestilo, dodeljeno na podlagi tretje pogodbe, v celoti šteje za novo pomoč.

Preglednica 6

Sklepna ugotovitev glede opredelitve državne pomoči kot veljavne ali nove pomoči

Ukrepi državne pomoči	Ocena državne pomoči
Prva pogodba	**Brez pomoči**: nadomestilo za (a) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa pred 15. marcem 2003; (b) storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa pred 22. oktobrom 2003. **Veljavna pomoč**: nadomestilo za storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa od 22. oktobra 2003. **Nova pomoč**: nadomestilo za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet od 15. marca 2003.
Druga pogodba	**Nova pomoč**
Tretja pogodba	**Nova pomoč**

8.3 Zakonitost pomoči

(295) V skladu s členom 108(3) PDEU morajo države članice priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči in ne smejo izvajati predlaganih ukrepov, dokler se na podlagi postopka priglasitve ne sprejme končna odločitev, razen tistih kategorij državne pomoči, ki so bile izvzete iz obveznosti priglasitve. V skladu s členom 1(f) postopkovne uredbe vsaka nova pomoč, ki se izvaja v nasprotju s členom 108(3) PDEU, pomeni nezakonito pomoč.

(296) Italija Komisiji ni priglasila nobenega ukrepa. Komisija bo zato proučila, ali so bili ukrepi, ki se štejejo za novo pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU (glej uvodne izjave 288 do 294), izvzeti iz obveznosti priglasitve v skladu z veljavnimi pravili o državni pomoči. Zato je treba najprej opredeliti pravila o državni pomoči, ki se uporabljajo za tako izvzetje v obravnavanem primeru.

8.3.1 *Upoštevni pravni okvir*

(297) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 30 do 33, so bila z Uredbo (EGS) št. 1191/69 določena pravil glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu (za potniški in tovorni promet). Uredba (EGS) št. 1107/70 je nadalje urejala dodeljevanje pomoči (ki ni zajeta v Uredbi (EGS) št. 1191/69) v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh. Obe uredbi sta bili razveljavljeni z Uredbo (ES) št. 1370/2007, ki je začela veljati 3. decembra 2009. Vendar je člen 10(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 določal, da se Uredba (EGS) št. 1191/69 še naprej uporablja v zvezi s storitvami železniškega tovornega prometa v obdobju treh let po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007. Storitve železniškega tovornega prometa niso zajete v Uredbi (ES) št. 1370/2007, zato bi bilo treba za oceno združljivosti pomoči, dodeljene za izpolnjevanje obveznosti javne službe na področju železniškega tovornega prometa, uporabiti člen 93 PDEU. Navedeni ukrepi pomoči se ocenijo neposredno na podlagi člena 93 PDEU po 3. decembru 2012.

(298) Sodišče je v sodbi v zadevi Andersen ([190]), ki se je nanašalo na potniški promet, pri odločanju o časovni veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 in Uredbe (EGS) št. 1191/69 navedlo, da je upoštevni datum za določitev zakonodaje, ki se uporablja za oceno združljivosti nadomestila, dodeljenega na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe v sektorju kopenskega prometa, datum, ko je bilo nadomestilo izplačano. Navedlo je tudi, da se pomoči, izplačane podjetju za javni prevoz še v času veljavnosti Uredbe (EGS) št. 1191/69 in ki izpolnjujejo pogoje iz navedene uredbe, nanašajo na položaj, ki je bil dokončno vzpostavljen pred začetkom veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(299) Komisija ugotavlja, da se sodba v zadevi Andersen in druge sodbe, ki so jih doslej izdala sodišča Unije v zvezi s časovno veljavnostjo Uredbe (EGS) št. 1191/69, sklicujejo na Uredbo (ES) št. 1370/2007, saj so se pogodbe, obravnavane v navedenih zadevah, nanašale na železniški in cestni potniški promet.

(300) Zato mora Komisija, kadar se pomoč izplača v povezavi s pogodbo o izvajanju javne službe, ki je bila sklenjena, ko je Uredba (EGS) št. 1191/69 še veljala, navedeno pomoč proučiti glede na pogoje iz Uredbe (EGS) št. 1191/69 za nadomestilo, ki je bilo izplačano, ko je Uredba (EGS) št. 1191/69 še veljala, tj. pred začetkom veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 dne 3. decembra 2009, za storitve železniškega in cestnega potniškega prometa, in v obdobju treh let po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 za storitve železniškega in cestnega tovornega prometa. Vendar mora Komisija za ukrepe, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 1370/2007, na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007 in ob upoštevanju pravil iz navedene uredbe proučiti zakonitost in združljivost pomoči, izplačanih od datuma začetka veljavnosti navedene uredbe, z notranjim trgom ([191]). Za ukrepe, ki niso zajeti v Uredbi (ES) št. 1370/2007, bo morala Komisija proučiti združljivost dodeljenega nadomestila na podlagi pravil, ki so se uporabljala v času izplačila nadomestila.

(301) Kar zadeva storitve tovornega prometa, Komisija opozarja, da se v skladu s členom 10(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 določbe Uredbe (EGS) št. 1191/69 še naprej uporablja v zvezi s storitvami železniškega tovornega prometa v obdobju treh let po začetku njene veljavnosti (tj. do 3. decembra 2012). Zato Komisija meni, da se v obravnavanem primeru za pomoči, izplačane podjetju Trenitalia do 3. decembra 2012, uporabljajo pravila iz Uredbe (EGS) št. 1191/69. Za pomoč, izplačano podjetju Trenitalia po navedenem datumu, je člen 93 PDEU pravna podlaga, ki se uporablja, če ni druge veljavne sekundarne zakonodaje, ki bi urejala dodelitev državne pomoči za izpolnjevanje obveznosti javne službe v železniškem tovornem prometu.

(302) Komisija mora zdaj oceniti, ali navedeni ti pravni podlagi (Uredba (EGS) št. 1191/69 in člen 93 PDEU) določata izvzetje iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) PDEU za ukrepe, za katere se uporabljata.

([190]) Sodba z dne 6. oktobra 2015, Evropska komisija/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, točke od 51 do 55.

([191]) Sodba z dne 29. novembra 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)/Evropska komisija, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, točka 158.

8.3.2 *Izvzetje iz obveznosti priglasitve v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69 za pomoč, izplačano podjetju Trenitalia pred 3. decembrom 2012*

(303) Člen 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 določa, da je „[n]adomestilo, ki se izplača po tej uredbi“ izvzeto iz obveznosti priglasitve državne pomoči.

(304) Komisija v skladu z načeli, ki jih je Sodišče določilo v sodbi v zadevi Andersen ([192]), meni, da člen 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 zajema nadomestila, izplačana do 3. decembra 2012 za obveznosti javne službe v železniškem tovornem prometu, ki izpolnjujejo pogoje iz navedene uredbe.

(305) V skladu s členom 1(5) Uredbe (EGS) št. 1191/69 „[p]ristojni organi držav članic ohranijo ali uvedejo obveznosti javne službe iz člena 2 za prevoze potnikov v mestnem, primestnem in regionalnem prometu. Pogoji in podrobnosti glede izvajanja, skupaj z načini nadomestila, so določeni v Oddelkih II, III in IV“. Čeprav se člen 1(5) nanaša le na storitve potniškega prometa, se opredelitev obveznosti javne službe iz člena 2 Uredbe (EGS) št. 1191/69 in člena 5(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69 (ki je del oddelka II) nanašata na potniški in tovorni promet. Zato Komisija meni, da je Uredba (EGS) št. 1191/69 je državam članicam omogočila, da ohranijo ali uvedejo obveznosti javne službe tudi za storitve tovornega prometa in zagotovijo nadomestilo za te obveznosti javne službe ([193]).

(306) Zato je bila pomoč, ki je bila izplačana prevozniku za obveznosti javne službe na dan, ko je Uredba (EGS) št. 1196/69 še veljala, in ki je izpolnjevala pogoje iz navedene uredbe, izvzeta iz obveznosti priglasitve. Nasprotno pomoč, ki je bila izplačana, ko je Uredba (EGS) št. 1191/69 še veljala, in ni izpolnjevala pogojev iz navedene uredbe, ni bila izvzeta iz obveznosti priglasitve ([194]). Zato Italiji v skladu s členom 108(3) PDEU ni bilo treba priglasiti nadomestil, izplačanih podjetju Trenitalia na podlagi zadevnih treh pogodb o izvajanju javne službe, če so bila navedena nadomestila v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69. Nasprotno pomoč, izplačana podjetju Trenitalia do 3. decembra 2012, ki ni izpolnjevala pogojev iz Uredbe št. 1191/69, ni bila izvzeta iz obveznosti priglasitve. Glede na to, da Italija ni priglasila nobenega od ukrepov, ki se ocenjujejo, bo sklep, ki ga bo Komisija sprejela glede skladnosti pomoči, izplačane podjetju Trenitalia do 3. decembra 2012, s pravili iz Uredbe (EGS) št. 1191/69 (glej uvodni izjavi 401 in 439), vplival tudi na zakonitost navedene pomoči.

8.3.3 *Izvzetje iz obveznosti priglasitve na podlagi člena 93 PDEU za pomoči, izplačane podjetju Trenitalia po 3. decembru 2012*

(307) Člen 93 PDEU ne določa nobenega izvzetja od obveznosti držav članic, da Komisiji priglasijo državno pomoč v skladu s členom 108(3) PDEU ([195]).

(308) Zato bi morala Italija pomoč, izplačano podjetju Trenitalia po 3. decembru 2012, priglasiti Komisiji v skladu s členom 108(3) PDEU, česar Italija ni storila.

([192]) Sodba z dne 6. oktobra 2015, Evropska komisija/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, točka 52.

([193]) Ta razlaga ni v nasprotju z dejstvom, da je Uredba Sveta (EGS) št. 1893/91 z dne 20. junija 1991 o spremembah Uredbe (EGS) št. 1191/69 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh državam članicam omogočila sklenitev pogodb o javnih storitvah za zagotavljanje ustreznih prevoznih storitev. V skladu s sodno prakso (sodba z dne 3. aprila 2014, CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA/Regione Campania in Provincia di Napoli, združene zadeve od C-516/12 do C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220, in sodbo z dne 6. oktobra 2015, Evropska komisija/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647), so pogodbe o izvajanju javne službe urejanja prevoznih storitev, ki jih je treba zagotoviti, in lahko vsebujejo obveznosti javne službe.

([194]) Glej sodbo z dne 11. julija 2018, T-186/15, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisija, ECLI:EU:T:2018:431, točka 120, in sodbo z dne 4. marca 2020, C-587/18P, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisija, ECLI:EU:C:2020:150, točka 51.

([195]) Glej sodbo Sodišča z dne 24. julija 2003, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točka 95, in sodbo Sodišča z dne 7. maja 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, točka 23.

8.3.4 *Sklepna ugotovitev*

(309) Nadomestila, izplačana na podlagi prve pogodbe (če so ukrepi pomenili novo pomoč), druge pogodbe in tretje pogodbe do 3. decembra 2012, so bila izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve, če so bila v skladu z ustreznimi določbami Uredbe (EGS) št. 1191/69. Zato bo sklep, ki ga bo Komisija sprejela glede skladnosti pomoči, izplačane podjetju Trenitalia do 3. decembra 2012, s pravili iz Uredbe (EGS) št. 1191/69, vplival tudi na zakonitost navedene pomoči iz razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 306.

(310) Nadomestila, izplačana na podlagi tretje pogodbe po 3. decembru 2012, je bilo treba priglasiti Komisiji v skladu s členom 108(3) PDEU. Italija jih ni priglasila, zato navedena nadomestila pomenijo nezakonito pomoč.

8.4 **Združljivost pomoči**

8.4.1 *Pravna podlaga ocene*

(311) Člen 93 PDEU je vključen v naslov VI „Prevoz“, katerega določbe se uporabljajo izključno za železniški in cestni promet ter promet po celinskih plovnih poteh. Člen 93 PDEU določa, da so „[p]omoči [...] združljive s Pogodbama, če so potrebne za usklajevanje prometa ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe“.

(312) Ukrepi so vključevali nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe za storitve nacionalnega in mednarodnega železniškega tovornega prometa.

(313) Člen 93 PDEU omogoča dodelitev nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe na področju železniškega tovornega prometa. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 29 do 33, sta Uredba (EGS) št. 1191/69 in Uredba (EGS) št. 1107/70 določali pravila, ki so se uporabljala za oceno združljivosti nadomestila, izplačanega za izpolnjevanje obveznosti javne službe, dokler navedeni uredbi nista bili razveljavljeni z Uredbo (ES) št. 1370/2007. Uredba (ES) št. 1370/2007 je začela veljati 3. decembra 2009; vendar je določala obdobje treh let, v katerem se je Uredba (EGS) št. 1191/69 še naprej uporabljala za storitve tovornega prometa (člen 10(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007).

(314) V skladu s členom 9(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007 lahko države članice brez poseganja v člene 93, 106, 107 in 108 PDEU še naprej dodeljujejo nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, ki niso zajete v navedeni uredbi.

(315) V nasprotju s trditvami Italije (uvodna izjava 139) se smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu ([196]) v obravnavanem primeru ne uporabljajo. Navedene smernice obravnavajo uporabo člena 93 PDEU, med drugim v zvezi s pomočjo za potrebe usklajevanja prometa. Ta vrsta pomoči ima drugačen cilj kot pomoč za izpolnjevanje obveznosti javne službe, saj je namenjena odpravljanju pomanjkljivosti železniškega tovornega prometa v primerjavi z različnimi načini prevoza (na primer v smislu zunanjih stroškov). Komisija ugotavlja, da je bil v tem primeru cilj zadevnih pogodb o izvajanju javne službe zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa na italijanskem ozemlju ne glede na morebitno potrebo po usklajevanju prometa. Nadomestilo, dogovorjeno na podlagi zadevnih pogodb o izvajanju javne službe, je zajemalo neto stroške obveznosti javne službe, za izpolnjevanje katerih je bilo pooblaščeno podjetje Trenitalia, ki niso spadali v nobeno od opredelitev upravičenih stroškov iz Smernic Skupnosti o državnih pomočeh prevoznikom v železniškem prometu.

(316) Pri določanju veljavnih pravil, na podlagi katerih je treba oceniti združljivost pomoči, ki so jo države članice uvedle za izpolnjevanje obveznosti javne službe v skladu s členom 93 PDEU, so sodišča Unije odločila, da je treba združljivost nadomestila oceniti na podlagi zakonodaje, veljavne v času, ko je bila pomoč izplačana ([197]).

([196]) Sporočilo Komisije Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu (UL C 184, 22.7.2008, str. 13).

([197]) Sodba z dne 6. oktobra 2015, C-303/13P, Jørgen Andersen, ECLI:EU:C:2015:647, točka 54; sodba z dne 11. julija 2018, T-185/15, Buonotourist Srl/Komisija ECLI:EU:T:2018:430, točka 216; sodba z dne 11. julija 2018, T-186/15, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisija, ECLI:EU:T:2018:431, točka 216; sodba z dne 29. novembra 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)/Evropska komisija, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, točka 132.

(317) Kot je navedeno v uvodni izjavi 313, so bila pravila o javnih storitvah v železniškem tovornem prometu do 3. decembra 2009 z Uredbo (EGS) št. 1107/70, do 3. decembra 2012 določena z Uredbo (EGS) št. 1191/69, po 3. decembru 2012 pa s členom 93 PDEU.

(318) Področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69 je v členu 1(1) navedene uredbe opredeljeno na naslednji način:

„1. Ta uredba se uporablja za prevozna podjetja, ki opravljajo storitve v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh. Države članice lahko iz področja uporabe te uredbe izključijo vsa podjetja, katerih dejavnosti so omejene samo na izvajanje mestnih, primestnih ali regionalnih prevozov“.

(319) V členu 2(5) Uredbe (EGS) št. 1191/69 je pojasnjeno, da:

„[v] tej uredbi ‚tarifne obveznosti‘ pomenijo obveznosti, ki so uvedene za prevozna podjetja, da zlasti za določene skupine potnikov, določene skupine blaga ali na določenih voznih poteh, uporabljajo tarife, ki jih določi ali odobri državni organ in so v nasprotju s poslovnimi interesi podjetja ter so posledica uvedbe posebnih tarifnih določb ali posledica zavrnitve spremembe [l]e-teh.

Določbe iz prejšnjega pododstavka se ne uporabljajo za obveznosti, ki izhajajo iz splošnih ukrepov cenovne politike, ki velja za celotno gospodarstvo, ali ki izhajajo iz ukrepov na področju cen in splošnih pogojev prevoza, sprejetih z namenom vzpostavitve trga prometnih storitev ali njegovega dela.“

(320) V obravnavanem primeru so storitve, ki se opravljajo na podlagi zadevnih treh pogodb o izvajanju javne službe (za katere je Italija podjetju Trenitalia dodelila nadomestilo), storitve nacionalnega in mednarodnega železniškega tovornega prometa, ki jih izvaja podjetje Trenitalia, prevozno podjetje, ki zagotavlja storitve v tovornem prometu. Prva, druga in tretja pogodba so se torej nanašale na prevozno podjetje, ki deluje v sektorjih, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(321) Kar zadeva področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1107/70, člen 1 navedene uredbe določa, da se uporablja za pomoč, dodeljeno za železniški in cestni prevoz ter prevoz po celinskih plovnih poteh, če se ta pomoč nanaša posebej na dejavnosti v navedenem sektorju. V deseti uvodni izjavi navedene uredbe je navedeno, da je „treba določiti primere in okoliščine, v katerih države članice lahko sprejmejo ukrepe za uskladitev ali določijo obveznosti, ki so del javne službe, in vključujejo dodeljevanje pomoči na podlagi člena 77 Pogodbe <člena 93 PDEU>, ki jih prej omenjena uredba ne zajema <(EGS) št. 1191/69>“. Poleg tega člen 3 Uredbe (EGS) št. 1107/70 določa, da „[b]rez poseganja v določbe Uredbe [...] (EGS) št. 1191/69 [...] države članice ne sprejmejo usklajevalnih ukrepov niti ne določijo obveznosti, ki so del javne službe in vključujejo dodeljevanje pomoči na podlagi <člena 93 PDEU>, razen v naslednjih primerih ali okoliščinah“, navedenih v členu 3(2) Uredbe (EGS) št. 1107/70. Ta člen je zajemal zlasti „nadomestilo za obveznosti javnih storitev, ki [...] jih je <prevoznim podjetjem> naložila država ali so jim jih naložili javni organi in zajemajo carinske obveznosti, ki niso opredeljene v členu 2(5) Uredbe (EGS) št. 1191/69, ali prevozna podjetja ali prevozne dejavnosti, za katere se prej navedena uredba ne uporablja“. Iz tega sledi, da se Uredba (EGS) št. 1107/70 uporabljala le, kadar se ni uporabljala Uredba (EGS) št. 1191/69.

(322) Komisija ugotavlja tudi, da Uredba (EGS) št. 1107/70 za razliko od Uredbe (EGS) št. 1191/69 ni bila omenjena v nobenem od ukrepov med ustreznimi določbami, ki urejajo pogodbe.

(323) Nazadnje, Italija ni pojasnila, zakaj je menila, da se Uredba (EGS) št. 1107/70 uporablja za ukrepe.

(324) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da se Uredba (EGS) št. 1107/70 v tem primeru ni uporabljala, ker so ukrepi, ki se preiskujejo, spadali na področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69. Italija se zato na slednjo uredbo ne more sklicevati kot alternativno pravno podlago za oceno (uvodne izjave 139, 158 in 195).

(325) Zato bo Komisija združljivost pomoči, izplačane na podlagi prve ([198]), druge in tretje pogodbe do 3. decembra 2012 ocenila na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69, združljivost pomoči, izplačane na podlagi tretje pogodbe po 3. decembru 2012, pa na podlagi člena 93 PDEU.

8.4.1.1 Združljivost pomoči na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69

(326) V skladu s členom 1(4) Uredbe (EGS) št. 1191/69 lahko države članice sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe s prevoznim podjetjem, „[d]a bi zagotovil[e] ustrezne prevozne storitve, ki zlasti upoštevajo socialne in okoljske dejavnike ter načrtovanje mest in podeželja, ali da bi določenim skupinam potnikov ponudil[e] posebne voznine“.

(327) Določbe, ki se uporabljajo za pogodbe o izvajanju javne službe, so podrobno opisane v oddelku V Uredbe (EGS) št. 1191/69. Ta oddelek je sestavljen iz enega samega člena (člen 14), v katerem je določeno, da: „[p]ogodba o izvajanju javne službe pomeni pogodbo med pristojnimi organi države članice in prevoznim podjetjem, da se javnosti zagotovijo ustrezne prevozne storitve“ in opredeljeno, kaj taka pogodba lahko ([199]) in kaj mora ([200]) zajemati.

(328) Člen 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 temelji na pojmu „ustrezne prevozne storitve“ ([201]). V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da člen 1(4) Uredbe (EGS) št. 1191/69 državam članicam omogoča, da sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe s prevoznim podjetjem, da se zagotovijo ustrezne prevozne storitve, pri čemer se med drugim upoštevajo socialni in okoljski dejavniki.

(329) Sodišče je pojasnilo, da so v Uredbi (EGS) št. 1191/69 in Uredbi (EGS) št. 1107/70 izčrpno navedene okoliščine, v katerih lahko organi držav članic dodelijo pomoč na podlagi člena 93 PDEU ([202]), in da je treba združljivost izplačil nadomestil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69, presojati glede na določbe navedene uredbe ([203]).

(330) Komisija je v prejšnjih sklepih ([204]) združljivost pogodb o izvajanju javne službe ocenila na podlagi navedenega člena 14 skupaj s splošnimi načeli, ki izhajajo iz Pogodbe, sodne prakse in prakse odločanja Komisije na drugih področjih. Navedena načela, razvita na podlagi člena 106(2) PDEU, v bistvu zahtevajo na eni strani obstoj akta o pooblastitvi, na drugi strani pa neobstoj prekomernega nadomestila ([205]).

([198]) Samo del nadomestila, izplačanega na podlagi prve pogodbe, ki pomeni novo pomoč, in sicer (a) mednarodni železniški tovorni promet med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko, in (b) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima.

([199]) Glej člen 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69: „Pogodba o izvajanju javne službe lahko obsega predvsem: – prevozne storitve, ki zadovoljujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, – dodatne prevozne storitve, – prevozne storitve po določenih tarifah in ob upoštevanju določenih pogojev, zlasti za določene skupine potnikov ali na določenih progah, – prilagajanje storitev dejanskim potrebam“.

