



2024/2860

18.11.2024.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2024/2860

(2023. gada 24. novembris)

par SA.32953 (2014/C) – Valsts atbalsta pasākumi par labu *Trenitalia S.p.A.* – Itālija

(izziņots ar dokumenta numuru C(2023) 8017)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad tā aicinājusi ieinteresētās personas sniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ⁽¹⁾, un ņemot vērā šo personu piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2011. gada 18. aprīlī saņēma sūdzību par Itālijas valsts atbalsta iespējamu piešķiršanu uzņēmumam *Trenitalia S.p.A.* (turpmāk tekstā – “**Trenitalia**”), kas ir *Ferrovie dello Stato Group* (turpmāk tekstā – “**FS grupa**”) daļa, kompensācijas veidā par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā saskaņā ar trim sabiedrisko pakalpojumu līgumiem (turpmāk tekstā – “**pasākumi**”). Šī sūdzība tika reģistrēta ar atsauces numuru SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). Sūdzības iesniedzējs 2011. gada 26. septembrī sniedza papildu informāciju.
- (2) Komisija ar 2011. gada 18. oktobra vēstuli šo sūdzību pārsūtīja Itālijas iestādēm un pieprasīja informāciju par pasākumiem.
- (3) Itālija 2011. gada 16. novembrī lūdza pagarināt termiņu atbildes sniegšanai uz informācijas pieprasījumu, un Komisija to pagarināja 2011. gada 24. novembrī. Itālija 2011. gada 14. decembrī lūdza skaidrojumus attiecībā uz Komisijas informācijas pieprasījumu, kurus Komisija sniedza tajā pašā dienā. Itālija 2011. gada 15. decembrī lūdza vēlreiz pagarināt termiņu prasītās informācijas sniegšanai, un tas tika pagarināts 2011. gada 20. decembrī.
- (4) Itālija 2012. gada 31. janvārī un 2012. gada 17. februārī sniedza daļējas atbildes uz 2011. gada 18. oktobra informācijas pieprasījumu. Komisija 2012. gada 22. februārī nosūtīja Itālijai atgādinājumu, pieprasot trūkstošo informāciju. Itālija 2012. gada 11. aprīlī sniedza papildu informāciju, atbildot uz Komisijas 2011. gada 18. oktobra informācijas pieprasījumu.
- (5) Sūdzības iesniedzējs 2012. gada 4. aprīlī papildināja savu sūdzību ar papildu apgalvojumiem.
- (6) Komisija 2012. gada 29. oktobrī pieprasīja, lai Itālija sniedz papildu informāciju. Itālija pieprasīto informāciju nosūtīja 2013. gada 8. janvārī, 2013. gada 11. janvārī un 2013. gada 17. janvārī.
- (7) Komisija 2013. gada 29. oktobrī no sūdzības iesniedzēja saņēma papildu apgalvojumus.

⁽¹⁾ OVC 156, 23.5.2014., 77. lpp.