([200]) Glej člen 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69: „Pogodba o izvajanju javne službe med drugim obsega naslednje: *(a) vrsto storitve, ki jo je treba zagotoviti, predvsem standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti; (b) ceno storitev, ki jih obsega pogodba in ki se bodisi prišteje k prihodku od tarif ali vključuje prihodek ter podrobne finančne odnose med obema pogodbenicama; (c) pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe, zlasti ob upoštevanju nepredvidenih sprememb; (d) čas veljavnosti pogodbe; (e) pogodbene kazni v primeru kršitve določil pogodbe*“.

([201]) Sodba z dne 17. septembra 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, točki 33 in 34.

([202]) Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točka 108.

([203]) Sodba Sodišča z dne 7. maja 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, točka 32.

([204]) Sklepi Komisije v zadevah N 332/2008, DK, Nadomestilo avtobusnim prevoznikom v medkrajevnem prometu za popuste, ki jih imajo določene vrste potnikov, ki uporabljajo storitve medkrajevnih avtobusov (UL C 46, 25.2.2009, str. 8); N 409/2008, CZ, N 410/2008 in N 411/2008, Nakup in posodobitev železniškega voznega parka, vozil za mestni promet in vozil za regionalni promet (UL C 106, 8.5.2009, str. 17); C 3/08, CZ, Nadomestilo za javne storitve za avtobusna podjetja Južne Moravske (UL L 97, 16.4.2009, str. 14); C 16/2007, Avstrija, Pogodba o izvajanju javne službe za podjetje Postbus v okrožju Lienz (UL L 306, 20.11.2009, str. 26); N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire (UL C 152, 18.6.2008, str. 21); N 350/2007, CZ, Nakup avtobusov (UL C 140, 6.6.2008, str. 2).

([205]) Glej Sporočilo Komisije, Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (v nadaljnjem besedilu: **okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena**), (UL C 8, 11.1.2012, str. 15). Čeprav se okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena ne uporablja za sektor kopenskega prometa (glej točko 8), lahko zagotavlja smernice o nekaterih načelih, na katerih temeljijo storitve splošnega gospodarskega pomena.

(331) Kar zadeva obstoj akta o pooblastitvi, ustaljena sodna praksa določa, da je treba podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, to nalogo dodeliti z aktom ali več akti javnega organa, katerih obliko lahko določi vsaka država članica ([206]). V teh aktih morajo biti jasno in natančno opredeljene dejavnosti, ki spadajo na področje opravljanja javne službe, in pogoje, pod katerimi je treba take dejavnosti izvajati. Pooblastilo mora obstajati, preden se izplača kakršno koli nadomestilo.

(332) Kar zadeva neobstoj prekomernega nadomestila, znesek nadomestila ne sme presegati zneska, potrebnega za kritje neto stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička ([207]). Komisija je v prejšnjih sklepih ugotovila, da so javni organi s tem, ko so vnaprej določili zgornjo mejo nadomestila, načeloma zagotovili, da prihodnja izplačila nadomestila ne bodo mogla preseči izgub, ki jih je utrpel prevoznik, pooblaščen za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ([208]).

(333) Iz tega sledi, da bo Komisija v zvezi z uporabo členov 1(4) in 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 za pogodbe o izvajanju javne službe v sektorju železniškega tovornega prometa in splošnih načel, ki izhajajo iz Pogodbe, preverila, ali:

— je bila javna služba prevoza dodeljena z aktom ali več akti javnega organa,

— je predmet pogodbe o izvajanju javne službe zajet v členu 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69,

— ali so bili v aktu o pooblastitvi navedeni (a) vrsta storitve, ki jo je treba zagotoviti (tj. „ustrezne prevozne storitve“, ki jih je opredelila država članica glede na standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti), (b) cena storitve in podrobni finančni odnosi med obema pogodbenicama, (c) pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe, (d) čas veljavnosti pogodbe, (e) pogodbene kazni v primeru kršitve določil pogodbe,

— znesek nadomestila ni presegel tistega, kar je potrebno za kritje stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička.

8.4.1.2 Združljivost pomoči na podlagi člena 93 PDEU

(334) Za storitve tovornega prometa po 3. decembru 2012 se kot pravna podlaga za ugotavljanje združljivosti pomoči, ki ni zajeta v Uredbi (ES) št. 1370/2007, neposredno uporablja člen 93 PDEU ([209]). Navedena določba je *lex specialis* v zvezi s splošnimi pravili, ki se uporabljajo za državno pomoč ([210]).

([206]) Sodišče je v sodbi z dne 21. marca 1974, BRT in Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, točka 22, odločilo, da mora podjetje, ki se sklicuje na člen 106(2) PDEU, da bi uveljavilo odstopanje od pravil Pogodbe, država članica pooblastiti za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena.

([207]) Glej po analogiji sodbo z dne 11. julija 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital/Komisija, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, točka 117. Glej tudi C 16/2007, Avstrija, Pogodba o izvajanju javne službe za podjetje Postbus v okrožju Lienz (UL L 306, 20.11.2009, str. 26).

([208]) Glej zadevo N 495/2007, CZ, „Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire“ (UL C 152, 18.6.2008, str. 21), uvodni izjavi 80 in 81.

([209]) V Obvestilu Komisije o smernicah za razlago Uredbe (ES) št. 1370/2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza (2023/C 222/01) je Komisija opozorila, da se „Uredba (ES) št. 1370/2007 [...] ne uporablja za storitve tovornega prevoza. Storitve tovornega prevoza se lahko štejejo za storitve splošnega gospodarskega pomena, samo kadar zadevna država članica določi, da obstaja dejanska potreba po takih storitvah, ki je trg ne izpolnjuje oziroma je ne izpolnjuje v zadostni meri (glej oddelek 2.2.3). Če države članice želijo vzpostaviti podporne ukrepe za storitve železniškega tovornega prevoza, ki ne izpolnjujejo pogojev, opredeljenih v sodbi v zadevi Altmark, in ki pomenijo državno pomoč, morajo o navedenih ukrepih obvestiti Komisijo v skladu s členom 108(3) PDEU“.

([210]) Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točka 34.

(335) Državna pomoč, ki pomeni nadomestilo za opravljanje nekaterih obveznosti, ki so del javne službe v železniškem tovornem prometu, se lahko šteje za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 93 PDEU ([211]). Komisija pri uporabi člena 93 PDEU preveri neobstoj prekomernega nadomestila ter nujnost, ustreznost in sorazmernost pomoči. Preveri tudi, ali pomoč ne povzroča neupravičenega izkrivljanja konkurence.

(336) Komisija bo za oceno nadomestila, izplačanega podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe po 3. decembru 2012, po analogiji uporabila načela, določena za oceno storitev splošnega gospodarskega pomena. Kar zadeva člen 106(2) PDEU, iz sodne prakse ([212]) izhaja, da morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji. Prvič, zadevna storitev bi morala biti resnična storitev splošnega gospodarskega pomena. Drugič, podjetje mora biti pooblaščeno za opravljanje resnične storitve splošnega gospodarskega pomena z enim ali več akti javnega organa. Tretjič, ukrep mora biti sorazmeren. Nazadnje, odstopanje od določb Pogodbe ne sme vplivati na razvoj trgovine v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije.

(337) Zato bo Komisija, da bi ocenila združljivost pomoči, dodeljene za izpolnjevanje nekaterih obveznosti, ki so neločljivo povezane s pojmom javne storitve, v skladu s členom 93 PDEU preverila, ali:

— je javna služba resnična storitev splošnega gospodarskega pomena,

— je bila storitev splošnega gospodarskega pomena dodeljena z aktom ali več akti javnega organa,

— znesek nadomestila ni presegel tistega, kar je potrebno za kritje stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička,

— obveznosti in z njimi povezano nadomestilo ne povzročajo neupravičenega izkrivljanja konkurence.

8.4.2 *Prva in druga pogodba*

(338) Nadomestilo, izplačano na podlagi prve in druge pogodbe, je bilo v celoti izplačano pred 3. decembrom 2012, zato se združljivost pomoči, izplačane na podlagi teh pogodb, oceni na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 in splošnih načel, ki izhajajo iz Pogodbe (glej uvodno izjavo 333).

8.4.2.1 Pooblastitev za opravljanje javne službe prevoza

(339) *Kar zadeva prvo pogodbo*, podpisano 18. oktobra 2002, se pomoč, obravnavana v tem oddelku, nanaša na nadomestilo za uporabo tarifnih obveznosti za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet, ki jih je podjetje Trenitalia izvajalo od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003.

(340) *Kar zadeva drugo pogodbo*, Komisija ugotavlja, da je bila navedena pogodba podpisana 27. marca 2007 in je zajemala obdobje od 1. januarja 2004 do 31. decembra 2006. Komisija ugotavlja, da je podjetje Trenitalia storitve, opredeljene v navedeni pogodbi, začelo opravljati pred podpisom druge pogodbe.

([211]) Glej sodbo z dne 12. oktobra 1978, Komisija Evropskih skupnosti/Kraljevina Belgija, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, točka 10.

([212]) Povzetek pogojev, ki jih je treba izpolniti v skladu s členom 106(2), je na voljo na primer v sodbi z dne 24. septembra 2015, Viasat Broadcasting UK/Komisija, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, točka 61.

(341) Po mnenju sodišč Unije je iz razlogov, pojasnjenih v oddelku 8.3.1 o upoštevnem pravnem okviru, upoštevni datum za določitev zakonodaje, ki se uporablja za oceno združljivosti nadomestila, dodeljenega na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe v sektorju kopenskega prometa, datum, ko je bilo nadomestilo izplačano. Komisija ugotavlja, da je bila pomoč, ocenjena v tem oddelku, v celoti izplačana po podpisu zadevne pogodbe o izvajanju javnega naročila. Nadomestilo na podlagi prve pogodbe je bilo izplačano v letih 2003 in 2005 (glej uvodno izjavo 61), nadomestilo na podlagi druge pogodbe pa je bilo v celoti izplačano po podpisu navedene pogodbe (glej uvodno izjavo 75) ([213]). To pomeni, da so bili v času izplačila nadomestil obveznosti javne službe, pogoji, pod katerimi je bilo treba izpolniti obveznosti javne službe, in metodologija za izračun nadomestila že opredeljeni z aktom o pooblastitvi (prva pogodba v zvezi z nadomestilom za uporabo tarifnih obveznosti za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet, ki jih je podjetje Trenitalia izvajalo od 15. marca 2003 do 31. decembra 2003, in druga pogodba v zvezi z nadomestilom za obveznosti javne službe, opredeljene v navedeni pogodbi). Italija je zato izplačala nadomestilo za izvajanje obveznosti javne službe, ki so bile jasno opredeljene in znane podjetju Trenitalia ([214]).

(342) Komisija zato meni, da je Italija glede na posebne okoliščine, opisane v tem oddelku, podjetje Trenitalia pooblastila za izpolnjevanje obveznosti javne službe za obdobje, zajeto v prvi in drugi pogodbi.

8.4.2.2 Predmet pogodbe o izvajanju javne službe je zajet v členu 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69

(343) V skladu s členom 14(1), drugi odstavek, Uredbe (EGS) št. 1191/69 pogodba o izvajanju javne službe lahko obsega predvsem:

— prevozne storitve, ki zadovoljujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti,

— dodatne prevozne storitve,

— prevozne storitve po določenih tarifah in ob upoštevanju določenih pogojev, zlasti za določene skupine potnikov ali na določenih progah,

— prilagajanje storitev dejanskim potrebam.

(344) Komisija ugotavlja, da seznam iz člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69, naveden v uvodni izjavi 343, ni izčrpen. Vendar to ne pomeni, da je bila diskrecijska pravica držav članic pri določanju vsebine pogodb o izvajanju javne službe v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69 neomejena. V prvem odstavku člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69 je pojasnjeno, da je pogodba o izvajanju javne službe „pogodb[a] med pristojnimi organi države članice in prevoznim podjetjem, da se javnosti zagotovijo ustrezne prevozne storitve“. Elementi iz drugega odstavka člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69 so namenjeni opredelitvi sklopa zahtev, zaradi katerih so prevozne storitve „ustrezne“, če pogodba o izvajanju javne službe izpolnjuje tudi obvezne pogoje iz člena 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

([213]) Glej člen 5(4) druge pogodbe in bilance stanja podjetja Trenitalia iz leta 2007, str. 33. Kar zadeva pomoč za leto 2005, ki je bila prav tako izplačana leta 2007, je bilo v členu 5(5) druge pogodbe določeno, da se podjetju Trenitalia izplača pod pogojem, da ministrstvo revidira potrjene računovodske izkaze za leto 2005, in sicer v 30 dneh od datuma podpisa pogodbe. Kar zadeva pomoč za leti 2006 in 2007, ki je bila delno izplačana tudi leta 2007, so bila ta izplačila odobrena s členom 9 zakonskega odloka št. 159 z dne 1. oktobra 2007. Ta določba je ministrstvu za gospodarstvo in finance omogočila, da podjetju Trenitalia zagotovi nadomestilo za obveznosti javne službe, ki se izvajajo na podlagi pogodb o izvajanju javne službe.

([214]) Navedena okoliščina se razlikuje od zadeve Fallimento Traghetti del Mediterraneo (sodba Sodišča z dne 10. junija 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), v kateri je država članica izplačala nadomestilo podjetju, pooblaščenemu za izvajanje obveznosti javne službe, ne da bi te obveznosti dejansko ali pravno opredelila. Tako je država članica plačala podjetju, ne da bi predhodno opredelila naravo obveznosti javne službe, za katere je treba izplačati nadomestilo, ali parametre za izračun povezanih stroškov obveznosti javne službe in ustreznega zneska nadomestila.

(345) Prva pogodba je zajemala tarifne obveznosti, obveznosti upravljanja ter obveznost načrtovanja in usklajevanja pomožnih dejavnosti. Te vrste obveznosti javne službe spadajo v kategorije, opredeljene v členu 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69. Zlasti, kot je pojasnjeno v nadaljevanju, tarifne obveznosti (glej uvodne izjave 346 do 352) in obveznosti upravljanja (glej uvodne izjave 353 do 357) spadajo v kategorijo „prevozne storitve po določenih tarifah in ob upoštevanju določenih pogojev, zlasti za določene skupine potnikov ali na določenih progah“. Kar zadeva obveznost načrtovanja in usklajevanja vseh pomožnih dejavnosti pri izpolnjevanju obveznosti javne službe iz druge pogodbe, Komisija meni, da ta obveznost spada v kategorijo „dodatne prevozne storitve“, ki so lahko zajete v pogodbi o izvajanju javne službe v skladu s členom 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(346) Kar zadeva tarifne obveznosti, se prva pogodba v delu, ki pomeni novo pomoč, nanaša na obveznost podjetja Trenitalia, da zagotavlja (i) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa na progah med pristaniščem Trst in Madžarsko ter (ii) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima. Poleg tega druga pogodba zajema obveznost podjetja Trenitalia, da zagotavlja storitve železniškega tovornega prometa po določenih tarifah na nacionalnih progah (iii) med celino in Sardinijo ter (iv) daljših od 1 000 km.

(347) Komisija meni, da obveznosti iz točk (i), (iii) in (iv) spadajo v kategorijo „prevozne storitve po določenih tarifah in ob upoštevanju določenih pogojev, zlasti [...] na določenih progah“, ki je lahko zajeta v pogodbi o izvajanju javne službe v skladu s členom 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69. Navedene obveznosti so vse izpolnjevale pogoje, da se izvajajo „po določenih tarifah“ in „ob upoštevanju določenih pogojev“, ker je bil v zvezi z njimi opredeljen tarifni popust, ki se uporablja, in proge, na katere se popust nanaša.

(348) Nasprotno pa tarifna obveznost za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima ne spada v nobeno od kategorij iz člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69 iz naslednjih razlogov.

(349) Prvič, v prvi in drugi pogodbi niso bili določeni pogoji, pod katerimi je bilo treba izvajati storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima. V obeh pogodbah so bile bežno omenjene mednarodne proge, ki potekajo prek navedenega pristanišča, razen tistih med Madžarsko in Italijo, za katere je že veljala drugačna tarifna obveznost na podlagi obeh pogodb, ne da bi bile navedene kakršne koli informacije o obsegu zajetih prog, njihovem kraju odhoda in namembnih krajih (npr. ali gre za proge znotraj ali zunaj Unije) ali o upoštevani razdalji. Tarifna obveznost je zajemala vse „mednarodne poti“, pri čemer so bile edina referenčna točka tiste proge, ki potekajo prek pristanišča Trst Marittima. Kot je pojasnila Italija (glej uvodno izjavo 125), je bilo znižanje tarife zagotovljeno le za nacionalni del proge, nadomestilo pa je bilo v skladu s potrjenimi računovodskimi izkazi podjetja Trenitalia izračunano izključno na podlagi števila vagonov, ki so pri uvozu/izvozu potovali prek pristanišča Trst Marittima iz sosednjega avstrijskega železniškega omrežja, ki ga upravlja avstrijski prevoznik Osterreichische BundesBahnen (ÖBB). Ker ni bilo nobene povezave med tarifno obveznostjo in dejansko progo, na katerih je storitve dejansko opravljalo podjetje Trenitalia, in ker za storitev poleg tarifne obveznosti ni veljal noben poseben pogoj, Komisija meni, da tarifna obveznost za prevoz prek pristanišča Trst Marittima ne ustreza pojmu „prevozne storitve po določenih cenah in pod določenimi pogoji“, ki so lahko zajete v pogodbi o izvajanju javne službe v skladu s členom 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(350) Drugič, navedena tarifna obveznost ne more biti zajeta z nobeno drugo alineo člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69, navedeno v uvodni izjavi 343. Kar zadeva prvo alineo, ki se nanaša na „prevozne storitve, ki zadovoljujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti“, navedena tarifna obveznost zaradi odsotnosti posebnih pogojev, ki se uporabljajo za opravljanje storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima, ni prispevala k zagotavljanju prevoznih storitev, ki izpolnjujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti. Kar zadeva drugo alineo, ki se nanaša na „dodatne prevozne storitve“, navedena tarifna obveznost ne pomeni dodatne prevozne storitve, saj v pogodbah ni bila opredeljena glavna prevozna storitev, ki jo je tarifna obveznost dopolnjevala. Kar zadeva četrto alineo, ki se nanaša na „prilagoditev prevozov dejanskim potrebam“, navedena tarifna obveznost ni pomenila prilagoditve dejanskim potrebam, saj nobena od pogodb ni določala zadevne potrebe.

(351) Nazadnje, nič ne kaže na to, da je bila ta tarifna obveznost, čeprav ne spada v kategorije, opredeljene v členu 14(1), drugi odstavek, Uredbe (EGS) št. 1191/69, vsekakor potrebna za zagotavljanje „ustreznih prevoznih storitev“ v skladu s prvim odstavkom člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69. Kot je navedeno v uvodni izjavi 326, lahko v skladu s členom 1(4) Uredbe (EGS) št. 1191/69 države članice sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe s prevoznim podjetjem, „[d]a bi zagotovil[e] ustrezne prevozne storitve, ki zlasti upoštevajo socialne in okoljske dejavnike ter načrtovanje mest in podeželja“. Vendar socialni ali okoljski dejavniki ali načrtovanje mest in podeželja niso imeli nobene vloge pri opredelitvi tarifne obveznosti za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima.

(352) Komisija zato meni, da tarifna obveznost za prevoz prek pristanišča Trst Marittima ne spada na področje uporabe člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69. Ker je treba združljivost izplačil nadomestil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69, oceniti v skladu z določbami navedene uredbe, in ker so v navedeni uredbi izčrpno navedene okoliščine, v katerih lahko države članice dodelijo pomoč na podlagi člena 93 PDEU (glej uvodno izjavo 329), obveznosti, ki niso zajete v členu 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69, ni mogoče šteti za združljive z Uredbo (EGS) št. 1191/69.

(353) Kar zadeva obveznosti upravljanja, zajete v drugi pogodbi, zlasti obveznost opravljanja prevozov s trajektom in manevriranja pri prevozu tovora med celino in Sardinijo/Sicilijo ter obveznost upravljanja določenega števila postaj na Sardiniji in Siciliji, Komisija meni, da te obveznosti spadajo v kategorijo „prevozne storitve, ki zadovoljujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti“ v skladu s členom 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(354) Prvič, podjetje Trenitalia ni moglo prekiniti ali začasno ustaviti zagotavljanja navedenih storitev ([215]). Italija je v odgovorih z dne 15. februarja 2018 pojasnila, da mora podjetje Trenitalia vsem strankam, ki to zahtevajo, zagotoviti storitve železniškega tovornega prevoza na postaje, določene v pogodbi, in z njih. Dejstvo, da je moralo podjetje Trenitalia zagotoviti stalno razpoložljivost storitev železniškega tovornega prometa do navedenih postaj na Sardiniji in Siciliji ter iz njih, je zagotavljalo možnost zagotavljanja stalnih storitev železniškega tovornega prometa na ta otoka.

(355) Drugič, kar zadeva rednost storitev, Komisija ugotavlja, da je moralo podjetje Trenitalia v skladu z drugo pogodbo upravljati železniške postaje na Sardiniji in Siciliji ter zagotavljati storitve železniškega tovornega prometa v skladu s posebnimi voznimi redi in značilnostmi postaj, ki so bile opisane v Prilogi 1 k drugi pogodbi. Zato je bilo treba vsem potencialnim uporabnikom redno zagotavljati dostop do storitve.

(356) Tretjič, podjetje Trenitalia je morala zagotavljati storitve, zajete v pogodbi, z značilnostmi, opisanimi v Prilogi 1 k pogodbi ([216]), in ohranjati raven kakovosti navedenih storitev ([217]). V Prilogi 1 so podrobno navedena imena postaj na Sardiniji in Siciliji, na katere je bilo treba opravljati storitve, skupaj z obratovalnim časom in vrsto storitve, ki jo je treba zagotoviti ([218]), ob upoštevanju infrastrukturnih značilnosti postaj. V Prilogi 2 so navedeni splošni pogoji za železniški tovorni promet, ki veljajo za vse uporabnike. Poleg tega je moralo podjetje Trenitalia:

(a) načrtovati in usklajevati vse pomožne dejavnosti pri zagotavljanju teh storitev, kot so redno in dopolnilno vzdrževanje in redne prenove voznega parka, optimalna raven varnostnih pogojev ter upravne in poslovne dejavnosti v podporo upravljanju storitev (člen 3(1) druge pogodbe);

([215]) Razen v nujnih primerih ali okoliščinah, na katere podjetje ne more vplivati in ki se jim ni mogoče izogniti z običajno skrbnostjo, v primerih višje sile, določene z zakonom, ali v primerih, ki jih določijo organi zaradi javnega reda in javne varnosti. Vendar je bilo treba v takem primeru vse spremembe ali prekinitev storitve nemudoma sporočiti ministrstvu za infrastrukturo in promet, storitve pa je bilo treba čim prej ponovno vzpostaviti (glej člen 7(1) in (4) druge pogodbe).

([216]) Člen 2(2) druge pogodbe.

([217]) Člen 2(4) druge pogodbe. Podjetje Trenitalia bi lahko spremenilo storitve iz Priloge 1 samo s predhodno odobritvijo ministrstva za infrastrukturo in promet, glej člen 2(5) druge pogodbe. Podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet sta se lahko od leta 2006 dogovorila, da iz obveznosti opravljanja storitev iz te pogodbe izključita tiste objekte, pri katerih se je leta 2005 v primerjavi z letom 2004 promet zmanjšal za 30 % ali več ali se je znatno povečalo finančno breme, povezano z obratovanjem (glej člen 2(7) druge pogodbe). Komisija meni, da so bile te določbe namenjene predvsem zaščiti ekonomskega ravnovesja pogodbe in niso vplivale na stalnost storitve.

([218]) Npr. ravnanje z nevarnim blagom, prevoz živih živali, prevoz vozil.

(b) pripraviti poročilo o količini in kakovosti teh storitev, med drugim glede točnosti vlakov, zanesljivosti storitev, povratnih informacij strank (člen 6(1) druge pogodbe), in izboljšati kakovost storitev za stranke z zagotavljanjem vsaj elementov iz člena 6(2) druge pogodbe (npr. storitve spremljanja prevoza, elektronski tovorni list, prometna statistika, pomoč strankam).

(357) Nazadnje, kar zadeva določene standarde o zmogljivosti storitve, Komisija meni, da je moralo podjetje Trenitalia, da bi izpolnilo zgoraj navedene obveznosti, zagotoviti stalno razpoložljivost zmogljivosti železniškega tovornega prometa, ki so ustrezala povpraševanju potencialnih uporabnikov. Italija je pojasnila, da pogodba podjetju Trenitalia ne nalaga zagotavljanja vnaprej določenega najmanjšega ali največjega obsega zmogljivosti, da bi sistem ostal dovolj prožen za prilagajanje nihanju povpraševanja.

(358) Glede na navedeno Komisija meni, da so bile obveznosti javne službe, zajete v prvi pogodbi, v delu, ki pomeni novo pomoč, in v drugi pogodbi zajete v členu 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69, razen tarifne obveznosti za mednarodni železniški tovorni promet prek pristanišče Trst Marittima.

(359) Prva in druga pogodba torej nista bili v skladu s členom 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69 v delu, ki se nanaša na tarifno obveznost za mednarodni železniški tovorni promet skozi pristanišče Trst Marittima. Zato se nadomestilo, izplačano na podlagi prve in druge pogodbe v zvezi z navedeno tarifno obveznostjo, šteje za nezdružljivo pomoč.

8.4.2.3 Elementi, določeni v aktu o pooblastitvi

(360) V skladu s členom 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 „Pogodba o izvajanju javne službe med drugim obsega naslednje: (a) vrsto storitve, ki jo je treba zagotoviti, predvsem standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti; (b) ceno storitev, ki jih obsega pogodba in ki se bodisi prišteje k prihodku od tarif ali vključuje prihodek ter podrobne finančne odnose med obema pogodbenicama; (c) pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe, zlasti ob upoštevanju nepredvidenih sprememb; (d) čas veljavnosti pogodbe; (e) pogodbene kazni v primeru kršitve določil pogodbe“.

(a) Vrsta storitve, ki jo je treba zagotoviti (člen 14(2)(a) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(361) V prvi in drugi pogodbi so navedene storitve železniškega tovornega prometa, ki jih mora zagotavljati podjetje Trenitalia, in podrobno opredeljeni pogoji, ki veljajo zanje ([219]).

(362) Kar zadeva *tarifne obveznosti*, Komisija meni, da je bila narava tarifne obveznosti ustrezno opredeljena v primeru obveznosti javne službe za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko ter za storitve železniškega tovornega prometa na nacionalnih progah med celino in Sardinijo, daljših od 1 000 km. Podjetje Trenitalia je bilo namreč v skladu s prvo in drugo pogodbo zavezano k prevozu tranzitnega tovora na določenih progah po cenah, določenih v navedeni pogodbi. Te znižane tarife so bile enake za vse uporabnike storitev ter so se morale uporabljati stalno in redno, ne glede na količino prepeljanega tovora ali kakršne koli vidike učinkovitosti. Kar zadeva kakovost storitve, je moralo podjetje Trenitalia v skladu z obema pogodbama izpolnjevati standarde glede varnosti, točnosti vlakov, zanesljivosti storitve in povratnih informacij strank, opredeljenih v poročilu, predpisanem v členu 7 prve pogodbe in členu 6 druge pogodbe.

([219]) Priloga 4 k prvi pogodbi in Priloga 1 k drugi pogodbi.

(363) Enaki premisleki pa ne veljajo za tarifno obveznost za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima, saj proge, ki jih zadeva tarifna obveznost, niso bile predhodno opredeljene, niti samo v smislu kraja odhoda/namembnega kraja. Komisija ugotavlja, da je bila storitev, ki se je zagotavljala, opredeljena glede na število vagonov, ki so pri uvozu/izvozu potovali prek pristanišča Trst Marittima, ne glede na začetno točko/namembni kraj. Število vagonov, s katerimi se manipulira v pristanišču, samo po sebi ne zagotavlja nobenih informacij o vrsti storitve, ki jo je treba zagotoviti, v smislu stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti. To so značilnosti, ki jih je mogoče smiselno oceniti le v zvezi s primerljivimi prevoznimi storitvami, kar pa ne velja za storitve železniškega tovornega prometa, za katere ne velja noben poseben pogoj, a primer v smislu krajev izvora/namembnega kraja, ki bi jih bilo mogoče primerjati.

(364) Kar zadeva *obveznosti upravljanja*, zajete v drugi pogodbi, se uporabljajo enaki premisleki, kot so bili navedeni v uvodnih izjavah 354 do 357, in sicer zlasti v zvezi z obveznostjo opravljanja prevozov s trajektom in manevriranja pri prevozu tovora med celino in Sardinijo/Sicilijo ter obveznostjo upravljanja določenega števila postaj na Sardiniji in Siciliji. Druga pogodba je vsebovala vse zahtevane elemente, ki so opredeljevali vrsto storitve, ki jo je bilo treba zagotoviti v smislu stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti. Enako velja tudi za obveznost načrtovanja in usklajevanja vseh pomožnih dejavnosti pri zagotavljanju obveznosti javne službe, določenih v drugi pogodbi. Za to pomožno obveznost so namreč veljali enaki pogoji glede stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, kot veljajo za osnovne glavne prevozne storitve.

(365) Glede na navedeno Komisija meni naslednje:

— kar zadeva tarifno obveznost za mednarodni železniški tovorni promet prek pristanišča Trst Marittima, v prvi in drugi pogodbi ni bila opredeljena vrsta prevoznih storitev, kar zadeva standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, zato nista bili v skladu s členom 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69,

— kar zadeva tarifno obveznost za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko, zajete v prvi in drugi pogodbi, tarifne obveznosti za storitve železniškega tovornega prometa na nacionalnih progah med celino in Sardinijo ter na nacionalnih progah, ki so daljše od 1 000 km in so zajete v drugi pogodbi, ter obveznosti upravljanja, zajete v drugi pogodbi, je bila vrsta prevoznih storitev zadostno opredeljena v obeh pogodbah glede na standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti. Ti elementi so bili namenjeni zagotavljanju ustreznih storitev železniškega tovornega prometa za javnost. Zato sta bili, kar zadeva navedene obveznosti javne službe, prva pogodba in druga pogodba v skladu s členom 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(366) V prvi in drugi pogodbi ni ustrezno opredeljena vrsta storitve, ki jo je bilo treba opraviti v okviru tarifne obveznosti za mednarodni železniški tovorni promet prek pristanišča Trst Marittima, zato nadomestilo, izplačano na podlagi prve in druge pogodbe v zvezi s to tarifno obveznostjo, ni v skladu s členom 14(2), točka (a), Uredbe (EGS) št. 1191/69 in zato pomeni nezdružljivo pomoč, ne da bi bilo treba preveriti izpolnjevanje drugih zahtev iz člena 14(2) navedene uredbe. Ta sklep ne vpliva na ugotovitev, da prva in druga pogodba izpolnjujeta preostale pogoje iz člena 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 367 do 381.

(b) Cena storitev, ki jih obsega pogodba (člen 14(2)(b) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(367) V prvi in drugi pogodbi je bil določen znesek nadomestila, ki ga je treba izplačati podjetju Trenitalia za opravljanje storitev, tj. cena storitev in metodologija, uporabljena za njen izračun ([220]).

([220]) Glej Prilogo 4 k prvi pogodbi ter člen 2 druge pogodbe in prilogo 1 k navedeni pogodbi.

(368) Kar zadeva *tarifne obveznosti*, je nadomestilo, ki ga je bilo treba izplačati podjetju Trenitalia, krilo razliko med pričakovanimi prihodki, pridobljenimi z uporabo standardne tarife in tarifo, ki jo je uvedla država (glej uvodne izjave 54, 55 in 56).

(369) Komisija ugotavlja zlasti naslednje:

— kar zadeva mednarodni železniški tovorni promet med pristaniščem Trst in Madžarsko, je bila v prvi in drugi pogodbi določena cena, ki je bila enaka razliki med dejanskim prihodkom, ki izhaja iz uporabe tarifne obveznosti (in sicer 15-odstotni popust za tranzit prek Avstrije in 50-odstotni popust za tranzit prek nekdanje Jugoslavije (Slovenije in Hrvaške)), in pričakovanim dobičkom, pridobljenim z uporabo standardne tarife,

— kar zadeva železniški tovorni promet na razdaljah, daljših od 1 000 km, je bila v drugi pogodbi določena cena, enaka razliki med zneski, dobljenimi z uporabo teoretične voznine na kilometer in zneski, dejansko dobljenimi z uporabo voznine na kilometer, ki se še naprej znižuje tudi po tisočem kilometru,

— kar zadeva železniški tovorni promet med celino in Sardinijo, je bila na podlagi druge pogodbe razlika med pričakovanimi prihodki, pridobljenimi z uporabo standardne tarife in tarife, navedene v pogodbi o prometu na Sardinijo in z nje, eden od elementov, ki so se upoštevali pri količinski opredelitvi nadomestila, izračunanega na podlagi izkazov poslovnega izida podjetja Trenitalia.

(370) Kar zadeva *obveznosti upravljanja* na podlagi druge pogodbe (tj. obveznost upravljanja železniškega tovornega prometa med celino in Sardinijo/Sicilijo, obveznost upravljanja določenega števila postaj na Sardiniji/Siciliji in obveznost opravljanja pomožnih dejavnosti za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa) je bilo nadomestilo izračunano na podlagi izkazov poslovnega izida podjetja Trenitalia.

(371) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 71 in 72, je druga pogodba vključevala posebna pravila, ki so urejala (a) izplačilo nadomestila in (b) vračilo izplačanih zneskov, ki presegajo dejansko letno breme podjetja Trenitalia, navedeno v potrjenih računovodskih izkazih, ki jih je pregledalo ministrstvo za infrastrukturo in promet. Nadomestilo ni smelo presegati najvišjih zneskov iz člena 4(1) pogodbe ([221]) z dodatnim varovalom iz člena 4(2) navedene pogodbe, v skladu s katerim „skupno dodeljeno letno nadomestilo v nobenem primeru ne sme presegati dejanskega finančnega bremena, ki ga je nosilo podjetje za vsako leto triletnega obdobja 2004–2006“. Obstajale so tudi posebne določbe, ki so urejale plačilo storitev, ki jih je podjetje Trenitalia opravilo po izteku pogodbe (glej uvodno izjavo 74).

(372) Komisija meni, da sta prva pogodba in druga pogodba v skladu s členom 14(2)(b) Uredbe (EGS) št. 1191/69, ki zahteva, da se v pogodbi navedejo cena storitev, ki jih zajema pogodba, in podrobni finančni odnosi med obema pogodbenicama.

(c) Pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe (člen 14(2)(c) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(373) Ministrstvo za infrastrukturo in promet je imelo v skladu s prvo pogodbo pravico spremeniti ali dopolniti obveznosti javne službe, zajete v navedeni pogodbi, in ustrezno metodologijo za izračun nadomestila ([222]). Nasprotno pa je imelo podjetje Trenitalia pravico prekiniti zagotavljanje storitev, če navedene spremembe/dopolnitve ali sprejete pravne določbe ne bi bile združljive z obveznostjo nadaljnjega opravljanja storitev ([223]). Podjetje Trenitalia je moralo ministrstvo za infrastrukturo in promet v vsakem primeru predhodno obvestiti o vsaki spremembi storitve ([224]) in je lahko prekinilo opravljanje nekaterih ali vseh storitev, zagotovljenih na podlagi prve pogodbe, z najmanj 30-dnevnim odpovednim rokom ([225]).

([221]) Tj. za leto 2004, 142 828 104 EUR (vključno z DDV); za leto 2005, 142 828 104 EUR (vključno z DDV); za leto 2006, 117 521 500 EUR (vključno z DDV).

([222]) V skladu s členom 10(1) prve pogodbe je bilo treba tako spremembo/dopolnitev izvesti na podlagi študij in preiskav, ob upoštevanju procesa liberalizacije trga železniškega tovornega prometa ter na podlagi študij in poglobljenih preiskav.

([223]) Člen 10(4) prve pogodbe.

([224]) Člen 10(5) prve pogodbe.

([225]) Člen 10(2) prve pogodbe.

(374) Kar zadeva drugo pogodbo, bi se lahko pogodba spremenila in dopolnila le v dogovoru z ministrstvom za infrastrukturo in promet. Podjetje Trenitalia bi storitve iz Priloge 1 k drugi pogodbi lahko dopolnilo na podlagi odobritve ministrstva z najmanj 60-dnevnim vnaprejšnjim obvestilom ([226]); poleg tega bi se lahko število postaj, na katere je bilo treba opravljati storitve od leta 2006 dalje, v dogovoru med pogodbenicama zmanjšalo pod posebnimi pogoji ([227]). Pogodbenici bi lahko tudi pregledali pogoje in količine storitev, za katere veljajo obveznosti javne službe, če bi bilo dejansko razpoložljivo nadomestilo na koncu nižje od zneskov, dodeljenih v državnem proračunu ([228]). Nazadnje, podjetje Trenitalia je lahko v zvezi s storitvami, ki jih je opravljalo po izteku pogodbe, v primeru sprejetja zakonskih določb, ki niso bile združljive z obveznostjo nadaljnjega opravljanja storitev, začasno prekinila izpolnjevanje obveznosti, zajete v drugi pogodbi ([229]).

(375) Na podlagi tega Komisija meni, da sta prva in druga pogodba izpolnjevali zahtevo iz člena 14(2)(c) Uredbe (EGS) št. 1191/69, v skladu s katerim je bilo treba v pogodbo o izvajanju javne službe vključiti pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe.

(d) Čas veljavnosti pogodbe (člen 14(2)(d) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(376) Prva pogodba je zajemala obdobje od 1. januarja 2000 do 31. decembra 2001 in je vključevala klavzulo o kontinuiteti (člen 10), s katero je bila njena veljavnost podaljšana do sklenitve nove pogodbe o izvajanju javne službe ali do obvestila ministrstva za infrastrukturo in promet podjetju Trenitalia o prenehanju veljavnosti prve pogodbe.

(377) Druga pogodba je zajemala obdobje od 1. januarja 2004 do 31. decembra 2006 in je vključevala klavzulo o kontinuiteti (člen 12), s katero je bila njena veljavnost podaljšana do nadaljnjega obvestila ministrstva za infrastrukturo in promet. Tako obvestilo je moralo biti dano vsaj 90 dni vnaprej, nanašalo pa se je lahko na prekinitev nekaterih ali vseh obveznosti javne službe, zajetih v zadevni pogodbi.

(378) Komisija meni, da sta prva in druga pogodba v skladu s členom 14(2)(d) Uredbe (EGS) št. 1191/69, v skladu s katerim je bilo treba v pogodbo o izvajanju javne službe vključiti pravila o času veljavnosti pogodbe.

(e) Pogodbene kazni (člen 14(2)(e) Uredbe (EGS) št. 1191/69

(379) V primeru neizpolnjevanja prve pogodbe je bila podjetju Trenitalia zagrožena kazen v višini do 250 000 EUR za vsako kršitev katere koli obveznosti, ki jo pogodba nalaga podjetju Trenitalia (glej uvodno izjavo 60).

(380) V primeru neizpolnjevanja druge pogodbe je bil za podjetje Trenitalia uveden sistem kazni, ki bi se odštele od dolgovanega nadomestila (glej uvodno izjavo 73). Prvič, v drugi pogodbi je bila določena posebna kazen v višini 50 000 EUR za neizpolnjevanje vsake od naslednjih obveznosti: obveznosti glede kakovosti storitev, načrtovanih voženj ali dodelitev minimalnega osebja postajam, za katere so veljale obveznosti zagotavljanja storitev ([230]), vključno z zamudo pri pošiljanju poročil o ravni kakovosti prevoznih storitev, zajetih v pogodbi ([231]). Drugič, v drugi pogodbi je bila določena splošna kazen v višini 50 000 EUR za vsako neizpolnitev ali nepravilnost podjetja Trenitalia v zvezi s preostalimi pogodbenimi obveznostmi ([232]). Poleg tega je imelo ministrstvo za infrastrukturo in promet možnost, da prekine pogodbo v primeru posebno resnih kršitev ali nepravilnosti.

(381) Komisija meni, da sta prva pogodba in druga pogodba v skladu s členom 14(2)(e) Uredbe (EGS) št. 1191/69, v skladu s katerim mora pogodba o izvajanju javne službe zajemati kazni v primeru neizpolnjevanja pogodbe.

([226]) Člen 2(5) druge pogodbe.
([227]) Člen 2(7) druge pogodbe: v primeru znatnega povečanja ali zmanjšanja prometa za 30 % ali več med letoma 2004 in 2005 na progi, za katero velja tarifna obveznost, bi se lahko pogodbenici odločili, da progo izključita iz obsega javne službe prevoza.
([228]) Člen 4(4) druge pogodbe.
([229]) Člen 12(3) druge pogodbe.
([230]) Člena 9(3) in (4) druge pogodbe.
([231]) Člen 9(2) druge pogodbe.
([232]) Člen 9(5) druge pogodbe.

8.4.2.4 Sorazmernost nadomestila

(382) Kar zadeva znesek nadomestila, Komisija na podlagi splošnih načel, ki izhajajo iz Pogodbe, oceni, ali nadomestilo ni preseglo tistega, kar je potrebno za kritje stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička.

Prva pogodba

(383) Na podlagi prve pogodbe so bili stroški izračunani za vsako obveznost javne službe, uvedene s pogodbo. Nadomestilo je krilo samo stroške, ki so nastali pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, brez upoštevanja kakršne koli stopnje dobička. Priloga 4 k prvi pogodbi je vsebovala podrobno metodologijo za izračun stroškov, nastalih v okviru vsake obveznosti javne službe, in količinsko opredelitev teh stroškov za prvo leto pogodbe (leto 2000).

(384) Zlasti kar zadeva tarifno obveznost za mednarodni železniški tovorni promet med pristaniščem Trst in Madžarsko, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 55, so stroški ustrezali izpadlemu prihodku od tarif. Določeni so bili kot razlika med običajnimi tarifami, ki bi jih podjetje Trenitalia uporabljalo brez pogodbe, in nižjimi tarifami, ki jih je podjetje Trenitalia dejansko uporabljalo na podlagi pogodbe. Stroški, ki jih je imelo podjetje Trenitalia leta 2000 zaradi navedene tarifne obveznosti, so bili na primer v prvi pogodbi količinsko opredeljeni na naslednji način (vrednost v italijanskih lirah in ustrezna vrednost v EUR) ([233]):

Preglednica 7

Metodologija, uporabljena za določitev nadomestila na podlagi prve pogodbe o prevozu med pristaniščem Trst in Madžarsko

	Pristanišče Trst–Madžarska (prek Avstrije)			Pristanišče Trst–Madžarska (prek nekdanje Jugoslavije)			**C + F Izpadli prihodki od tarif skupaj**
	A – Prihodki od uporabljenih voznin	B – Teoretični prihodki od voznin	C = B–A Izpadli prihodki od tarif skupaj	D – Prihodki od uporabljenih voznin	E – Teoretični prihodki od voznin	F = E–D Izpadli prihodki od tarif skupaj	
Italijanska lira – ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Ustrezna vrednost v EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Komisija meni, da se je z metodologijo, opisano v uvodnih izjavah 383 in 384, zagotovilo, da je bilo nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe, omejeno na dejansko finančno breme, ki ga je to nosilo ves čas trajanja pogodbe. Dejansko so se zaradi uvedbe tarifnih obveznosti zmanjšali prihodki podjetja Trenitalia. Italija je zato uporabila pravilno metodologijo, saj je nadomestilo določila kot razliko med prihodki od voznin, uvedenih na podlagi prve pogodbe, in prihodki, ki izhajajo iz tarif, ki bi jih podjetje Trenitalia uvedlo, če navedene pogodbe ne bi bilo. Poleg tega so italijanski organi določili, da mora podjetje Trenitalia predložiti finančne računovodske izkaze v zvezi z izpolnjevanjem obveznosti javne službe v letu 2001, kot jih je potrdil neodvisni računovodski izvedenec (glej uvodno izjavo 58). Nadomestilo za vsak dodatni mesec opravljanja storitev ni smelo presegati ene dvanajstine letnega nadomestila, določenega za leto 2001 (glej uvodno izjavo 59).

(386) Iz tega sledi, da nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, ni presegalo stroškov, povezanih z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, določenih z navedeno pogodbo.

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

Druga pogodba

(387) V drugi pogodbi je bila večinoma ohranjena metodologija, uporabljena na podlagi prve pogodbe za določitev nadomestila, dodeljenega podjetju Trenitalia za tarifne obveznosti, uvedene za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med pristaniščem Trst in Madžarsko ter za storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa na razdaljah, daljših od 1 000 km. V Prilogi 1 k prvi pogodbi je opisana metodologija za izračun stroškov, nastalih v okviru vsake obveznosti javne službe, ti stroški pa so bili količinsko opredeljeni glede na prvo leto veljavnosti pogodbe (leto 2004). Nadomestilo je krilo samo stroške, ki so nastali pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, brez upoštevanja kakršne koli stopnje dobička.

(388) V preglednicah 8 in 9 je prikazana metodologija, uporabljena za določitev nadomestila na podlagi druge pogodbe za tarifne obveznosti, uvedene za (a) mednarodni železniški tovorni promet med pristaniščem Trst in Madžarsko ter (b) železniški tovorni promet na razdaljah, daljših od 1 000 km, in zlasti stroškov, ki jih je imelo podjetje Trenitalia v letu 2004.