- (8) Komisija 2014. gada 28. marta vēstulē informēja Itāliju, ka tā ir nolēmusi sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk tekstā – “LESD”) 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz iepriekš minētajiem pasākumiem (turpmāk tekstā – “**lēmums par procedūras sākšanu**”).
- (9) Lēmums par procedūras sākšanu attiecās arī uz valsts atbalsta iespējamu piešķiršanu, par ko varētu būt uzskatāma *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A* dzelzceļa infrastruktūras aktīvu bezmaksas nodošana uzņēmumiem *Trenitalia* un *FS Logistica* (lieta SA.32179). Komisija šos pasākumus novērtēs atsevišķā lēmumā. Šis lēmums attiecas tikai uz kompensāciju, kas izmaksāta *Trenitalia* saskaņā ar trim sabiedrisko pakalpojumu līgumiem (turpmāk tekstā – “**PSC**”) par sabiedrisko pakalpojumu saistību (turpmāk tekstā – “**PSO**”) izpildi dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē.
- (10) Itālija 2014. gada 22. aprīlī lūdza pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu, un Komisija to pagarināja 2014. gada 28. aprīlī. Itālija 2014. gada 21. maijā lūdza vēlreiz pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu, un Komisija to pagarināja nākamajā dienā.
- (11) Lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts 2014. gada 23. maijā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (?). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par pasākumiem.
- (12) Itālija 2014. gada 24. jūnijā iesniedza piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu. Piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu Komisija saņēma no trim ieinteresētajām personām: Eiropas Dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopiena (turpmāk tekstā – “**CER**”) iesniedza piezīmes 2014. gada 19. jūnijā; *FerCargo*, privāto dzelzceļa kravu pārvadātāju apvienība, iesniedza piezīmes 2014. gada 8. jūlijā (?); un *FS* grupa iesniedza piezīmes 2014. gada 23. jūlijā (?).
- (13) Komisija ieinteresēto personu piezīmes nosūtīja Itālijai. Itālija 2014. gada 20. novembrī nosūtīja savas piezīmes par šo ieinteresēto personu piezīmēm. Itālija 2015. gada 4. novembrī savām piezīmēm pievienoja papildu informāciju.
- (14) Komisija 2017. gada 22. decembrī nosūtīja Itālijai informācijas pieprasījumu, uz kuru Itālija daļēji atbildēja 2018. gada 5. un 15. februārī. 2018. gada 21. martā notika sanāksme, kurā piedalījās Komisijas dienestu un Itālijas iestāžu pārstāvji. Komisija 2018. gada 3. aprīlī nosūtīja Itālijai papildu informācijas pieprasījumu, uz kuru Itālija atbildēja 2018. gada 23. maijā. 2018. gada 18. decembrī notika sanāksme, kurā piedalījās Komisijas dienestu un Itālijas iestāžu pārstāvji. Pēc minētās sanāksmes Itālija 2019. gada 18. un 19. februārī sniedza papildu informāciju.
- (15) 2020. gada sākumā sākās Covid-19 pandēmija, kas izraisīja lielu satricinājumu Savienības ekonomikā un prasīja koordinētu dalībvalstu un Savienības iestāžu ekonomikas reakciju, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz Savienības ekonomiku. Šajos ārkārtas apstākļos Komisija centās steidzami reaģēt uz paziņojumiem par valsts atbalsta pasākumiem, kas piešķirti saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu, un ieviesa visus nepieciešamos procesuālos atvieglojumus, lai Komisija varētu ātri īstenot apstiprināšanas procesu (?). Covid-19 krīzes laikā Komisijai bija jāpiešķir prioritāte Covid-19 valsts atbalsta pasākumiem (?); līdz ar to formālās izmeklēšanas procedūras pabeigšana par attiecīgajiem pasākumiem, kā arī citu procedūru pabeigšana ir aizkavējusies.

(?) Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(?) *FerCargo* 2014. gada 13. jūnijā lūdza Komisiju pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu. Pieprasījumu pamatoja nepieciešamība savākt pietiekamu informāciju no visiem apvienības biedriem. Komisija 2014. gada 17. jūnijā piešķīra *FerCargo* termiņa pagarinājumu.

(?) *FS* grupa 2014. gada 16. jūnijā nosūtīja Komisijai pamatotu pieprasījumu pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu. Komisija 2014. gada 17. jūnijā deva *FS* grupai laiku līdz 2014. gada 23. jūlijam piezīmju iesniegšanai.

(?) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Centrālajai bankai, Eiropas Investīciju bankai un Eurogrupai “Koordinēta ekonomikas reakcija uz Covid-19 uzliesmojumu”, COM(2020) 112 final, 13.3.2020., 5. iedaļa.

(?) Saraksts ar visiem lēmumiem, ko Komisija pieņēmusi Covid-19 pandēmijas laikā saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu un 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu un Komisijas paziņojumu “Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā” (OV C 91 I, 20.3.2020., 1. lpp.), ir pieejams šajā tīmekļvietnē: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (pēdējo reizi skatīta 15.11.2023.).

- (16) Turklāt 2022. gada 24. februārī Krievija sāka militāru agresiju pret Ukrainu. Krievijas militārās agresijas tiešajām un netiešajām sekām bija ekonomiska ietekme uz visu iekšējo tirgu. Šajā situācijā Komisijai bija ātri jāreaģē, lai mazinātu tūlītējās negatīvās sociālās un ekonomiskās sekas Savienībā. Šajos ārkārtas apstākļos Komisija tika aicināta steidzami reaģēt uz paziņojumiem par valsts atbalsta pasākumiem, kas piešķirti saistībā ar Ukrainas krīzi⁽⁷⁾. Komisijai 2022. un 2023. gadā par prioritāti bija jāizvirza minēto valsts atbalsta pasākumu izskatīšana⁽⁸⁾, tādējādi vēl vairāk aizkavējot formālās izmeklēšanas procedūras pabeigšanu attiecībā uz šajā izmeklēšanā apskatītajiem pasākumiem.
- (17) Komisija 2023. gada 19. janvārī nosūtīja Itālijas iestādēm papildu informācijas pieprasījumu, uz kuru tās atbildēja 2023. gada 11. aprīlī pēc tam, kad bija lūgušas un saņēmušas sākotnējā atbilžu iesniegšanas termiņa pagarinājumu. Šā pēdējā pieprasījuma mērķis cita starpā bija precizēt, kāda ir FS grupas struktūra pēc *Trenitalia* kravu pārvadājumu uzņēmējdarbības pārstrukturēšanas procesa.
- (18) Itālija 2023. gada 17. oktobrī piekrita izņēmuma kārtā atteikties no savām tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta saistībā ar 1958. gada Regulas Nr. 1⁽⁹⁾ 3. pantu, un tam, ka šis lēmums tiek pieņemts un paziņots angļu valodā.

2. TĀ TIESISKĀ REGULĒJUMA APRAKSTS, KAS REGLAMENTĒ DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

2.1. Dzelzceļa kravu pārvadājumu liberalizācija Savienībā un Itālijā

2.1.1. Savienībā

- (19) Savienība liberalizēja dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus trīs kārtās.
- (20) Pirmās likumdošanas iniciatīvas rezultātā 20. gs. 90. gadu sākumā tika pieņemta Padomes Direktīva 91/440/EEK⁽¹⁰⁾, kas dalībvalstīm bija jātransponē līdz 1993. gada 1. janvārim. Ar šo tekstu tika sāta dzelzceļa transporta liberalizācija, ieviešot tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai starptautiskām grupām un dzelzceļa uzņēmumiem, kas sniedz kombinētus⁽¹¹⁾ starptautiskos kravu pārvadājumu pakalpojumus, kā arī infrastruktūras pārvaldības un transporta darbību nošķirtības principu. Minētais nošķirtības princips attiecās nevis uz struktūrām, bet gan funkcijām, konkrētāk, grāmatvedības funkciju. Minētajā direktīvā tika vienkārši paredzēts (fakultatīvi), ka šo nošķirtību var panākt, izveidojot atsevišķas nodaļas vienā un tajā pašā uzņēmumā vai uzticot infrastruktūras pārvaldību atsevišķai vienībai.

⁽⁷⁾ Komisijas paziņojums "Krīzes pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pēc Krievijas agresijas pret Ukrainu" (OV C 131 I, 24.3.2022., 1. lpp.).

⁽⁸⁾ Saraksts ar visiem lēmumiem, kurus Komisija pieņēmusi saskaņā ar krīzes pagaidu regulējumu valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pēc Krievijas agresijas pret Ukrainu 2022. gadā, ir pieejams šajā tīmekļvietnē: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (pēdējo reizi skatīta 15.11.2023.).

⁽⁹⁾ Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV L 7, 6.10.1958., 385./58. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.).

⁽¹¹⁾ Saskaņā ar 1. pantu Padomes Direktīvā 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.) kombinētie pārvadājumi ir "kravu pārvadājumi starp dalībvalstīm, ja brauciena sākumposmā vai beigu posmā kravas automašīna, piekabe, puspiekabe, ar vilcēju vai bez vilcēja, kravas kaste vai 20 pēdu vai lielāks konteiners izmanto autoceļu un savukārt otrā brauciena posmā izmanto dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļus vai jūras ceļus, kas ir vismaz 100 km taisnā līnijā, un brauciena sākuma vai beigu posms pa autoceļu:

- ir starp kravas iekraušanas punktu un tuvāko piemēroto iekraušanas dzelzceļa staciju – sākuma posmam – un starp tuvāko piemēroto izkraušanas dzelzceļa staciju un kravas izkraušanas punktu – beigu posmam – vai
- ir ne vairāk kā 150 km rādiusā taisnā līnijā no iekraušanas vai izkraušanas izmantotās iekšzemes ūdensceļu ostas vai jūras ostas."

Citiem vārdiem sakot, kombinētie pārvadājumi ir intermodālo pārvadājumu veids, kurā lielākā brauciena daļa ir pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai jūru un kurā sākumposms un/vai beigu posms, ko veic pa autoceļu, ir stingri ierobežots.