Preglednica 8

Metodologija, uporabljena za določitev nadomestila na podlagi druge pogodbe o prevozu med pristaniščem Trst in Madžarsko

Naloženi vagoni			Prazni vagoni			**C + F Izpadli prihodki od tarif skupaj (v EUR)**
A – Prihodki od uporabljenih voznin (v EUR)	B – Teoretični prihodki od voznin (v EUR)	C = B–A Izpadli prihodki od tarif skupaj (v EUR)	D – Prihodki od uporabljenih voznin (v EUR)	E – Teoretični prihodki od voznin (v EUR)	F = E–D Izpadli prihodki od tarif skupaj (v EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Preglednica 9

Metodologija, uporabljena za določitev nadomestila na podlagi druge pogodbe za proge, daljše od 1 000 km

A – Povprečne uporabljene voznine (v EUR na tonski kilometer)	B – Povprečne teoretične voznine (v EUR na tonski kilometer)	C – Povprečna razdalja (v km)	D – Prepeljane tone	E = A*C*D Prihodki od uporabljenih voznin (v milijonih EUR)	F = B*C*D Teoretični prihodki od voznin (v milijonih EUR)	G = F–E Izpadli prihodki od tarif skupaj (v milijonih EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Kar zadeva prvo pogodbo, Komisija iz istih razlogov, kot so navedeni v uvodni izjavi 385, meni, da se je z navedeno metodologijo zagotovilo, da je bilo nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia na podlagi druge pogodbe, omejeno na dejansko finančno breme, ki ga je to nosilo ves čas trajanja pogodbe. Poleg tega je Italija izplačala nadomestilo, ki je bilo nižje od skupnih stroškov, ki izhajajo iz uporabe navedenih tarifnih obveznosti.

(390) Kar zadeva stroške, povezane z obveznostmi javne službe za železniški tovorni promet med celino in Sardinijo (tarifna obveznost in obveznost zagotavljanja storitev) ([234]), je bilo nadomestilo dodeljeno na podlagi izkazov poslovnega izida podjetja Trenitalia.

([234]) In sicer obveznosti: (a) opravljanja prevozov s trajektom in manevriranja pri prevozu tovora med celino in Sardinijo; (b) vodenje posebnega seznama javno dostopnih objektov za tovorni promet na Sardiniji, (c) načrtovanja in usklajevanja vseh pomožnih dejavnosti pri zagotavljanju storitev železniškega tovornega prometa na Sardinijo in z nje.

(391) Enaka metodologija za izračun nadomestila, ki temelji na izkazu poslovnega izida podjetja Trenitalia, se je uporabljala tudi za obveznosti v zvezi s prometom na Sicilijo in z nje.

(392) Nadomestilo, izračunano na podlagi navedene metodologije, je vključevalo dobiček, določen kot rezultat tehtanega povprečja stroškov kapitala in vloženega kapitala podjetja Trenitalia.

(393) Italija je ocenila, da bo nadomestilo za obveznosti javne službe, uvedene za železniški tovorni promet na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju, izplačano na podlagi druge pogodbe na podlagi stroškov, ki jih je imelo podjetje Trenitalia v letu 2004, kot je podrobno opisano v preglednici v nadaljevanju.

Preglednica 10

Metodologija, uporabljena za določitev nadomestila na podlagi druge pogodbe za prevoz na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju

(v EUR)

Izkaz poslovnega izida podjetja Trenitalia	Sardinija	Sicilija
A – Prihodki skupaj	7 674 289	89 236 087
B – Stroški skupaj	35 481 686	179 404 951
A–B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – Donosnost vloženega kapitala	2 733 433	11 729 022
D – Davek na stroške dela	–	1 003 737
Prihodki/izguba skupaj (A–B–C–D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Komisija najprej ugotavlja, da so bili stroški v zvezi z obveznostmi javne službe, uvedenimi za storitve železniškega tovornega prometa na Sardinijo/Sicilijo in z njiju, izračunani kot stroški na enoto na vagonski kilometer. Komisija meni, da je ta metrika v sektorju železniškega tovornega prometa primerna za oceno stroškov prevoza blaga po železnici, saj omogoča zajem stroškov za enoto vagona na prevoženi kilometer ne glede na količino prepeljanega blaga ([235]). Metodologija kot taka omogoča oceno povprečnih stroškov vagonov, ki jih podjetje Trenitalia uporablja za opravljanje storitev železniškega tovornega prometa na Sardinijo in Sicilijo ter z njiju.

(395) Drugič, italijanski organi so lahko dodatne stroške, povezane z izpolnjevanjem obveznosti javne službe med celino in Sicilijo/Sardinijo, ocenili na podlagi posebnega izkaza poslovnega izida, ki je vseboval vse prihodke in stroške, posebej dodeljene navedenim storitvam. Neodvisni računovodski izvedenec je pregledal dejavnike dodeljevanja stroškov ter računovodske izkaze in storitve, ki jih je dejansko izvajalo podjetje Trenitalia. Navedene elemente so preverili tudi italijanski organi in Komisija (glej uvodno izjavo 71).

(396) Nazadnje, računovodska potrdila, ki so jih italijanski organi predložili Komisiji, kažejo, da nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia v zvezi s temi storitvami, ni presegalo stroškov, ki jih je to imelo zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe med celino in Sicilijo/Sardinijo. Italija je izplačala nadomestilo, nižje od skupnih stroškov, ki izhajajo iz uporabe navedenih obveznosti javne službe. Zato ni treba preveriti, ali je bil razumni dobiček, ki so ga izračunali italijanski organi, ustrezen ali ne, saj podjetje Trenitalia pri izpolnjevanju navedenih obveznosti javne službe v nobenem primeru ni imelo nobenega dobička.

([235]) Druga pogodba ni določala obveznosti prevoza minimalnega obsega blaga ali posebnih vrst blaga.

(397) Kar zadeva skupno nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia na podlagi druge pogodbe, podatki, ki jih je predložila Italija, potrjujejo, da to nadomestilo ni preseglo dejanskega finančnega bremena, ki ga je podjetje Trenitalia nosilo ves čas trajanja pogodbe. V preglednici 3 sta navedena skupni znesek neto stroškov podjetja Trenitalia na podlagi druge pogodbe in skupni znesek nadomestila, ki je bilo podjetju Trenitalia dodeljeno in izplačano na podlagi navedene pogodbe. Ti podatki kažejo, da je podjetje Trenitalia prejelo nadomestilo samo za dejansko opravljene storitve, ki jih je potrdil neodvisni računovodski izvedenec in so jih preverili italijanski organi (zlasti nadomestilo, izplačano v letih 2004, 2005, 2006 in 2008, je bilo nižje od zneskov, navedenih v pogodbah), in da z nadomestilom ni bilo mogoče v celoti pokriti neto stroškov podjetja Trenitalia.

(398) Dejstvo, da so bili stroški podjetja Trenitalia na vlakovni kilometer višji od stroškov drugih konkurentov ali celo od povprečnih stroškov na vlakovni kilometer, zabeleženih v Italiji ([236]), na to ugotovitev ne vpliva. Prvič, raven učinkovitosti podjetja ni pomemben element, ki bi ga bilo treba upoštevati pri oceni, ali je Italija podjetju Trenitalia izplačala prekomerno nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe. Drugič, stroški na vlakovni kilometer se niso nanašali na zadevne obveznosti javne službe, temveč na skupne stroške na vlakovni kilometer podjetja Trenitalia (vključno s komercialnimi storitvami in storitvami v okviru obveznosti javne službe). Enaka ugotovitev velja za povprečne stroške na vlakovni kilometer, zabeležen v Italiji, kar je podatek, ki se nanaša na celoten promet storitev železniškega tovornega prometa v Italiji. Zato podatki, ki jih je predložilo združenje FerCargo (glej uvodno izjavo 210), ne zagotavljajo ustreznega primerjalnega elementa za oceno stroškov izpolnjevanja obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe in ne dokazujejo, da je podjetje Trenitalia prejelo prekomerno nadomestilo za izpolnjevanje navedenih obveznosti javne službe.

(399) Poleg tega je bil v drugi pogodbi izrecno določen mehanizem za vračanje sredstev v primeru prekomernega nadomestila. V skladu s členom 4(3) druge pogodbe je bilo treba, če je dodeljeno nadomestilo presegalo stroške, ki jih je podjetje Trenitalia dejansko imelo zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe na podlagi druge pogodbe, ustrezen znesek odšteti od dolgovanega nadomestila.

(400) Glede na navedeno Komisija meni, da skupno nadomestilo, ki ga je podjetje Trenitalia prejelo na podlagi prve in druge pogodbe, ni presegalo tistega, kar je bilo potrebno za kritje neto stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, in je bilo zato sorazmerno.

8.4.2.5 Sklepna ugotovitev

(401) Komisija zato ugotavlja, da so vse obveznosti, vključene v prvo pogodbo (v delu, ki pomeni novo pomoč) in drugo pogodbo (razen tarifne obveznosti za mednarodni promet prek pristanišča Trst Marittima, glej uvodni izjavi 352 in 366), skladne s členom 1(4) in členom 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 ter splošnimi načeli Pogodbe. Zato se nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia na podlagi prve in druge pogodbe, šteje za združljivo državno pomoč (razen izplačil v zvezi s tarifno obveznostjo za mednarodni promet prek pristanišča Trst Marittima, ki se šteje za nezdružljivo državno pomoč).

8.4.3 *Tretja pogodba*

(402) Komisija ugotavlja, da so bili pogoji tretje pogodbe dogovorjeni 29. oktobra 2010 (glej uvodno izjavo 95), pogodba pa je bila podpisana 3. decembra 2012. Zato je bila tretja pogodba sklenjena, ko se je Uredba (EGS) št. 1191/69 še uporabljala (glej uvodni izjavi 300 in 301). Komisija ugotavlja tudi, da je bilo nadomestilo na podlagi tretje pogodbe izplačano med letoma 2010 in 2016. Zato se bo glede na načela, ki so jih določila sodišča Unije (glej uvodno izjavo 316), združljivost pomoči, izplačane na podlagi tretje pogodbe, do 3. decembra 2012 ocenila na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 in splošnih načel, ki izhajajo iz Pogodbe, po 3. decembru 2012 pa na podlagi člena 93 PDEU.

([236]) Glej uvodno izjavo 39 v zadevi SA.32603 (2011/N), Shema subvencij „Ferrobonus“ za kombinirani prevoz (UL C 88, 24.3.2012, str. 1).

8.4.3.1 Združljivost izplačil, izvedenih do 3. decembra 2012, na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 in splošnih načel, ki izhajajo iz Pogodbe

8.4.3.1.1 Pooblastitev za opravljanje javne službe prevoza

(403) Iz predloženih dokazov izhaja, da so se italijanski organi in podjetje Trenitalia 29. oktobra 2010 dogovorili o pogojih tretje pogodbe, ki je bila podpisana 3. decembra 2012 (uvodna izjava 95). Navedena pogodba se je nanašala na obdobje od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2014.

(404) Komisija ugotavlja, da je podjetje Trenitalia storitve, opredeljene v tej pogodbi, začelo opravljati 1. januarja 2009, torej pred podpisom tretje pogodbe (3. decembra 2012), in da je Italija prve obroke nadomestila na podlagi tretje pogodbe izplačala 21. decembra 2010 (glej uvodno izjavo 102), torej pred podpisom tretje pogodbe.

(405) Vendar Komisija ugotavlja, da je Italija predložila dokaze, ki kažejo, da sta se podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet dogovorila o vseh bistvenih elementih tretje pogodbe 29. oktobra 2010.

(406) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 92, sta končni osnutek tretje pogodbe, ki ga je generalni direktor ministrstva za infrastrukturo in promet 29. oktobra 2010 poslal pristojnemu ministru, in tretja pogodba, podpisana 3. decembra 2012, vsebinsko enaka. Vsebujeta enake določbe o vrsti storitev, ki jih je treba zagotoviti ([237]), ceni storitve ([238]), pravilih o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe ([239]), času veljavnosti pogodbe (2009–2014) ([240]) in pogodbenih kaznih ([241]). Poleg tega je navedeni osnutek že vseboval vse elemente v zvezi z izračunom nadomestila ([242]). Sploh pa je bil prav navedeni končni osnutek tretje pogodbe povod za sprejetje zakona o proračunu, s katerim so bili italijanski organi pooblaščeni, da 21. decembra 2010 podjetju Trenitalia izplačajo nadomestilo za leto 2009 za obveznosti javne službe, ki so bile zagotovljene na podlagi tretje pogodbe (glej uvodno izjavo 95).

(407) Poleg tega so bili v osnutku tretje pogodbe, o katerem sta se pogodbenici dogovorili 29. oktobra 2010, jasno in natančno opredeljeni narava obveznosti javne službe, ki jih je treba izpolniti, ter pogoji, pod katerimi jih je moralo podjetje Trenitalia zagotoviti pred kakršnim koli izplačilom.

(408) Komisija ugotavlja tudi, da je podjetje Trenitalia med 1. januarjem 2009 in 29. oktobrom 2010 izvajalo obveznosti javne službe, pri čemer so javni organi na podlagi pogajanj o tretji pogodbi navedli naravo obveznosti javne službe in pogoje za njeno izvajanje. Na podlagi dejanskih elementov, opisanih v oddelku 3.2.3.1, je mogoče sklepati, da sta podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet intenzivno razpravljala o obsegu in naravi obveznosti javne službe, ki jih je bilo treba zagotoviti že od novembra 2008. V osnutku pogodbe, ki sta si ga pogodbenici izmenjali 4. marca 2009 (to je bila šesta različica, o kateri se je do takrat razpravljalo na navedeni datum), so bili že opredeljeni bistveni elementi glede obsega in narave obveznosti javne službe, ki jih je treba izpolniti, ter pogoji, pod katerimi naj bi jih podjetje Trenitalia izvajalo (glej uvodno izjavo 88) ([243]).

([237]) Člena 4 in 5 osnutka ter Priloga 1 k osnutku, nato člena 4 in 5 tretje pogodbe ter Priloga 1 k tretji pogodbi.

([238]) Člen 9 osnutka in Priloga 2 k osnutku, nato člen 9 tretje pogodbe ter Priloga 2 k tretji pogodbi.

([239]) Člena 7 in 8, člen 10(2) in člen 11 osnutka ter Priloga 5 k osnutku, nato člena 7 in 8, člen 10(2) in člen 11 tretje pogodbe ter Priloga 5 k tretji pogodbi.

([240]) Člen 6(1) osnutka, nato člen 6(1) tretje pogodbe.

([241]) Člen 13 osnutka in Priloga 3 k osnutku, nato člen 13 tretje pogodbe ter Priloga 3 k tretji pogodbi.

([242]) Priloga 2 k osnutku tretje pogodbe je poleg pravil o metodologiji za izračun nadomestila vsebovala gospodarski in finančni načrt podjetja Trenitalia, v katerem so podrobno opisani interna stopnja prihodkov, ki se uporablja za pogodbo, stroški poslovanja, prihodki in znesek sredstev iz državnega proračuna, ki so bili uporabljeni kot zgornja meja nadomestila; vsebina končne različice osnutka tretje pogodbe se do uradne sklenitve te pogodbe 3. decembra 2012 ni spremenila.

([243]) Obseg javne službe je zajemal obveznost podjetja Trenitalia, da opravlja storitve železniškega tovornega prometa v skladu z določenimi standardi kakovosti (zlasti točnostjo) in na zahtevo katere koli stranke iz dežel južne Italije in v navedene dežele. Od končne različice osnutka tretje pogodbe sta se razlikovala le natančno število vlakovnih kilometrov, ki jih je bilo treba zagotoviti, in minimalna finančna učinkovitost, potrebna za izvajanje obveznosti javne službe.

(409) Zato podjetje Trenitalia leta 2009 in 2010 ni delovalo brez pooblastila glede obsega in narave obveznosti javne službe. Osnutek tretje pogodbe z dne 4. marca 2009 in osnutek tretje pogodbe z dne 29. oktobra 2010 sta se razlikovala le glede najmanjšega števila vlakovnih kilometrov, ki jih je bilo treba zagotoviti, in minimalne finančne učinkovitosti, potrebne za izvajanje obveznosti javne službe. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je bil obseg navedenih pogojev v osnutku pogodbe z dne 29. oktobra 2010 zmanjšan v primerjavi z osnutkom pogodbe z dne 4. marca 2009 ([244]). To pomeni, da je podjetje Trenitalia v letu 2009 izvajalo več obveznosti javne službe, kot sta se pogodbenici nazadnje dogovorili 29. oktobra 2010 (glej uvodno izjavo 91). Poleg tega je Italija izplačala le znesek nadomestila, ki ustreza številu vlakovnih kilometrov, dogovorjenih 29. oktobra 2010 (tj. 11,9 milijona vlakovnih kilometrov), in v skladu s finančnimi parametri, določenimi v osnutku tretje pogodbe z dne 29. oktobra 2010, pri čemer ni upoštevala dodatnih obveznosti javne službe, ki jih je podjetje Trenitalia izvajalo leta 2009 ([245]). Poleg tega je treba omeniti, da je po podjetje Trenitalia mnenju ministrstva za infrastrukturo in promet leta 2009 izpolnilo vse obveznosti javne službe v skladu z zahtevami iz osnutka tretje pogodbe, dogovorjenega 29. oktobra 2010, kar potrjuje, da sta bila področje uporabe in narava obveznosti javne službe za podjetje Trenitalia dejansko dovolj jasna in natančna že leta 2009 (glej uvodno izjavo 94).

(410) Komisija zato meni, da je Italija podjetje Trenitalia pooblastila za izvajanje obveznosti javne službe za obdobje, zajeto v tretji pogodbi s podjetjem Trenitalia.

8.4.3.1.2 Predmet pogodbe o izvajanju javne službe

(411) S tretjo pogodbo je bilo podjetje Trenitalia pooblaščeno za opravljanje storitev železniškega tovornega prometa v južne dežele Italije in iz njih (vključno s Sicilijo, ne pa tudi Sardinijo). Podjetje Trenitalia je moralo zlasti zagotavljati storitve železniškega tovornega prometa z vlakovnimi pošiljkami konvencionalnega železniškega prevoza ali kombiniranim prevozom, odvisno od povpraševanja uporabnikov na geografskem območju, opredeljenem v pogodbi, v smislu povezav med deželami.

(412) Podjetje Trenitalia je moralo te storitve zagotoviti vsem prevoznikom, ki so jih zahtevali, v skladu z merili iz Priloge 1 k navedeni pogodbi ([246]), in v okviru letnega števila vlakovnih kilometrov (11,9 milijona) – „Načrtovana ponudba“ – določenega v členu 4(1) tretje pogodbe in Prilogi 1 k navedeni pogodbi za obdobje 2009–2014 ([247]). V skladu s členom 11 tretje pogodbe bi lahko pogodbenici načrtovano ponudbo spremenili za obdobje 2012–2014; vendar pogodbenici te klavzule nista uporabili.

(413) S tretjo pogodbo so bili podjetju Trenitalia naloženi posebni cilji glede kakovosti (v smislu točnosti), določene v Prilogi 3 k pogodbi ([248]). Vrednosti kazalnikov kakovosti iz Priloge 3 so temeljile na metodah in merilih, dogovorjenih z ministrstvom za infrastrukturo in promet ([249]). Podjetje Trenitalia je moralo ministrstvu za infrastrukturo in promet predložiti letno poročilo o opravljeni storitvi in kakovosti, skupaj z ustrezno in popolno dokumentacijo v zvezi z dejansko opravljenimi storitvami in vsemi elementi, potrebnimi za preverjanje skladnosti s pogodbenimi obveznostmi, vključno s cilji glede kakovosti ([250]).

(414) Poleg tega je moralo podjetje Trenitalia načrtovati in usklajevati vse pomožne dejavnosti pri zagotavljanje teh storitev, kot so redno in izredno vzdrževanje ter redni pregledi voznega parka, optimalna raven varnostnih pogojev ter upravne in poslovne dejavnosti v podporo upravljanju storitev ([251]).

([244]) Podjetje Trenitalia je moralo v skladu z osnutkom pogodbe z dne 4. marca 2009 zagotoviti najmanj 12,8 milijona vlakovnih kilometrov, v osnutku pogodbe z dne 29. oktobra 2010 pa se je to število zmanjšalo na 11,9.

([245]) 14 milijonov dejansko opravljenih vlakovnih kilometrov v letu 2009 minus 11,9 milijona vlakovnih kilometrov, dogovorjenih 29. oktobra 2010 = 2,1 milijona vlakovnih kilometrov, ki jih je podjetje Trenitalia zagotovilo v letu 2009 in zanje ni prejelo nadomestila.

([246]) Zlasti vsakemu prevozniku, ki je za povezave med deželami iz Priloge 1 zahteval storitve železniškega tovornega prometa, ki izpolnjujejo „minimalno stopnjo učinkovitosti“, ki je razlika med stroški in prihodki na vlakovni kilometer za zahtevano storitev, ki presega 19 EUR na vlakovni kilometer in je večja od 73 % skupnih stroškov. Tee določbe so bile namenjene predvsem zaščiti ekonomskega ravnovesja pogodbe in niso vplivale na stalnost storitve.

([247]) Člen 7(3) tretje pogodbe jasno določa, da sta pogodbenici vzajemno priznali, da je načrtovana ponudba za obdobje 2009–2014 ustrezala Prilogi 1 k tretji pogodbi.

([248]) Člen 4(6) tretje pogodbe.

([249]) Člen 5(1)(a) tretje pogodbe.

([250]) Člen 5(1)(c) tretje pogodbe.

([251]) Člen 4(2) tretje pogodbe.

(415) Komisija ugotavlja, da namen tretje pogodbe ni bil zagotoviti posamezne povezave, ampak minimalno omrežje storitev, tj. minimalno prisotnost sklopa prog in povezav, razporejenih po južni Italiji, z njihovimi kraji izvora/namembnimi kraji. S to obveznostjo zagotavljanja storitev „na zahtevo“ se je zagotovilo, da je ponudba storitev železniškega tovornega prometa odražala povpraševanje uporabnikov v smislu rednosti in zmogljivosti. Poleg tega so bili v pogodbi določeni posebni standardi kakovosti storitve ([252]).

(416) Komisija glede na navedeno meni, da obveznosti javne službe, zajete v tretji pogodbi, spadajo v kategorijo „prevoznih storitev, ki zadovoljujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti“ na podlagi člena 14(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

8.4.3.1.3 Elementi, določeni v aktu o pooblastitvi

(a) Vrsta javne storitve, ki jo je treba zagotoviti (člen 14(2)(a) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(417) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 411 do 416, so bili v tretji pogodbi opredeljeni standardi o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti storitev železniškega tovornega prometa, za opravljanje katerih je bilo pooblaščeno podjetje Trenitalia.