- (21) Direktīva 91/440/EEK tika grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/12/EK⁽¹²⁾, kas bija daļa no tā dēvētās **pirmās dzelzceļa tiesību aktu paketes**⁽¹³⁾, kura dalībvalstīm bija jātransponē līdz 2003. gada 15. martam. Ar Direktīvu 2001/12/EK dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā tika piešķirtas piekļuves tiesības attiecībā uz šādiem pakalpojumu veidiem:
- starptautiskie kravu pārvadājumu pakalpojumi Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā (TERFN)⁽¹⁴⁾ (10. panta 3. punkts),
 - starptautiskie kravu pārvadājumu pakalpojumi visā Eiropas dzelzceļa tīklā no 2008. gada 15. marta (10. panta 3. punkta otrais teikums).
- (22) Lai uzlabotu drošību, savstarpēju izmantojamību un dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus atvēršanu, Savienība pieņēma Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/51/EK⁽¹⁵⁾ kā daļu no tā dēvētās **otrās dzelzceļa tiesību aktu paketes**⁽¹⁶⁾. Ar šo direktīvu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tika noteiktas piekļuves tiesības attiecībā uz šādiem pakalpojumu veidiem:
- starptautiskie kravu pārvadājumu pakalpojumi no 2006. gada 1. janvāra (šis termiņš ir agrāks par 2008. gada 15. marta termiņu, kas noteikts Direktīvā 2001/12/EK),
 - visu veidu kravu pārvadājumu pakalpojumi (iekšzemes un starptautiskie) no 2007. gada 1. janvāra.
- (23) Rezultātā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus tika atvērts konkurencei no 2003. gada 15. marta – Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā, no 2006. gada 1. janvāra – attiecībā uz starptautiskajiem kravu pārvadājumiem visā Savienības tīklā un no 2007. gada 1. janvāra – attiecībā uz dzelzceļa kravu kabotāžu. Tāpēc uzskata, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi kopš 2007. gada 1. janvāra ir pilnībā liberalizēti Savienības līmenī gan attiecībā uz iekšzemes, gan starptautiskajiem pārvadājumiem.
- (24) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/EK⁽¹⁷⁾ no 2015. gada 17. jūnija tika atcelta Direktīva 91/440/EEK, kas grozīta ar Direktīvu 2001/12/EK un Direktīvu 2004/51/EK. Direktīvas 2012/34/EK 10. panta 1. punktā ir noteikts: "Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem."

⁽¹²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/12/EK (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.).

⁽¹³⁾ Šī pakete ietvēra arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/13/EK (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu (OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.).

⁽¹⁴⁾ Aptuveni 50 000 km liels dzelzceļa tīkls, kas noteikts Direktīvas 2001/12/EK 10.a pantā un I pielikumā un kas Itālijā aptver ar dzelzceļu savienotās ostas: Ankonu [Ancona], Bari [Bari], Brindizi [Brindisi], Čivitavekiju [Civitavecchia], Dženovu [Genova], Džoiņa Tauro [Gioia Tauro], Spēciju [La Spezia], Livorno [Livorno], Neapoli [Napoli], Pjombīno [Piombino], Rāvennu [Ravenna], Salerno [Salerno], Savonu [Savona], Taranto [Taranto], Triesti [Trieste], Venēciju [Venezia].

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/51/EK (2004. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Šī tiesību aktu pakete ietvēra arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/50/EK (2004. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 881/2004 (2004. gada 29. aprīlis) par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽¹⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

2.1.2. Itālijā

- (25) Itālija pirmo reizi liberalizēja dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus no 2003. gada 22. oktobra, kad stājās spēkā 2003. gada 8. jūlija Likumdošanas dekrēts Nr. 188/2003 (turpmāk tekstā – **“2003. gada dekrēts”**)⁽¹⁸⁾, ar ko transponē pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi. Attiecībā uz iekšzemes kravu pārvadājumu pakalpojumiem un iekšzemes un starptautiskajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kas tiek sniegti valsts dzelzceļa infrastruktūrā, ar 2003. gada dekrēta 6. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri izmanto valsts dzelzceļa tīklu, tika piešķirtas dažādas piekļuves tiesības ar nosacījumu, ka tiek izpildītas konkrētas prasības⁽¹⁹⁾ un – ārvalstīs dibinātu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu gadījumā – ka tiek ievērots savstarpības princips.
- (26) Itālija transponēja Direktīvu 2004/51/EK ar 2007. gada 10. augusta Likumdošanas dekrētu Nr. 162/2007 (spēkā no 2007. gada 23. oktobra). Ar šo dekrētu tika grozīts 2003. gada dekrēts, no 2007. gada 23. oktobra piešķirot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļuvi visam Itālijas dzelzceļa tīklam saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai un, vēlākais, no 2007. gada 1. janvāra – piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, lai sniegtu visu veidu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus⁽²⁰⁾.
- (27) Visbeidzot, Itālija Direktīvu 2012/34/ES transponēja ar 2015. gada 15. jūlija Likumdošanas dekrētu Nr. 112/2015 (spēkā no 2015. gada 27. jūlija). Ar šo dekrētu tika atkārtoti apstiprinātas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesības piekļūt dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgum saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem, lai nodrošinātu konkurenci dzelzceļa nozarē⁽²¹⁾.

2.2. Tiesiskais regulējums, kas reglamentē sabiedrisko pakalpojumu saistības dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā

2.2.1. Savienības tiesību akti

- (28) Saskaņā ar LESD 93. pantu “atbalsts ir saderīgs ar Līgumiem, ja tas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atbilstība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem”.
- (29) Pamatojoties uz LESD 93. pantu, Padome pieņēma 1969. gada 26. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (turpmāk tekstā – **“Regula (EEK) Nr. 1191/69”**)⁽²²⁾. Regulā (EEK) Nr. 1191/69 tika paredzēti noteikumi, kas piemērojami sabiedrisko pakalpojumu saistībām (**PSO**) dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu jomā no 1969. gada 1. jūlija līdz 2009. gada 2. decembrim attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem un līdz 2012. gada 3. decembrim attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem (sk. 34. apsvērumu).