(418) Komisija ugotavlja, da so te storitve med drugim upoštevale socialne in okoljske dejavnike. Kot je navedeno v uvodni izjavi 326, lahko v skladu s členom 1(4) Uredbe (EGS) št. 1191/69 države članice sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe s prevoznim podjetjem, „[d]a bi zagotovil[e] ustrezne prevozne storitve, ki zlasti upoštevajo socialne in okoljske dejavnike ter načrtovanje mest in podeželja“. Kot je pojasnila Italija (uvodna izjava 165), je bil cilj tretje pogodbe zagotoviti, da se pod ekonomsko vzdržnimi pogoji ohrani možnost železniškega načina prevoza v primerjavi s prevladujočim cestnim prometom. Poleg cilja prometne politike je zadevna pogodba zasledovala tudi cilje okoljske in teritorialne politike ter ekonomske in socialne kohezije. Pravzaprav naj bi okrepila regionalno kohezijo in ozemeljsko ravnovesje med severno in južno Italijo ter hkrati zagotovila trajnostno alternativo cestnemu prometu. V tretji pogodbi so bile jasno opredeljene dežele odhoda in namembne dežele, v katere naj bi jih podjetje Trenitalia opravljalo storitve v okviru obveznosti javne službe, ki jih je treba izpolnjevati, kar zadošča za ugotovitev, da so zahteve iz člena 1(4) in člena 14(2)(a) Uredbe (EGS) št. 1191/69 izpolnjene.

(419) Komisija zato ugotavlja, da je bila vrsta storitev javnega prevoza, ki jih je treba zagotoviti na podlagi tretje pogodbe, zadostno opredeljena v skladu s členom 14(2)(a) Uredbe (EGS) št. 1191/69 v povezavi s členom 1(4) iste uredbe.

(b) Cena storitev, ki jih obsega pogodba (člen 14(2)(b) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(420) V tretji pogodbi je bil določen znesek nadomestila, dodeljenega podjetju Trenitalia za opravljanje storitev, tj. cena storitev, ki jih je bilo treba zagotavljati, in metodologija, uporabljena za njen izračun.

(421) Najvišji znesek letnega nadomestila je bil določen ob upoštevanju razpoložljivih javnih sredstev ter pričakovanega razvoja stroškov in prihodkov podjetja Trenitalia v času trajanja pogodbe, opredeljenega v gospodarskem in finančnem načrtu podjetja Trenitalia (Priloga 2 k pogodbi). Dejansko nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia, je krilo razliko med prihodki od prometa in povezanimi stroški, ki so bili povezani z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, preverjenimi naknadno (glej uvodni izjavi 99 in 100).

([252]) Priloga 3 k tretji pogodbi.

(422) Tretja pogodba je vključevala posebna pravila, ki so urejala izplačilo nadomestila (glej uvodno izjavo 99) in vračilo izplačanih zneskov, ki presegajo dejansko letno breme, ki ga je nosilo podjetje Trenitalia, navedeno v potrjenih računovodskih izkazih, predloženih ministrstvu za infrastrukturo in promet. Nadomestilo v nobenem primeru ni smelo presegati najvišjih zneskov, navedenih v členu 9(1) zadevne pogodbe (za leta 2009–2011) ali določenih v skladu s členom 11 pogodbe (za obdobje 2012–2014), in bi moralo ostati v okviru sredstev, dodeljenih iz javnega proračuna iz Priloge 2 k zadevni pogodbi. Komisija ugotavlja, da je podjetje Trenitalia 21. decembra 2010 prejelo nadomestilo za storitve, zagotovljene v letih 2009 in 2010, in sicer le v okviru omejitve 11,9 milijona vlakovnih kilometrov, dogovorjenih oktobra 2010 ([253]).

(423) Komisija zato meni, da je tretja pogodba vsebovala elemente, zahtevane v členu 14(2)(b) Uredbe (EGS) št. 1191/69, v skladu s katerim se morajo v pogodbi navesti cena storitev, ki jih zajema pogodba, in podrobni finančni odnosi med obema pogodbenicama.

(c) Pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe (člen 14(2)(c) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(424) Pogodba bi se lahko spremenila in dopolnila le v dogovoru med pogodbenicama.

(425) Podjetje Trenitalia je moralo ministrstvu za infrastrukturo in promet predlagati vsako spremembo načrtovane ponudbe, ki bi pomenila primanjkljaj ali presežek, večji od 1 % skupnega števila vlakovnih kilometrov, predvidenega v tretji pogodbi ([254]). Pogodbenici bi lahko načrtovano ponudbo spremenili tudi v primeru odstopanja med predvidenimi in nastalimi stroški poslovanja, večjega od 10 % (presežek ali primanjkljaj) skupnih stroškov iz Priloge 2, pod pogojem, da to odstopanje ne bi bilo posledica ravnanja podjetja Trenitalia ([255]). Morebitne prekinitve in spremembe storitev zaradi dogodkov, ki bi jih bilo mogoče pripisati podjetju Trenitalia, bi vodile v zmanjšanje nadomestila, sorazmerno z nezagotovljenimi vlakovnimi kilometri ([256]). Po potrebi se lahko pogodbenici v šestih mesecih od datuma registracije pogodbe odločita za posodobitev načrtovane ponudbe in pogojev ekonomsko-finančnega ravnotežja pogodbe za obdobje 2012–2014; taka posodobitev je morala biti v skladu s formulo iz Priloge 5 k tretji pogodbi ([257]). Ta klavzula ni bila nikoli uporabljena.

(426) Komisija meni, da je tretja pogodba v skladu s členom 14(2)(c) Uredbe (EGS) št. 1191/69, v skladu s katerim je bilo treba v pogodbo o izvajanju javne službe vključiti pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe.

(d) Čas veljavnosti pogodbe (člen 14(2)(d) Uredbe (EGS) št. 1191/69)

(427) Tretja pogodba je zajemala obdobje od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2014 in je vključevala klavzulo (člen 6(2)), s katero je bila njena veljavnost (pod enakimi pogoji) podaljšana za največ 12 mesecev, če je to najpozneje šest mesecev pred iztekom pogodbe zahtevalo ministrstvo za infrastrukturo in promet.

(428) Komisija meni, da je bil čas veljavnosti pogodbe jasno opredeljen v skladu s členom 14(2)(d) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(e) Pogodbene kazni (člen 14(2)(e) Uredbe (EGS) št. 1191/69

(429) V primeru neizpolnjevanja tretje pogodbe je bil za podjetje Trenitalia uveden sistem kazni, ki bi se odštele od nadomestila, ki ga je bilo treba izplačati (glej uvodno izjavo 101).

([253]) Podjetje Trenitalia ni prejelo nadomestila za storitve, zagotovljene v letu 2009, ki so presegale ta prag (14 milijonov vlakovnih kilometrov namesto 11,9 milijona vlakovnih kilometrov).
([254]) Člen 7(1) in (2) tretje pogodbe.
([255]) Člen 10(2) tretje pogodbe.
([256]) Člen 8(4) tretje pogodbe.
([257]) Člen 11 tretje pogodbe. V Prilogi 5 je bila določena posebna formula, ki se uporablja za morebitno spremembo ekonomskega ravnovesja pogodbe, da bi se zagotovila sorazmernost nadomestila s stroški, ki jih je imelo podjetje Trenitalia.

(430) Člen 13 tretje pogodbe je v primeru kršitve pogodbenih obveznosti določal kazni v različnih zneskih glede na resnost kršitve. V členu 13(7) do (14) so določeni različni zneski kazni za posamezne kršitve. Za vsako kršitev, ki ni posebej navedena v navedenih klavzulah, je člen 13(15) določal kazen v znesku, ki ne presega 50 000 EUR. Posebna kazen za neupoštevanje ciljev glede kakovosti je bila predvidena v Prilogi 3.

(431) Komisija meni, da so navedene določbe v skladu s členom 14(2), točka (e), Uredbe (EGS) št. 1191/69, v skladu s katerim mora pogodba o izvajanju javne službe zajemati kazni v primeru neizpolnjevanja pogodbe.

8.4.3.1.4 Sorazmernost nadomestila

(432) Kar zadeva znesek nadomestila, mora Komisija preveriti, ali nadomestilo ni preseglo tistega, kar je potrebno za kritje stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička (glej uvodno izjavo 382).

(433) Komisija ugotavlja, da je Priloga 2 k tretji pogodbi vsebuje podrobne preglednice o dodatnih stroških, ki jih je imelo podjetje Trenitalia zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe. V gospodarskem in finančnem načrtu iz navedene Priloge 2 je bil količinsko opredeljen načrtovani znesek za vsako vrsto postavke dodatnih stroškov za vsako leto trajanja tretje pogodbe, pri čemer je bil za vsako leto trajanja tretje pogodbe določen skupni najvišji znesek nadomestila.

Preglednica 11

Metodologija za izračun nadomestila na podlagi tretje pogodbe – izvleček iz gospodarskega in finančnega načrta podjetja Trenitalia iz Priloge 2 k tretji pogodbi

(v milijonih EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Upravičeni stroški povračila kapitala in nadomestila	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Stroški povračila kapitala in nadomestila	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Cestnine	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Kroženje vlakov	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Upravljanje voznega parka	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Vožnja	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Ranžiranje in sestava vlakov	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Vzdrževanje	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Komercialni stroški	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Osebje (industrijsko, komercialno in podporno)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(v milijonih EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Neamortizirani stroški	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Stroški obresti za odpravnine	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Davek na stroške dela	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Upravičeni stroški poslovanja	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Neupravičeni stroški poslovanja (ekonomsko načelo)	*	*	*	*	*	*
b3	Rezervacije za stroške prestrukturiranja	*	*	*	*	*	*
b4	Zmanjševanje vrednosti sredstev	*	*	*	*	*	*
B2	Vključno s stroški poslovanja	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**SKUPNI UPRAVIČENI STROŠKI**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**SKUPNI STROŠKI, VKLJUČENI ZA NADOMESTILO**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Prihodki od prometa	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Pomožni prihodki						
d2	Pogodbene pristojbine za storitve, ki jih krije država	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Spodbude za kombinirani prevoz	*	*	*	*	*	*
d5	Pristojbine (vključitev dodelitve, brez DDV)	*	*	*	*	*	*
d6	Pogodbene pristojbine za storitve, ki jih krijejo dežele	*	*	*	*	*	*
d3	Kvota „C“ iz prejšnjih let	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**PRIHPODKI ZA KRITJE SKUPAJ**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) Kar zadeva *stroškovne postavke*, je iz preglednice 11 razvidno, da so bile vse v njej navedene stroškovne postavke neposredno povezane z izpolnjevanjem obveznosti javne službe na podlagi tretje pogodbe. Italija je upoštevala vse upravičene stroške poslovanja, ki se nanašajo na neposredno opravljanje storitev železniškega tovornega prometa, ki jih je izvajalo podjetje Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe na podlagi tretje pogodbe. Upoštevala je tudi stroške kapitala, ki jih je imelo podjetje Trenitalia, zlasti v zvezi z odplačilom in amortizacijo sredstev, uporabljenih za izpolnjevanje navedenih obveznosti javne službe. Poleg tega je bilo v letnih potrdilih, ki jih je predložil neodvisni računovodski izvedenec, ocenjeno, da je podjetje Trenitalia uporabilo pravilne parametre za razporeditev stroškov, neposredno povezanih z obveznostmi javne službe, določenimi na podlagi tretje pogodbe, in stroškov, povezanih z opravljanjem dejavnosti komercialnega tovornega prometa v oddelku podjetja Trenitalia za tovorni promet (glej uvodno izjavo 100). Komisija je ta potrdila pregledala.

(435) Kar zadeva *prihodke*, Komisija meni, da so se v gospodarskem in finančnem načrtu podjetja Trenitalia upoštevali vsi ustrezni prihodki, razen morebitnih pomožnih prihodkov ([258]). Podjetje Trenitalia je dejansko zabeležilo pomožne prihodke med izvajanjem tretje pogodbe, zato bi jih bilo treba upoštevati pri dodatnih prihodkih. Kljub temu Komisija ugotavlja, da bi tudi z vključitvijo teh pomožnih prihodkov, ki so bili dejansko zabeleženi med izvajanjem tretje pogodbe (približno 6 milijonov EUR na leto, tj. 30 milijonov EUR med trajanjem tretje pogodbe), skupni predvideni dodatni prihodki v gospodarskem in finančnem načrtu podjetja Trenitalia še vedno ostali precej nižji od skupnih predvidenih dodatnih stroškov (glej vrstici d1 in C2 preglednice 11). Zato nevključitev pomožnih prihodkov v parametre za določitev zneska nadomestila ne vpliva na oceno sorazmernosti nadomestila (v preglednici 11 in preglednici 12 označenega kot „pogodbene pristojbine za storitve, ki jih krije država“), dodeljenega na podlagi tretje pogodbe, saj navedeno nadomestilo ni preseglo skupnih stroškov, ki jih je imelo podjetje Trenitalia z izpolnjevanjem obveznosti javne službe na podlagi tretje pogodbe. Iz preglednice 12 je razvidno, da je Italija v gospodarskem in finančnem načrtu podjetja Trenitalia ocenila, da bi podjetje Trenitalia utrpelo skupno neto izgubo v višini 47,53 milijona EUR zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe na podlagi tretje pogodbe, ob upoštevanju ustreznega nadomestila.

Preglednica 12

Predvideni neto rezultati podjetja Trenitalia na podlagi tretje pogodbe

(v milijonih EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Skupaj
Upravičeni stroški	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Pogodbene pristojbine za storitve, ki jih krije država	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Prihodki od prometa	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Skupni prihodki	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Neto poslovni izid	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Drugič, Komisija ugotavlja, da je naknadna količinska opredelitev nadomestila, izplačanega podjetju Trenitalia, temeljila na stroških, ki jih je dejansko imelo podjetje Trenitalia, in znesku vloženega kapitala ter je bila omejena na znesek sredstev, dodeljenih iz državnega proračuna. Kot je razvidno iz preglednice 13, skupni znesek pomoči, izplačan podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe, ni presegel: (a) skupnega zneska nadomestila, ocenjenega v gospodarskem in finančnem načrtu, in tistega, ki je bilo na koncu dodeljeno; (b) skupnih neto stroškov podjetja Trenitalia, predvidenih v gospodarskem in finančnem načrtu, in stroškov, ki jih je podjetje dejansko imelo.

([258]) Pomožni prihodki so prihodki od blaga ali storitev, ki niso osnovna dejavnost podjetja (ki so v tem primeru storitve tovornega prometa).

Preglednica 13

Nadomestilo na podlagi tretje pogodbe

(v milijonih EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Skupaj
Ocenjeno nadomestilo	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Dodeljeno nadomestilo	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Izplačano nadomestilo	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Predvideni neto stroški podjetja Trenitalia	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Neto stroški, ki jih je podjetja Trenitalia dejansko imelo	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Glede na navedeno Komisija meni, da skupno nadomestilo, ki ga je podjetje Trenitalia prejelo na podlagi tretje pogodbe, ni presegalo tistega, kar je bilo potrebno za kritje neto stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, in je bilo zato sorazmerno. To pomeni, da je bilo sorazmerno tudi nadomestilo, izplačano do 3. decembra 2012.

(438) Ugotovitev o sorazmernosti celotnega nadomestila, izplačanega podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe, ne vpliva na oceno drugih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni v skladu s členom 93 PDEU, da se nadomestila, izplačana po 3. decembru 2012, štejejo za združljiva z notranjim trgom.

8.4.3.2 Sklepna ugotovitev

(439) Komisija zato ugotavlja, da so vse obveznosti, vključene v tretjo pogodbo, skladne s členom 1(4) in členom 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 ter splošnimi načeli Pogodbe. Zato se nadomestilo, izplačano podjetju Trenitalia do 3. decembra 2012 na podlagi tretje pogodbe, šteje za združljivo državno pomoč.

8.4.3.3 Združljivost izplačil, izvedenih po 3. decembru 2012, v skladu s členom 93 PDEU

8.4.3.3.1 Obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena

(440) Za oceno obstoja resnične storitve splošnega gospodarskega pomena v skladu s členom 93 PDEU je treba preveriti, ali je Italija storila očitno napako pri opredelitvi storitve splošnega gospodarskega pomena, zajete v tretji pogodbi.

(441) Ta ocena je bila opravljena na podlagi sodb Splošnega sodišča v zadevah Andersen ([259]) in SNCM ([260]), vendar ob upoštevanju posebnosti sektorskega pravnega okvira. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da sekundarna zakonodaja na ravni Unije ne omejuje diskrecijske pravice držav članic glede opredelitve vsebine in obsega storitev splošnega gospodarskega pomena v železniškem tovornem prometu. Naveden je sklic na člen 93 PDEU, ki določa, da so ukrepi pomoči združljivi, če „so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe“.

([259]) Sodba z dne 18. januarja 2017, RENV, T-92/11, ECLI:EU:T:2017:14, točki 69 in 70.
([260]) Sodba z dne 1. marca 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, točki 134 in 135).

(442) Glede na navedeno bo Komisija kumulativno ocenila:

(1) zadevne potrebe po prevozu glede na legitimen cilj v javnem interesu, za katerega si prizadeva zadevna država članica (tj. obstoj dejanske potrebe po javnih storitvah);

(2) v kolikšni meri bi lahko tržne sile same zadovoljile te potrebe (tj. obstoj nedelovanja trga, zaradi katerega je pomoč potrebna za izpolnitev zgoraj opredeljene potrebe po javnih storitvah);

(3) ali so bile pogodbe o izvajanju javne službe ukrepi za odpravo navedenega pomanjkanja glede na javni cilj zadevne države članice, ki najmanj izkrivljajo trg (tj. ustreznost pomoči).

8.4.3.3.1.1 Obstoj dejanske potrebe po javnih storitvah

(443) Po navedbah Italije je bila tretja pogodba namenjena zagotavljanju železniškega tovornega prometa, da bi se okrepila regionalna kohezija med severno in južno Italijo. Italija je trdila, da je ohranitev vsaj minimalne alternative železniškega tovornega prometa v južni Italiji bistvenega pomena za končne uporabnike in celotno skupnost, tudi zato, da bi se izognili obsežnemu prenosu prometa na cesto (uvodna izjava 165).

(444) Glavni cilj Italije v obravnavani zadevi je bila teritorialna ekonomska in socialna kohezija med severno in južno Italijo z organizacijo storitve medregionalnega železniškega tovornega prometa. V ta namen je Italija ugotovila, da je treba v južni Italiji namesto posameznih povezav zagotoviti minimalno omrežje storitev železniškega tovornega prometa. Namen tega omrežja je bil omogočiti zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa v južno Italijo in iz nje. Poleg tega naj bi prispeval k cilju okoljske in teritorialne politike s spodbujanjem varnejšega sistema tovornega prometa, ki manj onesnažuje.

(445) Komisija meni, da so cilji teritorialne ekonomske in socialne kohezije ter okoljske in teritorialne politike, ki jih je opredelila Italija, legitimni in nanje ne vpliva nobena očitna napaka, saj ima lahko organizacija storitev medregionalnega železniškega tovornega prometa pomembno vlogo pri krepitvi regionalne kohezije in hkrati zagotavlja trajnostno alternativo cestnemu prometu.

(446) Leta 2008, tj. dve leti po tem, ko so konkurenti podjetja Trenitalia začeli opravljati storitve v južni Italiji, je bil obseg blaga v tranzitu med severno in južno Italijo razmeroma majhen v primerjavi s prometom v severni Italiji ([261]). Kot je navedla Italija, po mnenju uprav dežel južne Italije ta obseg ni bil zadosten (uvodna izjava 229) in naj bi se še dodatno zmanjšal glede na napovedani načrt podjetja Trenitalia, da ukine svoje storitve železniškega tovornega prometa, ki prinašajo izgubo (uvodna izjava 216), če zanje ni zagotovljeno javno nadomestilo.

(447) Italija je menila, da se brez ustreznih podpornih ukrepov storitve železniškega tovornega prometa v južni Italiji verjetno ne bodo več zagotavljale. To bi negativno vplivalo na regionalno kohezijo, saj je neravnovesje v tovornem prometu med severno Italijo in južno Italijo obstajalo tudi v cestnem ([262]) in zračnem ([263]) prometu. Komisija zaradi navedenih okoliščin meni, da tudi brez javnega posvetovanja obstajalo dovolj elementov, na podlagi katerih je bilo mogoče sklepati, da je potrebna javna podpora za železniški tovorni promet. To mnenje je bilo podprto tudi z dejstvom, da so intermodalni terminali in platforme nameščeni predvsem v severni Italiji, v južni Italiji pa so takšni objekti le redki.

([261]) Italija je zlasti dokazala, da je leta 2008 železniški tovorni promet v deželah južne Italije predstavljal le 10 % celotnega obsega blaga, prepeljanega v Italiji, pri čemer je bilo 60 % slednjega skoncentriranih v štirih deželah severne Italije (Emilija Romagna, Lombardija, Piemont in Benečija). Kot je skupina FS pojasnila v svojih pripombah (uvodna izjava 214), so konkurenti podjetja Trenitalia zagotavljali le zelo majhen del že tako zelo omejenih storitev železniškega tovornega prometa v južni Italiji.

([262]) Brez železniškega prometa cestni promet ne bi mogel zadovoljiti potreb južne Italije po tovornem prometu. Leta 2007 je obseg blaga, prepeljanega po cesti iz severne Italije v južno Italijo in obratno, predstavljal le manj kot 2,5 % celotnega cestnega tovornega prometa. Leta 2008 je cestni tovorni promet predstavljal 90 % celotnega nacionalnega tovornega prometa. Glej Poročilo o stanju prometne infrastrukture v Italiji, UnionTrasporti, februar 2011.

([263]) Brez železniškega prometa zračni promet ne bi mogel zadovoljiti potreb južne Italije po tovornem prometu. Zračni tovorni promet je bil v glavnem skoncentriran v deželah severne Italije, z zelo majhnim prometom z letališč v južni Italiji. Blago, prepeljano z letališč v južni Italiji, je leta 2010 predstavljalo le 3 % nacionalnega zračnega tovornega prometa.

(448) Poleg tega je Italija menila, da bo železniški tovorni promet verjetno preprečil prehod na cestni promet, zaradi katerega bi se lahko povečalo število nesreč in zastojev, zlasti na cestnem omrežju v južni Italiji. Komisija je v zvezi s tem seznanjena s posebnimi okoliščinami, ki izhajajo zlasti iz otoške povezave med Sicilijo in celino, ter s poškodovanostjo delov cestnega omrežja v nekaterih deželah južne Italije (na primer v Kalabriji), kot je poudarjeno v študiji podjetja PWC (glej uvodne izjave 235, 236 in 237). Povečanje cestnega tovornega prometa med severno in južno Italijo bi lahko privedlo do povečanja ne le onesnaževanja, ampak tudi tveganj za varnost v cestnem prometu ([264]).