⁽¹⁸⁾ Likumdošanas dekrēts Nr. 188/2003 (2003. gada 8. jūlijs) (*Gazzetta Ufficiale* n 170), ar ko tika aizstāts prezidenta 1998. gada 8. jūlija Dekrēts Nr. 277/98 (*Gazzetta Ufficiale* n 187) un 1999. gada 16. marta Dekrēts Nr. 146/99 (*Gazzetta Ufficiale* n 119), ar kuriem tika transponētas Direktīvas 91/440/EK, 95/18/EK un 95/19/EK.

⁽¹⁹⁾ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas plānoja sniegt iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus Itālijā, papildus 2003. gada dekrēta 6. panta 1. punktā prasītajai dzelzceļa pārvadājumu licencei bija jābūt īpašai Infrastruktūras un transporta ministrijas atļaujai (2003. gada dekrēta 6. panta 2. punkts), kā noteikts 2000. gada 23. decembra Likuma Nr. 388 131. panta 1. punktā. Pēdējais minētais likums nepieciešamību paredzēt šādu atļauju pamatoja ar to, ka tādējādi Infrastruktūras un transporta ministrija varētu ierobežot dzelzceļa pārvadājumu tarifu paaugstināšanu un/vai garantēt dzelzceļa pārvadājumu darbību ekonomisko dzīvotspēju Itālijā.

⁽²⁰⁾ Likumdošanas dekrēta Nr. 162/2007 25. panta 1. punkts, ar ko groza 2003. gada dekrēta 12. panta 1. punktu. Itālija no 2007. gada 1. janvāra vairs nepieprasa, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu Infrastruktūras un transporta ministrijas īpašā atļauja, kas aprakstīta 19. zemsvītras piezīmē.

⁽²¹⁾ Likumdošanas dekrēta Nr. 112/2015 2. panta 1. punkta c) apakšpunkts.

⁽²²⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 1191/69 (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.), kas grozīta ar Padomes 1991. gada 20. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1893/91.

- (30) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. pantā PSO ir definētas kā “saistības, kuras attiecīgs transporta uzņēmums, ja tas būtu ievērojis savas komerciālas intereses, neuzņemtos vispār vai neuzņemtos tādā pašā mērogā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem”. PSO Regulas (EEK) Nr. 1191/69 nozīmē ietvēra saistības veikt darbību ⁽²³⁾, saistības veikt pārvadājumus ⁽²⁴⁾ un tarifu saistības ⁽²⁵⁾. Parametri, kas jāņem vērā, nosakot ekonomiskos zaudējumus, kurus rada PSO piemērošana, un kompensēšanas procedūras ir noteikti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 5. un 10.–13. pantā. Minētās regulas 1. panta 5. punktā bija prasīts tad, ja transporta uzņēmums ne tikai sniedz pakalpojumus, uz kuriem attiecas PSO, bet arī veic citas darbības, nošķirt uzskaiti, kā arī ieviest mehānismus, kas ļautu izvairīties no šķērssubsidēšanas starp sabiedrisko pakalpojumu nodaļu un nodaļu, kura atbild par citām darbībām.
- (31) Ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 1893/91 ⁽²⁶⁾, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 1191/69, tika atcelta iespēja dalībvalstīm saglabāt vai uzlikt PSO transporta uzņēmumiem, izņemot tos, kuru darbība aprobežojas tikai ar pilsētas, piepilsētas vai reģionālo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu ⁽²⁷⁾. Ar šo grozījumu Regulā (EEK) Nr. 1191/69 tika ieviesta jauna iedaļa par PSC, kas sastāv no viena panta (14. pants), kurā dalībvalstīm ir dota iespēja noslēgt PSC, lai sabiedrībai nodrošinātu pietiekamus pārvadājumu pakalpojumus ⁽²⁸⁾.
- (32) Padomes Regula (EEK) Nr. 1107/70 ⁽²⁹⁾ noteica papildu regulējumu attiecībā uz atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem. Minētajā regulā bija paredzēts, ka dalībvalstis nevar uzlikt PSO, kas ietver atbalsta piešķiršanu saskaņā ar LESD 93. pantu, izņemot tarifu saistības, uz kurām neattiecas Regula (EEK) Nr. 1191/69 ⁽³⁰⁾, un transporta uzņēmumus un darbības, uz ko minētā regula neattiecas.
- (33) *Altmark* spriedumā ⁽³¹⁾ Tiesa norādīja, ka tiek uzskatīts, ka Regulā (EEK) Nr. 1191/69 un Regulā (EEK) Nr. 1107/70 ir izsmēloši uzskaitīti apstākļi, kādos dalībvalstu iestādes var piešķirt atbalstu saskaņā ar LESD 93. pantu. Šo punktu Tiesa apstiprināja arī *Combis* spriedumā ⁽³²⁾.
- (34) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ⁽³³⁾ tika atcelta gan Regula (EEK) Nr. 1191/69, gan Regula (EEK) Nr. 1107/70; tā stājās spēkā 2009. gada 3. decembrī. Tomēr Regulas (EK) Nr. 1370/2007 10. pantā bija noteikts, ka Regulu (EEK) Nr. 1191/69 turpina piemērot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem trīs gadus pēc Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanās spēkā.