(449) Dejstvo, da je bila tretja pogodba osredotočena na povezave med deželami, ne pa na posamezne povezave med progami, ne pomeni, da obseg storitve splošnega gospodarskega pomena ni skladen s ciljem regionalne kohezije. Iz razlogov, pojasnjenih v nadaljevanju (uvodne izjave 450, 451 in 452), Komisija meni, da je bil pristop povezave med deželami utemeljen z značilnostmi železniškega tovornega prometa in ni bil v nasprotju s ciljem regionalne kohezije.

(450) Prvič, železniški promet je organiziran na podlagi omrežja, storitve pa se opravljajo do več postaj na isti progi ter na več progah na isti povezavi med deželami.

(451) Drugič, zlasti kar zadeva tovorni promet, končni uporabniki niso le industrijski subjekti, ampak tudi prevozniki v tovornem prometu, ki opravljajo prevozne storitve od točke do točke v skladu s potrebami strank. Zato Komisija meni, da se je za namene teritorialne kohezije primerno osredotočiti na storitve železniškega tovornega prometa, ki se zagotavljajo na ravni povezave med deželami, in ne na bolj razčlenjeni ravni.

(452) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da je bilo število 11,9 milijona vlakovnih kilometrov na leto, ki določa obseg pogodbe, namenjeno vzpostavitvi ravnovesja med potrebami po prevozu, kot so opredeljene v uvodnih izjavah 443, 444 in 445, in italijanskimi proračunskimi omejitvami. Ta znesek se je nanašal na celotno ozemlje Italije (ne glede na posamezne proge, na katerih je bilo treba opravljati storitve), da bi sistem ostal dovolj prožen, da bi zadostil največjemu možnemu obsegu potreb po tovornem prometu in zagotovil čim večjo pokritost s storitvami. Po mnenju Italije je bila taka prožnost potrebna, saj se povpraševanje po železniškem tovornem prometu razlikuje med deželami, pa tudi na letni ravni, odvisno od industrijske proizvodnje.

(453) Glede na navedene okoliščine Komisija ugotavlja, da je Italija brez očitne napake opredelila potrebo po storitvah železniškega tovornega prometa na posebnih povezavah med deželami zaradi izboljšanja teritorialne kohezije.

8.4.3.3.1.2 Obstoj pomanjkanja komercialne ponudbe storitev železniškega tovornega prometa na trgu

(454) Združenje FerCargo je trdilo, da bi njegovi člani lahko zagotavljali storitve, primerljive tistim, ki jih je zagotavljalo podjetje Trenitalia, v smislu kontinuitete, rednosti in pogostosti, zmogljivosti in tarif (uvodna izjava 206). Nasprotno pa je Italija trdila, da v obdobju 2008–2009 v času opredelitve geografskega področja uporabe in obsega tretje pogodbe tržne sile same ne bi zagotovile zadostnega obsega storitev železniškega tovornega prometa v dežele južne Italije in iz njih.

(455) V preglednici 14 je na podlagi podatkov, ki jih je predložila Italija ([265]), podrobno opredeljena ponudba (v vlakovnih kilometrih) konkurentov podjetja Trenitalia na povezavah med deželami, zajetih v tretji pogodbi, v letih 2008 in 2009.

([264]) Gostota avtocest v cestnem omrežju v južni Italiji je bila neuravnotežena, na nekaterih od teh avtocest pa so se v času, ko je bila sklenjena tretja pogodba, izvajale pomembne posodobitve (avtocesta A3 med Salernom in Reggio Calabria). Nekatere dežele niso imele avtocest (Molize, Bazilikata in večji del Apulije), zato je bilo treba tovorni promet opravljati po državnih cestah, s čimer se je povečalo tveganje zastojev in nesreč (glej Poročilo o stanju prometne infrastrukture v Italiji, UnionTrasporti, februar 2011).

([265]) Strani 44–58 tretje študije podjetja PWC.

Preglednica 14

	Povezave		2008		2009	
	Iz	V	Konkurenti	Ponudba	Konkurenti	Ponudba
1.	**Abruci**	Abruci	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Kalabrija**	Kalabrija	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Kampanija**	Kampanija	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Molize**	Molize	–	–	–	–
5.	**Apulija**	Apulija	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, NordCargo*	7 100
6.	**Sicilija**	Sicilija	–	–	–	–
7.	**Abruci**	Bazilikata	–	–	–	–
	Bazilikata	Abruci	–	–	–	–
8.	**Abruci**	Kampanija	–	–	–	–
	Kampanija	Abruci	–	–	–	–
9.	**Abruci**	Kalabrija	–	–	–	–
	Kalabrija	Abruci	–	–	–	–
10.	**Abruci**	Molize	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	–	–
	Molize	Abruci	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	–	–
11.	**Abruci**	Apulija	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	34 000
	Apulija	Abruci	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	34 100
12.	**Abruci**	Sicilija	–	–	–	–
	Sicilija	Abruci	–	–	–	–
13.	**Bazilikata**	Kalabrija	–	–	–	–
	Kalabrija	Bazilikata	–	–	–	–

	Povezave		2008		2009	
	Iz	V	Konkurenti	Ponudba	Konkurenti	Ponudba
14.	**Bazilikata**	Kampanija	–	–	–	–
	Kampanija	Bazilikata	–	–	–	–
15.	**Bazilikata**	Apulija	–	–	Linea	1 000
	Apulija	Bazilikata	–	–	Linea	2 300
16.	**Bazilikata**	Sicilija	–	–	–	–
	Sicilija	Bazilikata	–	–	–	–
17.	**Kalabrija**	Kampanija	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Kampanija	Kalabrija	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Kalabrija**	Apulija	–	–	–	–
	Apulija	Kalabrija	–	–	–	–
19.	**Kalabrija**	Sicilija	–	–	–	–
	Sicilija	Kalabrija	–	–	–	–
20.	**Kampanija**	Molize	–	–	–	–
	Molize	Kampanija	–	–	–	–
21.	**Kampanija**	Apulija	–	–	–	–
	Apulija	Kampanija	–	–	–	–
22.	**Kampanija**	Sicilija	–	–	–	–
	Sicilija	Kampanija	–	–	–	–
23.	**Molize**	Kalabrija	–	–	–	–
	Kalabrija	Molize	–	–	–	–
24.	**Molize**	Apulija	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Apulija	Molize	–	–	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molize**	Sicilija	–	–	–	–
	Sicilija	Molize	–	–	–	–
26.	**Apulija**	Sicilija	–	–	–	–
	Sicilija	Apulija	–	–	–	–

	Povezave		2008		2009	
	Iz	V	Konkurenti	Ponudba	Konkurenti	Ponudba
27.	**Sicilija**	Sever	–	–	–	–
	Sever	Sicilija	–	–	–	–
28.	**Molize**	Sever	–	–	–	–
	Sever	Molize	*Rail One*	700	–	–
29.	**Apulija**	Sever	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Sever	Apulija	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Kampanija**	Sever	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Sever	Kampanija	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Kalabrija**	Sever	–	–	–	–
	Sever	Kalabrija	–	–	–	–
32.	**Bazilikata**	Sever	–	–	*Linea*	105 900
	Sever	Bazilikata	–	–	*Linea*	92 000
33.	**Abruci**	Sever	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo, Rail Traction Company*	179 800
	Sever	Abruci	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	178 100

(456) Komisija ugotavlja, da v obdobju 2008–2009 udeleženci na trgu niso bili prisotni na 19 od 33 povezav med deželami (v obe smeri), na katerih naj bi na podlagi tretje pogodbe storitve opravljalo podjetje Trenitalia. Konkurenti leta 2008 in leta 2009 storitev niso opravljali na naslednjih 19 povezavah: Molize/Molize, Sicilija/Sicilija, Abruci/Bazilikata, Abruci/Kampanija, Abruci/Kalabrija, Abruci/Sicilija, Bazilikata/Kalabrija, Bazilikata/Kampanija, Bazilikata/Sicilija, Kalabrija/Apulija, Kalabrija/Sicilija, Kampanija/Molize, Kampanija/Apulija, Kampanija/Sicilija, Molize/Kalabrija, Molize/Sicilija, Apulija/Sicilija, Sicilija/severna Italija, Kalabrija/severna Italija.

(457) Nasprotno so bili konkurenti podjetja Trenitalia v letih 2008–2009 že uveljavljeni na naslednjih preostalih 14 povezavah med deželami (v obe smeri): Abruci/Abruci, Kalabrija/Kalabrija, Kampanija/Kampanija, Apulija/Apulija, Abruci/Molize, Abruci/Apulija, Bazilikata/Apulija, Kalabrija/Kampanija, Molize/Apulija, Molize/severna Italija, Apulija/severna Italija, Kampanija/severna Italija, Bazilikata/severna Italija in Abruci/severna Italija.

19 povezav med deželami, na katerih je storitve v letih 2008 in 2009 opravljalo samo podjetje Trenitalia

(458) Pri 19 povezavah med deželami, na katerih konkurenti niso opravljali storitev v letih 2008 in 2009, ni bilo smiselno predvidevati, da bodo konkurenti hitro vstopili na trg.

(459) Prvič, konkurenti takrat niso imeli ustreznih varnostnih spričeval za opravljanje storitev na teh 19 povezavah med deželami, razen na povezavi Bazilikata/Kalabrija (za katero je imelo podjetje GTS spričevalo z dne 10. decembra 2009) ([266]) in povezavi Kampanija/Apulija (za katero je imelo podjetje Compagnia Ferroviaria Italiana spričevalo z dne 29. decembra 2009) ([267]). Vendar so bila navedena spričevala omejena na nekatere vrste tovora ([268]). Predhodna pridobitev takih spričeval je bila potrebna za opravljanje storitev na povezavi ([269]), zato je moral vsak prevoznik v železniškem prometu, ki je želel razširiti svoje dejavnosti na „novi" povezavi, predložiti posebno zahtevo pristojni nacionalni agenciji, plačati ustrezne stroške in počakati na izdajo varnostnega spričevala, preden je lahko začel obratovati ([270]).

(460) Drugič, zgolj posedovanje ustreznega varnostnega spričevala ni zagotavljalo, da se bodo opravljale storitve na zadevni povezavi, saj se je lahko imetnik spričevala sam odločil, na katerih povezavah bo opravljal storitve in kdaj. Kot je razvidno iz podatkov v preglednici 14, konkurenti, ki so opravljali storitve na povezavi med deželami, v letih 2008 in 2009 niso bili nujno isti, na nekaterih povezavah, na katerih so konkurenti opravljali storitve leta 2008, pa se storitve leta 2009 niso opravljale (zlasti Abruci/Molize in severna Italija/Molize). Poleg tega na podlagi informacij, ki so jih predložile zainteresirane strani in Italija, ni dokazov (kot so izjava o finančnih interesih, poslovni načrti ali sporočila za javnost), iz katerih bi bilo razvidno, da bi konkurenti podjetja Trenitalia brez tretje pogodbe uvedli nove storitve železniškega tovornega prometa (ali razširili obstoječe) na 19 povezavah med deželami.

(461) Nazadnje, Komisija izključuje, da bi druga pogodba, ki je bila sklenjena do konca leta 2008, lahko vplivala na zmožnost konkurentov, da zagotavljajo storitve na navedenih 19 povezavah med deželami. Druga pogodba je določala samo tarifne obveznosti in obveznosti upravljanja v zvezi z železniškim tovornim prometom s Sicilije in Sardinije ter na njiju. Prvič, Komisija ugotavlja, da je bilo po mnenju Italije treba skleniti tretjo pogodbo, ker na podlagi druge pogodbe ni bilo mogoče zagotoviti zadostne pokritosti južne Italije in povezav s severno Italijo (glej uvodne izjave 80 do 83). Drugič, ob izteku druge pogodbe konkurenti podjetja Trenitalia niso bili prisotni na navedenih povezavah, razen na povezavah Kampanija/Apulija in Bazilikata/Kalabrija. Vendar druga pogodba ni mogla vplivati na komercialne dejavnosti na teh dveh povezavah, saj nista spadali na področje uporabe druge pogodbe. Edina obveznost javne službe, ki je bila naložena podjetju Trenitalia za povezave z južno Italijo in iz nje, so bile tarifne obveznosti za železniški tovorni promet na razdaljah, daljših od 1 000 km. Vendar je promet na povezavah Kampanija/Apulija in Apulija/Bazilikata precej pod tem pragom.

(462) Glede na navedeno ter glede na posebne okoliščine in značilnosti navedenih 19 povezav med deželami Komisija meni, da je v obdobju 2008–2009, ko je bilo opredeljeno področje uporabe tretje pogodbe, na 19 povezav med deželami, na katerih konkurenti niso opravljali storitev, vplivalo nedelovanje trga. Komisija zato ugotavlja, da na teh 19 povezavah med deželami tržne sile same niso mogle zadovoljiti potrebe po javnih storitvah železniškega tovornega prometa, ki izpolnjujejo cilj javnega interesa, ki ga je opredelila Italija, zato je bila pomoč nujna za dosego tega cilja.

([266]) Podjetje GTS Rail je za varnostno spričevalo zaprosilo 8. aprila 2008. Informacije so na voljo na povezavi www.ansf.gov.it (nazadnje obiskano 15. novembra 2023).

([267]) Podjetje Compagnia Ferroviaria Italiana je za varnostno spričevalo zaprosilo 31. oktobra 2008. Informacije so na voljo na povezavi www.ansf.gov.it (nazadnje obiskano 15. novembra 2023).

([268]) Podjetje GTS Rail na povezavi Bazilikata/Kalabrija ni smelo prevažati nevarnega blaga. Podjetje Compagnia Ferroviaria Italiana na povezavi Kampanija/Apulija ni smelo prevažati nekaterih vrst nevarnega blaga (npr. eksploziva in radioaktivnih snovi). Vir: www.ansf.gov.it (nazadnje obiskano 15. novembra 2023).

([269]) Glej člen 10 odloka iz leta 2003 in člen 14(1) zakonodajnega odloka št. 162/2007.

([270]) Da bi prevoznik v železniškem prometu pridobil varnostno spričevalo, mora dokazati skladnost s posebnimi zahtevami za varno gibanje na nacionalni železniški infrastrukturi, ki izhajajo iz varnostnih predpisov, tehničnih standardov in nacionalnih standardov, veljavnih v času izdaje spričevala. Glede na študijo, ki jo je objavilo podjetje Confcommercio (*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*, oktober 2017, str. 27), je izdaja spričevala običajno trajala od šest mesecev do enega leta.

(463) Ta ugotovitev se ne spremeni zaradi postopnega vstopa konkurentov na teh 19 povezavah med deželami, saj je treba oceno obstoja nedelovanja trga opraviti v času pooblastitve za opravljanje storitve. Vsekakor so se poslovne dejavnosti na teh povezavah izkazale za izredno obrobne med celotnim trajanjem tretje pogodbe, kot je bilo potrjeno v tretji študiji podjetja PWC. Kot je pojasnila Italija, se je bilo treba pri opravljanju storitev železniškega tovornega prometa na 19 povezavah med deželami spoprijeti z:

(a) objektivnimi pomanjkljivostmi razpoložljive železniške infrastrukture na zadevnih območjih, zaradi katerih je bila potrebna uporaba posebnega železniškega voznega parka;

(b) višjimi stroški manevriranja, ki so običajno povezani s konvencionalnim prevozom, zaradi sestavljanja/razstavljanja vagonov, ter

(c) veliko nestanovitnostjo povpraševanja in posledično nezmožnostjo zanašanja na stalne prometne tokove in prihodke ([271]).

(464) V zvezi s Sicilijo je treba omeniti tudi dodatne infrastrukturne pristojbine, ki jih je treba plačati za prevoze s trajektom in manevriranje, ter značilnosti železniškega omrežja na Siciliji, na katerih se lahko prevaža le zelo stara in posebna vrsta tovornih lokomotiv.

14 povezav med deželami, na katerih so bili konkurenti podjetja Trenitalia v letih 2008–2009 že uveljavljeni

(465) V zvezi s preostalimi 14 povezavami med deželami, kjer so bili konkurenti podjetja Trenitalia v letih 2008–2009 že uveljavljeni ([272]), sta Italija in skupina FS trdili, da ponudba konkurentov podjetja Trenitalia ni bila ustrezna, ker je bila preveč omejena (v smislu prog, na katerih se opravljajo storitve, smeri in vrste storitve) in/ali nestabilna (uvodna izjava 214 in uvodne izjave 230–238). Konkurenti podjetja Trenitalia so izvajali strategijo selektivnega izbiranja, saj je bila njihova ponudba osredotočena na najbolj dobičkonosnih progah in je zajemala predvsem storitve kombiniranega prevoza ([273]).

(466) Tretja študija podjetja PWC kaže, da ponudba konkurentov na teh povezavah ni zadostovala za pokritje celotnega povpraševanja po storitvah na povezavi med deželami v zadevnem letu ([274]). Poleg tega so konkurenti na nekaterih povezavah med deželami storitve železniškega tovornega prometa zagotavljali samo v eno smer ([275]) ali vsaj samo v eno smer glede na določeno vrsto prevoza ([276]), podjetje Trenitalia pa je moralo storitve zagotavljati v obe smeri. Podobno je bila ponudba konkurentov podjetja Trenitalia na povezavah Kampanija/severna Italija, Abruci/severna Italija, Kalabrija/Kampanija in Bazilikata/severna Italija večja od ponudbe podjetja Trenitalia le v zvezi s kombiniranim železniškim prevozom, podjetje Trenitalia pa je moralo opravljati tudi konvencionalne prevozne storitve. Nazadnje, konkurenti so na nekaterih povezavah med deželami storitve opravljali le na nekaterih progah ([277]), podjetje Trenitalia pa je moralo opravljati storitve na vseh progah, ki so bile na voljo na zadevni povezavi med deželami.

(467) Vendar Komisija meni, da ti elementi ne zadostujejo za ugotovitev obstoja nedelovanja trga v zvezi z zgoraj navedenimi 14 povezavami med deželami.

([271]) Povpraševanje uporabnikov po storitvah železniškega tovornega prometa (izračunano kot vsota ponudbe podjetja Trenitalia in ponudbe konkurentov) ni bilo homogeno in te povezave med deželami so bile več let brez prometa ali s prometom pod 1 000 vlakovnih kilometrov.

([272]) Tj. Abruci/Abruci, Kalabrija/Kalabrija, Kampanija/Kampanija, Apulija/Apulija, Abruci/Molize, Abruci/Apulija, Bazilikata/Apulija, Kalabrija/Kampanija, Molize/Apulija, Molize/severna Italija, Apulija/severna Italija, Kampanija/severna Italija, Bazilikata/severna Italija in Abruci/severna Italija.

([273]) Razen ponudbe, ki se je zagotavljala iz Abrucev, kjer so konkurenti ponudili tudi razumen obseg konvencionalnih prevoznih storitev (večinoma za avtomobilsko industrijo).

([274]) To je veljalo tudi za tiste povezave, kot so Kampanija/severna Italija, Apulija/severna Italija, Abruci/Apulija in Abruci/severna Italija, kjer se je med letoma 2008 in 2010 delež konkurentov podjetja Trenitalia povečeval.

([275]) Npr. leta 2008 so konkurenti podjetja Trenitalia zagotavljali storitve samo iz Molizeja v Apulijo na povezavi Molize/Apulija in samo iz severne Italije do Molizeja na povezavi Molize/severna Italija.

([276]) To je veljalo za promet iz Abrucov v Apulijo na povezavi Abruci/Apulija, ki je obsegal le konvencionalni prevoz, predvsem avtomobilski.

([277]) To je očitno veljalo za Kampanijo/severno Italijo in Apulijo/severno Italijo.

(468) Da bi Italija dokazala obstoj nedelovanja trga, ki upravičuje vključitev teh 14 povezav med deželami v tretjo pogodbo, bi morala dokazati, da prevozniki, ki so že prisotni na trgu, niso mogli zadovoljiti potrebe po prevozu, če javni organi ne bi naložili obveznosti v ta namen. Dejansko Italija v času pooblastitve na podlagi tretje pogodbe ni v zadostni meri upoštevala obstoječe ponudbe na trgu na teh povezavah, da bi ugotovila nedelovanje trga.

(469) Prvič, podatki iz tretje študije podjetja PWC kažejo, da so konkurenti podjetja Trenitalia v letih 2009 in 2010 na nekaterih od teh povezav že opravljali storitve v obsegu več vlakovnih kilometrov, kot jih je zagotavljalo podjetje Trenitalia, in da se je obseg opravljenih storitev hitro povečeval ([278]). Tretja študija podjetja PWC razkriva, da so zasebni prevozniki med letoma 2007 in 2009 skoraj podvojili število vlakovnih kilometrov na večini od 14 povezav med deželami, na katerih so bili prisotni. Povečanje števila vlakovnih kilometrov se je nanašalo tudi na nekatere povezave sever/jug, kar je prispevalo k cilju regionalne kohezije v Italiji ([279]). Italija ni analizirala, ali je ta obstoječa ponudba na trgu zadostno prispevala k cilju teritorialne ekonomske in socialne kohezije med severno in južno Italijo, kot je opredeljeno v uvodni izjavi 444. Vse večje število storitev železniškega tovornega prometa, ki so jih med letoma 2007 in 2009 zagotavljali komercialni prevozniki, bi lahko bilo znak njihove pripravljenosti za nadaljnjo širitev poslovnih dejavnosti na 14 povezavah med deželami. Poleg tega bi morala Italija, če se je izkazalo, da promet konkurentov, zabeležen leta 2009, zadostuje za zadovoljitev celotnega povpraševanja po storitvah železniškega tovornega prometa, zabeleženega leta 2010 ([280]), nadalje preveriti, ali so bile storitve podjetja Trenitalia res potrebne za zadovoljitev potreb po prevozu na teh povezavah ([281]).

(470) Trditev, da zasebni prevozniki niso imeli potrebnih sredstev za kritje celotnega obsega tretje pogodbe (11,9 milijona vlakovnih kilometrov), ni upoštevna, saj bi bilo treba zmogljivost zasebnih prevoznikov oceniti na vsaki od 14 povezav med deželami, na katerih so bili prisotni leta 2008 ali leta 2009. Obseg tretje pogodbe bi bilo treba dejansko opredeliti *po* opredelitvi zmogljivosti ponudbe na trgu za zadovoljitev potreb po prevozu.

(471) Drugič, dejstvo, da so konkurenti storitve opravljali le na nekaterih progah v okviru zadevne povezave med deželami, ne pomeni nujno, da je nedelovanje trga vplivalo na celotno povezavo med deželami. Kot je navedeno v uvodni izjavi 451, končni uporabniki niso le industrijski subjekti, ampak tudi prevozniki v tovornem prometu, ki opravljajo prevozne storitve od točke do točke v skladu s potrebami strank. Italija ni pojasnila, zakaj z vidika navedenih prevoznikov ena ali več prog v okviru iste povezave med deželami ni bila zamenljiva. Komisija meni, da bi bila taka utemeljitev nujen element, saj se je Italija sama odločila, da potrebo po javnem prevozu opredeli na ravni povezave med deželami in ne na ravni posameznih povezav.

([278]) Konkurenti podjetja Trenitalia so zlasti na povezavi Kampanija/severna Italija leta 2009 zagotovili 374 300 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa v primerjavi s 281 500 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia, leta 2010 pa 621 200 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa v primerjavi z 253 100 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia. Konkurenti podjetja Trenitalia so na povezavi Abruci/severna Italija leta 2009 zagotovili 57 300 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa, medtem ko podjetje Trenitalia ni zagotavljalo nobenih storitev, leta 2010 pa 93 400 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa v primerjavi z 50 900 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia. Konkurenti podjetja Trenitalia so na povezavi Kalabrija/Kampanija leta 2009 zagotovili 179 100 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa v primerjavi s 46 900 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia. Ponudba konkurentov se je leta 2010 zmanjšala na 7 200 vlakovnih kilometrov v primerjavi z 20 100 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia. Konkurenti podjetja Trenitalia so na povezavi Bazilikata/severna Italija leta 2009 zagotovili 10 000 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa, leta 2010 pa 1 000 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa, medtem ko podjetje Trenitalia ni zagotavljalo nobenih storitev. Konkurenti podjetja Trenitalia so na povezavi Abruci/Apulija leta 2009 zagotovili 30 500 vlakovnih kilometrov konvencionalnega železniškega tovornega prometa v primerjavi s 6 800 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia, in 37 600 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa v primerjavi s 1 200 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia. Konkurenti podjetja Trenitalia so leta 2010 zagotovili 58 600 vlakovnih kilometrov konvencionalnega železniškega tovornega prometa v primerjavi s 1 100 vlakovnimi kilometri, ki jih je zagotovilo podjetje Trenitalia, in 59 800 vlakovnih kilometrov kombiniranega železniškega tovornega prometa, medtem ko podjetje Trenitalia ni zagotavljalo storitev kombiniranega železniškega tovornega prometa.

([279]) Zlasti na progah Kampanija/severna Italija, Apulija/severna Italija in Abruci/severna Italija.

([280]) Kot se je zgodilo na primer na povezavi Kalabrija/Kampanija.

([281]) Na podlagi podatkov, ki jih je predložila Italija, ni mogoče sklepati, da so bile storitve podjetja Trenitalia resnično potrebne za zadovoljitev potreb po prevozu na navedenih povezavah, saj ne omogočajo celovitega pregleda razvoja železniškega tovornega prometa, zabeleženega na teh povezavah. Italija zlasti ni predložila podatkov o prometu podjetja Trenitalia v letih 2007 in 2008 na navedenih povezavah, temveč le skupni promet konkurentov (brez razlikovanja med konvencionalnim in kombiniranim prometom), glej tretjo študijo podjetja PWC. Na podlagi teh podatkov bi bilo mogoče preveriti gibanje prometa konkurentov v primerjavi s prometom podjetja Trenitalia v obdobju 2007–2009 in razumeti, ali to gibanje upravičuje obveznosti javne službe na teh povezavah v letu 2010.

(472) Tretjič, Komisija ne more sprejeti trditve Italije, da na nekaterih povezavah med deželami ponudba konkurentov ni bila dovolj stabilna, da bi zagotovila stalno zagotavljanje minimalnega obsega storitev ([282]). Prav namen preverjanja trga bi bil najprej ugotoviti, ali so prevozniki, ki so že zagotavljali komercialne storitve na določenih progah ali omrežjih, predvideli povečanje, ohranitev ali zmanjšanje obsega navedenih storitev, vendar je Italija izključila potrebo po preverjanju trga (glej uvodno izjavo 166). Poleg tega v tretji pogodbi sami po sebi ni bila opredeljena nobena konkretna proga, na kateri bi moralo podjetje Trenitalia opravljati storitve, ampak je bila podjetju Trenitalia na splošno naložena obveznost opravljanja storitev na povezavah med deželami (ne glede na proge, na katerih se opravljajo storitve v okviru navedenih dežel) „na zahtevo“, ki jo je lahko predložil kateri koli končni uporabnik. Zato bi bilo treba zavrniti trditev, da so konkurenti lahko opravljali storitve le na nekaterih progah, saj podjetje Trenitalia na podlagi tretje pogodbe ni bilo dolžno opravljati storitev na vseh progah znotraj določene dežele. V vsakem primeru Komisija ugotavlja, da je domnevna nestabilnost ponudbe konkurentov povezana tudi z bistvenimi značilnostmi povpraševanja na teh povezavah med deželami, zaradi česar je bilo zelo težko opredeliti stabilen minimalni obseg storitev, ki jih je treba zagotoviti na vsaki povezavi med deželami ([283]). Nazadnje, kot je poudarjeno v preglednici 15, je bilo za ponudbo podjetja Trenitalia in njenih konkurentov značilno podobno gibanje prometa med letoma 2009 in 2010 na treh povezavah med deželami, ki jih je navedla Italija.

Preglednica 15

Železniški tovorni promet v letu 2009

(v vlakovnih kilometrih)

Povezava med deželami	Konkurenti		Podjetje Trenitalia	
	Konvencionalni	Kombinirani	Konvencionalni	Kombinirani
Apulija/severna Italija	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Kalabrija/Kampanija	–	179 100	264 800	46 900
Bazilikata/severna Italija	187 900	10 000	380 500	–

Železniški tovorni promet v letu 2010

(v vlakovnih kilometrih)

Povezava med deželami	Konkurenti		Podjetje Trenitalia	
	Konvencionalni	Kombinirani	Konvencionalni	Kombinirani
Apulija/severna Italija	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Kalabrija/Kampanija	–	7 200	80 200	20 100
Bazilikata/severna Italija	25 600	1 000	340 400	–

(473) Kot je razvidno iz podatkov v preglednici 15, se je promet konkurentov zmanjšal, enak trend upadanja pa je zabeležilo tudi podjetje Trenitalia. Zato je bilo mogoče razvoj ponudbe konkurentov podjetja Trenitalia pripisati zmanjšanju povpraševanja uporabnikov, ne pa domnevni nestabilnosti ponudbe konkurentov. V vsakem primeru se je podobno zmanjšala tudi ponudba podjetja Trenitalia, zaradi česar ni bila zagotovljena stabilna ponudba.

([282]) Zlasti povezavah Apulija/severna Italija, Kalabrija/Kampanija in Bazilikata/severna Italija, glej uvodno izjavo 235.

([283]) Navedeno težavo je priznala tudi Italija, ko se je odločila, da uvede obveznost zagotavljanja storitev „na zahtevo“ namesto obveznosti zagotavljanja fiksnega obsega storitev.

(474) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da Italija ni dokazala, da so imele storitve, ki jih je opravljalo podjetje Trenitalia, posebne značilnosti (v primerjavi s tistimi, ki so jih ponujali komercialni prevozniki), ki bi upravičevale nedelovanje trga. Tretja pogodba je imela zelo velik obseg, ki je bil omejen le z največjim številom vlakovnih kilometrov, za katere je bilo podjetje Trenitalia upravičeno do nadomestila. V tretji pogodbi na primer obveznost javne službe ni bila omejena na prevoz določenega blaga na 14 povezavah med deželami, ki jih komercialni prevozniki niso mogli prevažati. Nasprotno, podjetje Trenitalia bi lahko v skladu s tretjo pogodbo prevažalo vse vrste blaga, ki bi ga zahtevale stranke. V skladu s tretjo študijo podjetja PWC so se storitve tovornega prevoza, ki jih je opravljalo podjetje Trenitalia, nanašale predvsem na prevoz blaga v zabojnikih, kar je vrsta storitve, ki bi jo lahko opravljali tudi komercialni prevozniki. V tretji pogodbi se ni zahtevalo, da je treba blago prevažati v skladu z določenimi standardi, ki jih komercialni prevozniki niso mogli izpolnjevati, ali z določenimi vlaki, ki jih navedeni prevozniki niso imeli. V tretji pogodbi obseg obveznosti javne službe ni bil omejen na posebne storitve tovornega prometa, Italija pa ni dokazala, da je bilo podjetje Trenitalia na 14 povezavah med deželami s tretjo pogodbo pooblaščeno za opravljanje posebnih storitev tovornega prometa v primerjavi s storitvami komercialnih prevoznikov.

(475) Dejstvo, da je podjetje Trenitalia zavezano točnosti ([284]) in zagotavljanju zadostne ravni varnosti, ne spremeni zgornje ugotovitve. Točnost in varnost sta dejansko standarda kakovosti, ki se pričakujeta od vsakega prevoznika v tovornem prometu, in nič v spisu ne kaže na to, da komercialni prevozniki takih standardov ne bi mogli izpolniti. Prav tako dejstvo, da je moralo podjetje Trenitalia zagotoviti nediskriminatorne cene, v tem primeru ni pomembno, saj ta vidik sam po sebi ne zagotavlja posebnih značilnosti storitvam, ki jih podjetje Trenitalia ponuja na podlagi tretje pogodbe.

(476) Iz elementov v uvodnih izjavah 469 do 475 izhaja, da Italija ni dokazala, da je podjetje Trenitalia prejelo nadomestilo samo za storitve, zagotovljene zaradi odprave pomanjkanja ponudbe na trgu. Italija bi morala glede na velik obseg tretje pogodbe in vse večjo prisotnost komercialnih prevoznikov na 14 povezavah med deželami izvesti nadaljnjo tržno analizo, javna posvetovanja ali druge ustrezne študije, da bi analizirala obstoječo in predvideno ponudbo na trgu. Zato Komisija v zvezi s 14 povezavami med deželami ugotavlja, da v primeru, ko so bili konkurenti prisotni že v času pooblastitve na podlagi tretje pogodbe, tretja pogodba ni zajemala le povezav med deželami, za katere je značilno nedelovanje trga.

(477) Kar zadeva povezave severna Italija/severna Italija, zajete v tretji pogodbi, je Komisija seznanjena s pojasnilom Italije, da so bile te povezave zgolj nadaljevanje povezav sever/jug, da bi se zbrali in optimizirali prometni tokovi (uvodna izjava 237). Kot je pojasnila Italija, so imele navedene pomožne povezave dva namena:

— podjetju Trenitalia so omogočile, da je vlake in vagone ali druga potrebna sredstva iz severne Italije (kjer so bile osredotočene njene komercialne dejavnosti železniškega tovornega prometa) prerazporedila na povezave med deželami, zajete v tretji pogodbi. V tretji pogodbi ni bilo določeno, da podjetje Trenitalia storitve opravlja na rednih progah, ampak da se storitve opravljajo na *ad hoc* progah na zahtevo na povezavah med deželami, zato podjetje Trenitalia sredstev ni trajno dodelilo na navedene povezave med deželami, ampak je sredstva na navedene povezave prerazporedilo glede na povpraševanje uporabnikov. Ta prerazporeditev je potekala na povezavah severna Italija/severna Italija, saj so bila potrebna sredstva predvsem v severni Italiji,

— poleg tega je podjetje Trenitalia povezave severna Italija/severna Italija uporabilo za optimizacijo prometa blaga, ki ga je treba prepeljati na drugih povezavah med deželami. Zaradi teh povezav je lahko podjetje Trenitalia vse blago, zbrano na povezavah severna Italija/severna Italija, prevažalo do istega končnega namembnega kraja v južni Italiji (in obratno). Povedano drugače, povezave severna Italija/severna Italija so se uporabljale tudi kot pomožne poti do 33 povezav med deželami, da bi se na teh povezavah zbrala količina blaga in s tem čim bolj optimiziral koeficient zasedenosti.

([284]) Glej Prilogo 3 k tretji pogodbi.

(478) Zato je bil neobstoj ali obstoj nedelovanja trga na teh povezavah severna Italija/severna Italija nazadnje odvisen od neobstoja ali obstoja nedelovanja trga na posebni povezavi sever/jug, povezani s povezavo severna Italija/severna Italija.

(479) Komisija torej priznava obstoj nedelovanja trga na 19 povezavah med deželami (in z njimi povezanih povezavah severna Italija/severna Italija), kjer je bilo na trgu očitno pomanjkanje komercialne ponudbe storitev železniškega tovornega prometa, saj na trgu ni bilo konkurentov. Nasprotno pa Italija na preostalih 14 povezavah med deželami (in povezanih povezavah severna Italija/severna Italija), na katerih so konkurenti že opravljali storitve v času pooblastitve na podlagi tretje pogodbe, ni izvedla popolne analize dejanske in potencialne ponudbe na trgu in zato ni predhodno ugotovila nedelovanja trga. Italija te ocene v tem primeru ni izvedla, zato ni dokazov, da je bila pomoč potrebna za zadovoljitev potrebe po javnih storitvah. Iz tega sledi, da nadomestilo, izplačano za storitve, opravljene na teh 14 povezavah med deželami (in povezanih povezavah severna Italija/severna Italija), ni združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 93 PDEU.

8.4.3.3.1.3 Pogodba o izvajanju javne službe je bila najmanj izkrivljajoč ukrep za odpravo nedelovanja trga

(480) Nazadnje bo Komisija preverila, ali je bila tretja pogodba najmanj izkrivljajoč ukrep za odpravo nedelovanja trga, ki ga je Italija ugotovila v zvezi z zastavljenim ciljem teritorialne ekonomske in socialne kohezije.

(481) Italija je trdila, da v obdobju 2008–2010 liberalizacija trga ni bila dovolj zrela, da bi zagotovila zadostno raven storitev železniškega tovornega prometa v južno Italijo in iz nje, čeprav je bil vzpostavljen splošen sistem subvencij.

(482) Komisija meni, da v obdobju 2008–2010 shema pomoči ([285]) glede na omejeno konkurenco, ki je bila na voljo na trgu, ne bi zadostovala za zagotovitev pokritosti vseh dežel južne Italije z železniškim tovornim prometom. Taka shema, odprta za vse prevoznike v železniškem prometu, ki izpolnjujejo posebne pogoje za upravičenost in vsebinske pogoje, bi lahko zmanjšala stroške, ki jih imajo konkurenti podjetja Trenitalia pri zagotavljanju storitev, vendar ne bi zagotovila opravljanja minimalnih storitev na vseh povezavah med deželami in zato ne bi izpolnila cilja teritorialne kohezije, za katerega si je prizadevala Italija. Promet konkurentov ni obstajal na 19 povezavah med deželami, za katere je bilo značilno nedelovanje trga, konkurenti pa bi se v vsakem primeru svobodno odločali, ali se bodo razširili na povezave med deželami, na katerih prej niso opravljali storitev ([286]).

(483) Poleg tega Komisija v zvezi z možnostjo, da se za zagotavljanje storitev pooblastijo različni prevozniki in se tako prepreči dodelitev svežnja storitev na podlagi ene same pogodbe o izvajanju javne službe, ugotavlja, da je tretja pogodba zajemala 33 povezav med deželami (v obe smeri), od katerih je vsaka zajemala več prog. Komisija nadalje ugotavlja, da bi lahko bila sklenitev različnih pogodb o izvajanju javne službe (in s tem povezani upravni stroški) preveč obremenjujoča. Poleg tega Italiji ni bilo treba oddati pogodb o izvajanju javne službe za storitve železniškega tovornega prometa, ampak je lahko pogodbo o izvajanju javne službe dodelila neposredno enemu samemu prevozniku. Zato sklenitev ločenih pogodb o izvajanju javne službe ne bi imela manj izkrivljajočih učinkov na trg.

(484) Komisija zato ugotavlja, da je bila pooblastitev podjetja Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa na 19 povezavah med deželami, ki jih je prizadelo nedelovanje trga (in povezanih povezavah severna Italija/severna Italija), primerna za zagotovitev cilja teritorialne kohezije med severno in južno Italijo, za katerega si je prizadevala Italija.

([285]) Taka shema je na voljo za vse prevoznike v železniškem prometu, ki izpolnjujejo pogoje za upravičenost in vsebinske pogoje, določene v njem. Glej na primer ukrep, ki ga je Komisija ocenila v zadevi SA.45482 – Shema podpore za železniški tovorni promet.

([286]) To ni v nasprotju z dejstvom, da je Italija leta 2015 opustila pogodbo o izvajanju javne službe in uvedla shemo za nadomestilo tarif za dostop do infrastrukture in zunanjih stroškov, povezanih z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa (zadeva SA.45482 – Podporna shema za železniški tovorni promet in zadeva SA.48759 – Podaljšanje sheme za železniški tovorni promet). Navedena shema je temeljila na drugačnem cilju politike, in sicer podpori za storitve intermodalnega tovornega prometa na celotnem nacionalnem ozemlju, ne pa na zagotavljanju minimalnega obsega storitev železniškega tovornega prometa v južni Italiji.

8.4.3.3.2 Pooblastitev za opravljanje javne službe prevoza

(485) Komisija ugotavlja, da sta se podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet, kot je navedeno v uvodni izjavi 405, o vseh bistvenih elementih tretje pogodbe dogovorila že 29. oktobra 2010, pogodba pa je bila podpisana 3. decembra 2012. Komisija zato meni, da je Italija podjetje Trenitalia pooblastila za izvajanje obveznosti javne službe za obdobje, zajeto v tretji pogodbi.

8.4.3.3.3 Neobstoj prekomernega nadomestila

(486) Premisleki iz uvodnih izjav 432 do 437 v zvezi s sorazmernostjo nadomestila, izplačanega na podlagi tretje pogodbe do 3. decembra 2012, veljajo tudi za nadomestilo, plačano na podlagi tretje pogodbe v obdobju od 4. decembra 2012 do 31. decembra 2014, saj je bila uporabljena ista metodologija za izračun pomoči.

(487) Komisija zlasti ugotavlja, da je bilo nadomestilo, izplačano na podlagi tretje pogodbe, predhodno izračunano na podlagi stroškov, povezanih z opravljanjem storitev, kot je določeno v gospodarskem in finančnem načrtu podjetja Trenitalia, priloženem k tretji pogodbi (uvodna izjava 99). Celotno nadomestilo, določeno v pogodbi, je bilo omejeno na dejansko finančno breme, ki ga je prevoznik nosil v celotnem obdobju trajanja pogodbe. Poleg tega je z naknadnega vidika nadomestilo, izplačano v obdobju od 3. decembra 2012 do 31. decembra 2014, nižje od zneska skupnih stroškov, ki jih je podjetje zabeležilo za zagotavljanje storitev v istem obdobju (glej uvodno izjavo 436). Bilo je celo nižje od zneska, predvidenega v gospodarskem in finančnem načrtu podjetja Trenitalia.

(488) Glede na navedeno Komisija meni, da skupno nadomestilo, ki ga je podjetje Trenitalia prejelo na podlagi tretje pogodbe, ni presegalo tistega, kar je bilo potrebno za kritje neto stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, in je bilo zato sorazmerno. To pomeni, da je bilo sorazmerno tudi nadomestilo, izplačano po 3. decembru 2012. Ugotovitev o sorazmernosti celotnega nadomestila, izplačanega podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe, ne vpliva na oceno drugih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni, da se nadomestila, izplačana po 3. decembru 2012, štejejo za združljiva z notranjim trgom.

8.4.3.3.4 Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco

(489) Komisija meni, da tretja pogodba ni mogla izkrivljati konkurence na 19 povezavah med deželami, ki jih je prizadelo nedelovanje trga. Prvič, pri večini teh povezav konkurenti podjetja Trenitalia niso imeli potrebnega dovoljenja za opravljanje storitev (glej uvodno izjavo 459). Drugič, tudi če bi v razmeroma kratkem obdobju pridobili zadevno dovoljenje, Komisija ugotavlja, da jim tretja pogodba ni preprečila vstopa na trg, temveč je le zagotavljala stalno opravljanje storitev na progah, za katere se je izkazalo, da niso zanimive za udeležence na trgu (glej uvodne izjave 460 in 461). Nazadnje, Italija je s pristopom „na zahtevo“ zagotovila, da ponudba podjetja Trenitalia ni presegla povpraševanja uporabnikov.

(490) Nasprotno pa bi izplačano nadomestilo v zvezi s 14 povezavami med deželami, na katerih je Komisija ugotovila, da ni bilo nedelovanja trga (glej uvodno izjavo 479), lahko izkrivljalo konkurenco, zlasti glede na to, da so bili konkurenti na teh progah prisotni že, ko sta se podjetje Trenitalia ter ministrstvo za infrastrukturo in promet dogovorili o vseh bistvenih elementih tretje pogodbe, in da bi lahko konkurenti brez tretje pogodbe okrepili svoje storitve na povezavah med deželami, na katerih so že opravljali storitve.

(491) Kar zadeva povezave severna Italija/severna Italija, zajete v tretji pogodbi, Komisija ugotavlja, da so bile namenjene zbiranju in optimizaciji prometnih tokov na povezavah sever/jug ter da so bile kot take pomožne povezavam med deželami (uvodna izjava 237). Komisija meni, da je tretja pogodba izkrivljala konkurenco le na povezavah severna Italija/severna Italija, ki so pomožne 14 povezavam med deželami, za katere Italija ni predhodno ugotovila nedelovanja trga.

9. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(492) Nadomestilo, izplačano na podlagi prve pogodbe, ni državna pomoč, razen: (a) nadomestila, dodeljenega za storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa, ki so se izvajale od 22. oktobra 2003, ki je pomenilo veljavno pomoč, in (b) nadomestila, dodeljenega za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko ter prek pristanišča Trst Marittima, ki so se izvajale od 15. marca 2003, ki pomeni novo pomoč. Ta nova pomoč, ocenjena na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 in splošnih načel Pogodbe, se šteje za združljivo državno pomoč v zvezi z zneski, izplačanimi za mednarodni železniški tovorni promet med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko; šteje se za nezakonito in nezdružljivo pomoč v zvezi z zneski, izplačanimi za mednarodni železniški tovorni promet prek pristanišča Trst Marittima.

(493) Nadomestilo, izplačano na podlagi druge pogodbe, ocenjeno na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 in splošnih načel Pogodbe, se šteje za združljivo državno pomoč, razen pomoči, plačane v zvezi s tarifno obveznostjo za železniški tovorni promet prek pristanišča Trst Marittima, ki se šteje za nezakonito nezdružljivo državno pomoč.