⁽²³⁾ Sk. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 3. punktu.

⁽²⁴⁾ Sk. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 4. punktu.

⁽²⁵⁾ Sk. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 5. punktu.

⁽²⁶⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 1893/91 (1991. gada 20. jūnijs), ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.).

⁽²⁷⁾ Grozītās Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 5. punktā bija noteikts: “Dalībvalstu kompetentas iestādes tomēr var saglabāt vai uzlikt 2. pantā minētās sabiedrisko pakalpojumu saistības pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Šo pakalpojumu sniegšanas nosacījumi un cita ar tiem saistīta informācija, ieskaitot kompensēšanas metodes, sīki izklāstīta II, III un IV iedaļā.”

⁽²⁸⁾ Sk. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktu.

⁽²⁹⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 1107/70 (1970. gada 4. jūnijs) par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem (OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp.). Šī regula neskāra Padomes 1969. gada 26. jūnija Regulas (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos un Padomes Regulas (EEK) Nr. 1191/69 noteikumus.

⁽³⁰⁾ Saskaņā ar tarifu saistību definīciju, kas sniegta Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 5. punktā.

⁽³¹⁾ 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108. punkts.

⁽³²⁾ 2004. gada 16. marta spriedums *Danske Busvognmænd/Komisija (Combis)*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, 100. punkts.

⁽³³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

- (35) Regulu (EK) Nr. 1370/2007 piemēro tikai pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un citiem sliežu ceļiem, kā arī autopārvadājumiem, izņemot kravu pārvadājumus (1. pants). Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. panta 2. punktā ir noteikts “[n]eskarot [LESD 93., 106., 107. un 108.] pantu, dalībvalstis saskaņā ar [LESD 93. pantu] var turpināt sniegt tādu atbalstu transporta nozarei, kas atbilst transporta koordinēšanas vajadzībām vai kas ir atbildīga par atbrīvošanu no konkrētiem pienākumiem, kuri raksturo sabiedriskā pakalpojuma koncepciju, un kas nav palīdzība, uz kuru attiecas šī regula”. Tādējādi pēc trīs gadu perioda beigām (t. i., pēc 2012. gada 3. decembra) par PSO izpildi dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā piešķirtā atbalsta saderība bija jānovērtē saskaņā tieši ar LESD 93. pantu.