(494) Kar zadeva tretjo pogodbo, se nadomestilo, izplačano do 3. decembra 2012, ocenjeno na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 in splošnih načel Pogodbe, šteje za združljivo državno pomoč. Nadomestilo, izplačano po 3. decembru 2012 na podlagi tretje pogodbe, za katero se združljivost oceni neposredno na podlagi člena 93 PDEU, pomeni nezakonito pomoč ter se delno šteje za združljivo pomoč in delno za nezdružljivo pomoč. Znesek, ki ga je Italija izplačala podjetju Trenitalia v zvezi s storitvami železniškega tovornega prometa, zagotovljenimi na naslednjih 19 povezavah med deželami, pomeni nezakonito združljivo pomoč: Molize/Molize, Sicilija/Sicilija, Abruci/Bazilikata, Abruci/Kampanija, Abruci/Kalabrija, Abruci/Sicilija, Bazilikata/Kalabrija, Bazilikata/Kampanija, Bazilikata/Sicilija, Kalabrija/Apulija, Kalabrija/Sicilija, Kampanija/Molize, Kampanija/Apulija, Kampanija/Sicilija, Molize/Kalabrija, Molize/Sicilija, Apulija/Sicilija, Sicilija/severna Italija, Kalabrija/severna Italija (in povezane povezave severna Italija/severna Italija). Znesek, ki ga je Italija izplačala podjetju Trenitalia v zvezi s storitvami železniškega tovornega prometa, zagotovljenimi na naslednjih 14 povezavah med deželami, pomeni nezakonito nezdružljivo pomoč: Abruci/Abruci, Kalabrija/Kalabrija, Kampanija/Kampanija, Apulija/Apulija, Abruci/Molize, Abruci/Apulija, Bazilikata/Apulija, Kalabrija/Kampanija, Molize/Apulija, Molize/severna Italija, Apulija/severna Italija, Kampanija/severna Italija, Bazilikata/severna Italija, Abruci/severna Italija (in povezane povezave severna Italija/severna Italija). Italija je pri navedenih 14 povezavah med deželami, na katerih so storitve opravljali tudi konkurenti podjetja Trenitalia, storila očitno napako pri presoji, ker je menila, da trg brez tretje pogodbe ne bi mogel zagotoviti vseh ali dela storitev, ki jih je podjetje Trenitalia zagotavljalo na podlagi tretje pogodbe.

Preglednica 16

Sklepna ugotovitev glede zadevnih treh pogodb o izvajanju javne službe

Ukrepi državne pomoči	Ocena državne pomoči
Prva pogodba	**Brez pomoči**: nadomestilo za (a) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa pred 15. marcem 2003; (b) storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa pred 22. oktobrom 2003. **Veljavna pomoč**: nadomestilo za storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa med 22. oktobrom 2003 in 31. decembrom 2003. **Nova pomoč**: nadomestilo za storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet med 15. marcem 2003 in 31. decembrom 2003, od tega: — *združljiva pomoč*: nadomestilo za zagotavljanje storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko, — *nezakonita nezdružljiva pomoč*: nadomestilo za zagotavljanje storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima.

Ukrepi državne pomoči	Ocena državne pomoči
Druga pogodba	**Nova pomoč:** nadomestilo za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa, od tega: — *združljiva pomoč*: nadomestilo za zagotavljanje storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko ter zagotavljanje storitev nacionalnega železniškega tovornega prometa (tarifne obveznosti in obveznosti upravljanja), — *nezakonita nezdružljiva pomoč*: nadomestilo za zagotavljanje storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima.
Tretja pogodba	**Nova pomoč:** nadomestilo za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa, od tega: — *združljiva pomoč*: pomoč, izplačana do 3. decembra 2012 za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa, — *nezakonita združljiva pomoč*: pomoč, izplačana po 3. decembru 2012 za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa na 19 povezavah med deželami iz uvodne izjave 456 in povezanih povezavah severna Italija/severna Italija, — *nezakonita nezdružljiva pomoč*: pomoč, izplačana po 3. decembru 2012 za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa na 14 povezavah med deželami iz uvodne izjave 457 in povezanih povezavah severna Italija/severna Italija.

10. **VRAČILO**

(495) Komisija je v skladu s PDEU in ustaljeno sodno prakso sodišč Unije pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica spremeniti ali odpraviti pomoč, za katero je Komisija ugotovila, da ni združljiva z notranjim trgom ([287]). Poleg tega sodišča Unije dosledno menijo, da je obveznost države članice, da odpravi pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja ([288]).

(496) V zvezi s tem so sodišča Unije odločila, da je ta cilj dosežen, ko prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in se tako odpove prednosti, ki jo je imel v primerjavi s konkurenti na notranjem trgu, ter se znova vzpostavijo razmere, kakršne so bile pred izplačilom pomoči ([289]).

(497) V skladu s sodno prakso člen 16(1) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([290]) določa, da „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč“.

(498) Glede na to, da so bila nekatera nadomestila iz uvodnih izjav 492, 493 in 494, izplačana podjetju Trenitalia, izvedena v nasprotju s členom 108(3) PDEU ter je bilo zanje ugotovljeno, da pomenijo nezakonito in nezdružljivo pomoč, jih je treba vrniti, da se ponovno vzpostavi stanje na notranjem trgu, kakršno je bilo pred odobritvijo zadevnega ukrepa. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti od datuma, ko so bili dani na voljo podjetju Trenitalia, do dejanskega vračila.

([287]) Sodba z dne 12. julija 1973, Komisija/Nemčija, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.
([288]) Sodba z dne 21. marca 1990, Belgija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 66.
([289]) Sodba z dne 17. junija 1999, Belgija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točki 64 in 65.
([290]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

(499) Z nobeno določbo prava Unije se od Komisije ne zahteva, naj pri odreditvi vračila pomoči, razglašene za nezdružljivo z notranjim trgom, določi natančen znesek pomoči, ki ga je treba vrniti. Nasprotno, zadostuje, da so v sklepu Komisije podatki, ki njegovemu naslovniku omogočajo, da ta znesek brez večjih težav opredeli sam ([291]).

(500) Znesek nezakonite in nezdružljive pomoči, dodeljene podjetju Trenitalia, se izračuna na naslednji način.

(501) Kar zadeva nezakonito in nezdružljivo pomoč, dodeljeno podjetju Trenitalia na podlagi prve in druge pogodbe v obliki nadomestil za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima med 15. marcem 2003 in 31. decembrom 2008, se njen znesek izračuna kot razlika med dejanskimi prihodki, ki izhajajo iz uporabe tarifne obveznosti, in prihodki, ki bi jih podjetje Trenitalia imelo, če bi uporabljalo svojo standardno tarifo, pomnožena s skupnim številom vagonov, s katerim se je manipuliralo v pristanišču Trst Marittima.

(502) Kar zadeva nezakonito in nezdružljivo pomoč, ki je bila podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe po 3. decembru 2012 dodeljena za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa, ki se zagotavljajo na 14 povezavah med deželami iz uvodne izjave 494 in povezanih povezavah severna Italija/severna Italija, se njen znesek izračuna ob upoštevanju odstotka vlakovnih kilometrov, ki jih je podjetje Trenitalia opravilo na navedenih 14 povezavah med deželami (in povezanih povezavah severna Italija/severna Italija), v primerjavi s skupnim številom vlakovnih kilometrov, za katere je prejelo nadomestilo na podlagi tretje pogodbe po 3. decembru 2012.

(503) Komisija ugotavlja, da se je po sklepu o začetku postopka izvedlo obsežno prestrukturiranje oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet (glej uvodni izjavi 46 in 47). Skupina FS, ki je izključna lastnica podjetja Trenitalia, je leta 2017 vse svoje dejavnosti tovornega prometa prenesla na nov subjekt, imenovan skupina Mercitalia Group, ki je pod izključnim nadzorom skupine FS. Tak postopek prestrukturiranja je vključeval oddelitev oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet v korist podjetja Mercitalia Rail.

(504) Če upravičenec do nezakonite in nezdružljive državne pomoči svoje dejavnosti v celoti ali delno prenese na drugo podjetje, se lahko obveznost vračila nezakonite in nezdružljive državne pomoči razširi na podjetje, ki ima dejansko prednost zaradi prenosa dejavnosti (naslednika) ([292]). Poleg tega se lahko obveznost vračila v primeru združitve ali drugih oblik reorganizacije podjetij prenese na subjekt, ki še vedno posluje ([293]).

(505) Komisija ugotavlja, da je bil prenos oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet na podjetje Mercitalia Logistics predvsem reorganizacija podjetij v obliki prenosa dejavnosti železniškega tovornega prometa znotraj skupine FS s podjetja Trenitalia na podjetje Mercitalia Rail, pri čemer ni bilo plačila cene. Skupina FS je sama predstavila prenos kot reorganizacijo svoje dejavnosti tovornega prometa (glej uvodno izjavo 46). Kot so priznali italijanski organi, je podjetje Mercitalia Rail 1. januarja 2017 po italijanskem pravu kot novi lastnik oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet postalo pravni naslednik podjetja Trenitalia na trgu železniškega tovornega prometa.

(506) V skladu s točko 95 obvestila o vračilu je v primeru združitve ali druge oblike organizacije podjetij podjetje, ki mora vrniti katero koli nezdružljivo in nezakonito pomoč, prvotni upravičenec ali, če od slednjega ni mogoče izterjati pomoči, njegov pravni naslednik.

([291]) Sodba z dne 18. oktobra 2007, Komisija/Francija, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, točka 29 in navedena sodna praksa.

([292]) Sodba z dne 21. marca 1991, Italija/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, točka 57, in Sporočilo Komisije Obvestilo Komisije o vračilu nezakonite in nezdružljive državne pomoči (UL C 247, 23.7.2019, str. 1) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o vračilu), točka 89. Prejemnik se mora z vračilom pomoči odreči prednosti, ki jo je predhodno užival na trgu, tako da se ponovno vzpostavi stanje, ki je obstajalo pred izplačilom pomoči.

([293]) Obvestilo o vračilu, točka 95.

(507) Zato Komisija ugotavlja, da mora Italija vsako pomoč, ki je bila na podlagi tega sklepa razglašena za nezakonito in nezdružljivo, izterjati od podjetja Trenitalia kot neposrednega upravičenca do navedene pomoči ali, če Italija od podjetja Trenitalia ne more izterjati nezakonite in nezdružljive pomoči, od pravnega naslednika podjetja Trenitalia, tj. podjetja Mercitalia Rail.

(508) Zgornji sklep se ne bi spremenil niti ob predpostavki, kot trdijo italijanski organi, da pravno nasledstvo ne pomeni prenosa obveznosti, povezanih z nezakonito in nezdružljivo pomočjo, dodeljeno podjetju Trenitalia pred oddelitvijo, na podjetje Mercitalia Rail (glej uvodno izjavo 198). Kot bo pojasnjeno v uvodnih izjavah 511 do 517, se podjetje Mercitalia Rail v vsakem primeru šteje tudi za gospodarskega naslednika podjetja Trenitalia na trgu železniškega tovornega prometa.

(509) V skladu s točko 89 obvestila o vračilu, če v fazi izvajanja sklepa o vračilu pomoči ni mogoče doseči, da prvotni upravičenec vrne pomoč, in je bila pomoč prenesena na drugo podjetje, bi morala država članica razširiti vračilo na podjetje, ki ima dejansko prednost zaradi prenosa dejavnosti, ter zagotoviti, da se obveznost vračila ne zaobide. Tak prenos se lahko izvede v obliki prodaje vseh ali dela sredstev upravičenca, po kateri dejavnosti ne izvaja več isti pravni subjekt.

(510) V skladu s sodbo Sodišča z dne 8. maja 2003, Italija in SIM 2/Komisija ([294]), ocena gospodarske kontinuitete med upravičencem do pomoči in podjetjem, na katerega so bila prenesena sredstva upravičenca, temelji na sklopu kazalnikov. Za ugotavljanje gospodarske kontinuitete se lahko upoštevajo naslednji dejavniki, vendar ne nujno kumulativno ([295]): (a) ali prodajna cena ustreza tržni ceni; (b) obseg prenosa (sredstva in obveznosti, delovna sila, obstoj funkcionalnih svežnjev sredstev); (c) identiteta kupcev; (d) trenutek prenosa (po začetku predhodne ocene, formalnega postopka preiskave ali končnega sklepa); (e) ekonomska logika transakcije.

(511) V tem primeru Komisija meni, da obstaja več dejavnikov, ki skupaj omogočajo sklep o obstoju gospodarske kontinuitete med podjetjema Trenitalia in Mercitalia Rail.

(512) Prvič, kar zadeva identiteto kupca, so prenesene dejavnosti nazadnje ostale pod istim lastnikom (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Nesporno je, da sta obe podjetji, tj. Trenitalia in Mercitalia Rail (slednje posredno prek podjetja Mercitalia Logistics) pod nadzorom podjetja Ferrovie dello Stato S.p.A., holdinga skupine FS.

(513) Drugič, kar zadeva ekonomsko logiko in namen transakcije, je prav tako jasno, da je bila celotna transakcija zasnovana zgolj kot reorganizacija podjetij znotraj skupine FS (uvodna izjava 48). Namen te reorganizacije je bil še naprej učinkoviteje upravljati oddelek podjetja Trenitalia za tovorni promet in druge dejavnosti v železniškem tovornem prometu skupine FS, tako da se dodelijo enemu subjektu (skupini Mercitalia).

(514) Tretjič, ni sporno (glej uvodno izjavo 47), da podjetje Mercitalia Rail podjetju Trenitalia ni plačalo nobene cene za prenos oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet in da je bil prenos izveden z zmanjšanjem osnovnega kapitala podjetja Trenitalia in sorazmernim povečanjem vrednosti kapitala podjetja Mercitalia Rail v znesku, ki je enak knjigovodski vrednosti prenesenega oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet. Zato transakcija ni bila strukturirana tako, da bi preprečila prenos nezdružljive pomoči s podjetja Trenitalia na podjetje Mercitalia Rail.

([294]) Sodba Sodišča z dne 8. maja 2003, Italijanska republika in SIM 2 Multimedia SpA/Komisija, združeni zadevi C-328/99 in C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Ta sklop kazalnikov je Sodišče potrdilo v sodbi z dne 29. aprila 2021, Fortischem a.s, C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, točka 59.

(515) Četrtič, kar zadeva obseg prenosa, kot so navedli italijanski organi in sama skupina FS v finančnem poročilu za leto 2017 (glej uvodni izjavi 46 in 47), je podjetje Mercitalia Rail prevzelo vsa sredstva ([296]) in tekoče pogodbe oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet. Podjetje Mercitalia Rail je prevzelo zlasti: (a) vse komercialne pogodbe, ki jih je podjetje Trenitalia sklenilo v zvezi z dejavnostjo tovornega prometa, ter dostop do vseh informacij in podrobnosti o strankah podjetja Trenitalia v tovornem prometu; (b) celotno osebje in vodstvo oddelka podjetja Trenitalia za tovorni promet (tj. 3 117 zaposlenih in 15 direktorjev), ki so ohranili enake pogodbene pogoje, kot so jih imeli pred oddelitvijo; (c) vse poslovne licence in licence za intelektualno lastnino v zvezi z dejavnostmi tovornega prometa, ki so bile v lasti podjetja Trenitalia; (d) vse najemne pogodbe, ki se nanašajo na dejavnosti tovornega prometa (vozni park, infrastruktura itd.), ter lastninske pravice na sredstvih, ki so bila prej v lasti podjetja Trenitalia, ter (e) zmogljivosti in pravice dostopa do železniške infrastrukture in/ali storitvenih zmogljivosti, ki jih je imelo podjetje Trenitalia v Italiji in kateri koli drugi državi članici. Prenos je vključeval tudi pomemben del obveznosti podjetja Trenitalia ([297]).

(516) Nazadnje, kar zadeva trenutek prenosa, je bila reorganizacija podjetij izvedena po začetku formalnega postopka preiskave, tj. ko je bilo podjetje Trenitalia že seznanjeno s tveganjem vračila.

(517) Vsi elementi, navedeni v uvodnih izjavah 512 do 516, kažejo na obstoj gospodarske kontinuitete med podjetjema Trenitalia in Mercitalia Rail v zvezi z njuno dejavnostjo tovornega prometa. Italijanski organi niso predložili nobenega elementa, s katerim bi se lahko izpodbijala ta ugotovitev. Trditev, da podjetje Trenitalia na podjetje Mercitalia Rail ni nameravalo prenesti morebitnih obveznosti, ki izhajajo iz morebitne nezakonite in nezdružljive državne pomoči, in da je tretja pogodba že potekla, ne izključuje, da ima podjetje Mercitalia Rail korist od nezakonite in nezdružljive pomoči, ki jo je prejel oddelek podjetja Trenitalia za tovorni promet. Dejstvo, da varnostno spričevalo podjetja Trenitalia ni bilo del prenosa, samo po sebi ne izključuje, da je podjetje Mercialia Rail poslovalo z gospodarsko kontinuiteto s podjetjem Trenitalia, poleg tega pa je posledica dejstva, da je moralo novoustanovljeno podjetje Mercitalia Rail v skladu z veljavno zakonodajo ([298]) pridobiti lastno spričevalo, da je lahko delovalo kot prevoznik v železniškem prometu na trgu železniškega tovornega prometa.

(518) Glede na obstoj gospodarske kontinuitete med podjetjema Trenitalia in Mercitalia Rail v zvezi z njuno dejavnostjo tovornega prometa bi bilo treba slednje šteti za gospodarskega naslednika podjetja Trenitalia.

(519) Če podjetje Trenitalia ne more vrniti nezakonite in nezdružljive pomoči, bi bilo treba vračilo razširiti na podjetje Mercitalia Rail kot pravnega naslednika ali v vsakem primeru kot gospodarskega naslednika podjetja Trenitalia –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, ne pomeni državne pomoči, kar zadeva: (a) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem tovornem omrežju, opravljene pred 15. marcem 2003, in (b) storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa, opravljene pred 22. oktobrom 2003.

([296]) Kot so italijanski organi pojasnili v odgovorih z dne 11. aprila 2023, so sredstva vključevala opredmetena sredstva (zgradbe, naprave, opremo, vozni park), neopredmetena sredstva (predvsem programsko opremo, povezano s sistemi upravljanja oddelka), deleže v hčerinskih, pridruženih in drugih podjetjih ter zaloge (predvsem rezervne dele za vzdrževanje voznega parka); kratkoročne terjatve do kupcev.

([297]) Kot so italijanski organi pojasnili v dopisu z dne 11. aprila 2023, so prenesene obveznosti vključevale finančni dolg veje podjetja (sestavljen predvsem iz kratkoročnega financiranja matičnega podjetja Ferrovie dello Stato S.p.A.), rezervacije za odpravnine in druge prejemke osebja, rezervacije za tveganja in stroške, druge kratkoročne obveznosti in kratkoročne obveznosti do dobaviteljev. Nasprotno pa, kot je navedeno v uvodni izjavi 198, prenos ni vključeval obveznosti, ki bi lahko izhajale iz morebitne ugotovitve nezakonite in nezdružljive pomoči, dodeljene podjetju Trenitalia za zagotavljanje storitev železniškega tovornega prometa pred oddelitvijo.

([298]) Glej opombo [44].

Nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa do 31. decembra 2003, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, kar zadeva: (a) storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem tovornem omrežju, opravljene od 15. marca 2003, in (b) storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa, opravljene od 22. oktobra 2003.

Nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia na podlagi druge pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

Nadomestilo, dodeljeno podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 2

Državna pomoč, dodeljena podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, se šteje za veljavno pomoč, kar zadeva storitve nacionalnega železniškega tovornega prometa, opravljene med 22. oktobrom 2003 in 31. decembrom 2003. Državna pomoč, dodeljena podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, se šteje za novo pomoč, kar zadeva storitve mednarodnega železniškega tovornega prometa v vseevropskem železniškem tovornem omrežju, opravljene med 15. marcem 2003 in 31. decembrom 2003.

Državna pomoč, dodeljena podjetju Trenitalia na podlagi druge pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, se šteje za novo pomoč.

Državna pomoč, dodeljena podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, se šteje za novo pomoč.

Člen 3

Državna pomoč, izplačana podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa med italijanskim pristaniščem Trst in Madžarsko, je združljiva z notranjim trgom. Državna pomoč, izplačana podjetju Trenitalia na podlagi prve pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima, se je nezakonito izvajala v nasprotju s členom 108(3) PDEU in je nezdružljiva z notranjim trgom.

Državna pomoč, izplačana podjetju Trenitalia na podlagi druge pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, je združljiva z notranjim trgom, razen državne pomoči, izplačane podjetju Trenitalia za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev mednarodnega železniškega tovornega prometa prek pristanišča Trst Marittima, ki se je nezakonito izvajala v nasprotju s členom 108(3) PDEU in je nezdružljiva z notranjim trgom.

Državna pomoč, izplačana podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe v zvezi z zagotavljanjem storitev železniškega tovornega prometa, je zakonita, kar zadeva pomoč, izplačano do 3. decembra 2012, pomoč, izplačana po 3. decembru 2012, pa se je nezakonito izvajala v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Državna pomoč, izplačana podjetju Trenitalia na podlagi tretje pogodbe, je združljiva z notranjim trgom, razen državne pomoči, izplačane po 3. decembru 2012 za storitve na naslednjih 14 povezavah med deželami (vključno z vsemi povezanimi povezavami severna Italija/severna Italija): Abruci/Abruci, Kalabrija/Kalabrija, Kampanija/Kampanija, Apulija/Apulija, Abruci/Molize, Abruci/Apulija, Bazilikata/Apulija, Kalabrija/Kampanija, Molize/Apulija, Molize/severna Italija, Apulija/severna Italija, Kampanija/severna Italija, Bazilikata/severna Italija, Abruci/severna Italija, ki ni združljiva z notranjim trgom.

Člen 4

Podjetje Trenitalia Italiji vrne nezdružljivo pomoč iz člena 3, če pa take pomoči ne more vrniti, jo vrne naslednik podjetja Trenitalia, tj. podjetje Mercitalia Rail.

Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti za obdobje od datuma, ko so bili dani na voljo upravičencu, do datuma njihovega dejanskega vračila.

Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ([299]) in Uredbo Komisije (ES) št. 271/2008 ([300]) o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.

Člen 5

Nezdružljiva pomoč iz člena 3 se vrne takoj in učinkovito.

Italija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

Člen 6

Italija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu predloži naslednje informacije:

— skupni znesek pomoči, ki ga je prejel upravičenec,

— skupni znesek (glavnica in obresti za vračilo), ki ga mora upravičenec vrniti,

— podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom,

— dokumente, ki dokazujejo, da je bilo upravičencu odrejeno vračilo pomoči.

Italija Komisijo obvešča o napredku v zvezi z nacionalnimi ukrepi, sprejetimi za izvajanje tega sklepa, dokler pomoč iz člena 3 ni v celoti vrnjena. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Predloži tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki jih je upravičenec že vrnil.

Člen 7

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

([299]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

([300]) Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

Komisija lahko zneske pomoči in obresti za vračilo, izterjane z izvajanjem tega sklepa, objavi brez poseganja v člen 30 Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([301]).

V Bruslju, 24. novembra 2023

Za Komisijo
Didier REYNDERS
član Komisije

([301]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).