2.2.2. Itālijas tiesību akti

- (36) Ar 1985. gada 17. maija Likumu Nr. 210 (turpmāk tekstā – “**Likums Nr. 210/1985**”) ⁽³⁴⁾ valsts tika pilnvarota saglabāt, atcelt vai ieviest PSO attiecībā uz FS grupu un kompensēt FS grupai izmaksas, kas tieši saistītas ar šo PSO izpildi.
- (37) Saskaņā ar Likuma Nr. 210/1985 18. panta 1. un 2. punktu transporta ministram ar dekrētu bija jānosaka FS grupai saglabājamās PSO un bija iespējams nākotnē atcelt un/vai noteikt jaunas PSO vai paplašināt jau noteikto PSO darbības jomu. PSO noteikšanas vai paplašināšanas gadījumā FS grupa iegūst tiesības saņemt finansiālu kompensāciju par saistītajiem izdevumiem saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 noteikumiem.
- (38) Konkrētāk, attiecībā uz tarifu saistībām Likuma Nr. 210/1985 16. pantā bija noteikts, ka, atzīstot, ka tarifi ir apstiprinājusi FS grupas direktoru padome, lai nodrošinātu līdzsvarotu pārvaldību, valsts iestādes ar dekrētu var noteikt maksimālos tarifus, kas piemērojami personu un noteiktu preču veidu pārvadājumiem. Minētajā pantā bija noteikts, ka jebkura atšķirība starp valsts iestāžu noteiktajiem tarifiem un FS grupas direktoru padomes noteiktajiem standarta tarifiem varētu būt par iemeslu atlīdzināšanai saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69.
- (39) Ar 1986. gada 28. februāra Likumu Nr. 41 (turpmāk tekstā – “**Likums Nr. 41/1986**”) ⁽³⁵⁾ tika atceltas visas PSO, ieskaitot saistības veikt darbību un tarifu saistības, attiecībā uz kurām FS grupai bija atzītas tiesības uz atlīdzību saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 (10. panta 15. punkts). Tomēr saskaņā ar Likuma Nr. 210/1985 16. un 18. pantu Transporta ministrija ar dekrētu var uzskaitīt PSO, kas jāsaglabā sabiedrības interešu dēļ valsts budžeta piešķirto līdzekļu robežās.
- (40) Transporta ministrija 1990. gada 16. janvārī pieņēma Dekrētu 1-T (turpmāk tekstā – “**ministrijas Dekrēts 1-T/1990**”). Minētā dekrēta 2. pantā ir noteikts saraksts ar tarifu saistībām, kas FS grupai ir piemērojamas attiecībā uz noteiktu kategoriju pasažieru un preču pārvadājumiem. Minētajā sarakstā bija iekļautas tarifu saistības attiecībā uz:
- kravu pārvadājumiem starp Itālijas kontinentālo daļu un Sardīniju saskaņā ar 1962. gada 11. jūnija Likuma Nr. 588 ⁽³⁶⁾ (turpmāk tekstā – “**Likums Nr. 588/1962**”) 12. pantu, ar ko nosaka dzelzceļa tarifu aprēķināšanas kritērijus savienojumiem ar Sardīniju,
 - starptautiskiem kravu pārvadājumiem caur Triestes ostu, kā arī
 - starptautiskiem kravu pārvadājumiem Eiropas Ogļu un tērauda kopienā.
- (41) No 1992. gada 1. jūlija, pēc tam, kad stājās spēkā Regula (EEK) Nr. 1893/91, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 1191/69 (31. apsvērums), Itālijas iestādes regulēja PSO piemērošanu, izmantojot PSC un atsakoties no vienpusējas ar dekrētu noteiktu PSO piemērošanas sistēmas.

⁽³⁴⁾ 1985. gada 17. maija Likums Nr. 210/1985, ar ko izveido vienību *Ferrovie dello Stato*.

⁽³⁵⁾ 1986. gada 28. februāra Likums Nr. 41 par valsts gada un daudzgadu budžeta noteikumiem.

⁽³⁶⁾ Likuma Nr. 588/1962, ar ko izveido plānu Sardīnijas ekonomiskās un sociālās attīstības veicināšanai, 12. pants ir formulēts šādi: “preču pārvadājumiem ar prāmjiem piemēro dzelzceļa tarifus, kas aprēķināti virtuālā 100 km attālumā,” un “šādiem pārvadājumiem nepiemēro fiksētas likmes, piemaksas un īpašus maksājumus apmērā, kas pārsniedz Itālijā spēkā esošo likmi par to pašu attālumu un tām pašām precēm, kā arī nepiemēro tranzīta kvotas”.

- (42) Rezultātā attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem Itālija īstenoja 40. apsvērumā minētās tarifu saistības laikposmam no 1992. gada jūlija līdz decembrim saskaņā ar PSC, ko 1991. gada 23. janvārī noslēdza Transporta ministrija un FS grupa. Itālija saglabāja šīs tarifu saistības arī 1993. gadā, 1992. gada 29. decembrī noslēdzot jaunu PSC ar FS grupu. Itālija pēc tam ar FS grupu noslēdza divus papildu PSC laikposmam no 1994. līdz 1996. gadam un no 1997. līdz 1999. gadam. Ar 1997.–1999. gada līgumu tika ieviesta turpināmības klauzula, saskaņā ar kuru pēc līguma beigām FS grupai bija pienākums ievērot līgumā noteiktās tarifu saistības līdz nākamā PSC parakstīšanai.
- (43) Par laikposmu no 1994. līdz 1996. gadam un no 1997. līdz 1999. gadam noslēgtajos PSC tika noteiktas tarifu saistības attiecībā uz šādiem FS grupas sniegtajiem pakalpojumiem:
- iekšzemes kravu pārvadājumiem starp Itālijas kontinentālo daļu un Sardīniju saskaņā ar Likuma Nr. 588/1962 12. pantu, ar ko nosaka dzelzceļa tarifu aprēķināšanas kritērijus savienojumiem ar Sardīniju,
 - starptautiskiem kravu pārvadājumiem caur Triestes ostu,
 - starptautiskiem kravu pārvadājumiem Eiropas Ogļu un tērauda kopienā – šīs saistības izrietēja no 1955. gada 21. martā parakstītā nolīguma starp Eiropas Ogļu un tērauda kopienas dalībvalstu valdību pārstāvjiem, kurā bija paredzēta samazinātu likmju piemērošana ogļu un tērauda pārvadājumiem,
 - iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumiem attālumos, kas pārsniedz 1 000 km, kā arī
 - starptautiskiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju – saskaņā ar 5. pantu ⁽³⁷⁾ Itālijas un Ungārijas 1988. gada 19. aprīļa divpusējā nolīgumā, kas ratificēts ar 1989. gada 30. decembra Likumu Nr. 440 (turpmāk tekstā – “**Likums Nr. 440/1989**”) ⁽³⁸⁾, tika noteikta 15 % atlaide no parastās likmes tranzītam caur Austriju un 50 % atlaide no parastās likmes tranzītam caur (bijušo) Dienvidslāviju.
- (44) Laikposmā no 2000. līdz 2014. gadam Itālija pieņēma izmeklēšanā apskatītos pasākumus. Šie pasākumi ir aprakstīti šā lēmuma 3. iedaļā.

3. PASĀKUMU APRAKSTS

3.1. Saņēmējs

3.1.1. Trenitalia

- (45) *Trenitalia* tika dibināts 2000. gada jūnijā kā pilnībā kontrolēts *Ferrovie dello Stato S.p.A.* meitasuzņēmums; *Ferrovie dello Stato S.p.A.* ir FS grupas pārvaldītājsabiedrība, kuras vienīgais akcionārs ir Itālijas Ekonomikas un finanšu ministrija. *Trenitalia* dibināšana sekoja FS grupas reformai, ko sāka īstenot 1998. gada jūlijā, organizāciju, juridiski un uzskaites ziņā nošķirot FS grupas darbības (infrastruktūra, pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, reģionālo pārvadājumu pakalpojumi un kravu pārvadājumu pakalpojumi), un ko veicināja FS grupas kontrolētu atsevišķu juridisku personu izveide (*Trenitalia* 2000. gada jūnijā un *Rete Ferroviaria Italiana* 2001. gada jūlijā). Tūlīt pēc izveides *Trenitalia* no FS grupas pārņēma dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus. *Trenitalia* pašlaik ir lielākais dzelzceļa operators Itālijā un līdz 2016. gada 31. decembrim darbojās gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā.

⁽³⁷⁾ Kas paredz, ka “[p]ārvadājot importa un eksporta kravas uz Ungāriju un no tās caur Triestes brīvostu, dzelzceļa tarifus pārvadājumiem no valsts robežstacijām līdz Triestes brīvostas stacijām nosaka, piemērojot labvēlīgāku režīmu nekā to, ko paredz pašreizējā Itālijas Valsts dzelzceļa noteikumi un likmes,” un ka “[p]ar visiem jautājumiem, kas attiecas uz dzelzceļa pakalpojumiem, ieskaitot braukšanas likmes, būs jāpanāk atsevišķa vienošanās starp Itālijas valstij piederošo dzelzceļa uzņēmumu un Ungārijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju pēc apspriešanās ar pārējām tranzīta valstu dzelzceļa administrācijām”.

⁽³⁸⁾ Ar Likuma Nr. 440/1989 11. pantu tika noteikts, ka divpusējais nolīgums ir spēkā piecus gadus un tas tiek automātiski atjaunots uz pieciem gadiem, un jebkurai pusei ir iespēja to izbeigt sešus mēnešus pirms katra perioda sākuma.

3.1.2. FS grupas kravu pārvadājumu darbību reorganizācija 2017. gadā

- (46) No 2017. gada 1. janvāra FS grupa nolēma reorganizēt kravu pārvadājumu darbības, pārgrupējot vienā vienībā – *Mercitalia Group* ⁽³⁹⁾ – visas FS grupas darbības, kas saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem ⁽⁴⁰⁾. Rezultātā FS grupa nodeva *Trenitalia* dzelzceļa kravu pārvadājumu darbību (tā dēvēto kravu pārvadājumu nodaļu) jaunizveidotam uzņēmumam *Mercitalia Rail S.r.l.* (turpmāk tekstā – “**Mercitalia Rail**”) ⁽⁴¹⁾, ko pilnībā kontrolē *Mercitalia Logistics S.p.A.* (turpmāk tekstā – “**Mercitalia Logistics**”) ⁽⁴²⁾, kuru savukārt pilnībā kontrolē FS grupa. Ar *Mercitalia Logistics* starpniecību FS grupa sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus Itālijā un ārvalstīs, izmantojot gan parastos, gan kombinētos pārvadājumus ⁽⁴³⁾.
- (47) Nodotāna notika pēc tam, kad *Mercitalia Rail* bija ieguvis attiecīgos drošības sertifikātus, lai tas varētu darboties kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū. ⁽⁴⁴⁾ Darījums izpaudās kā visu *Trenitalia* kravas pārvadājumu nodaļas aktīvu un pasīvu proporcionāla atvasināšana par labu *Mercitalia Rail* ⁽⁴⁵⁾, ietverot darbiniekus, ritošo sastāvu, tehniskās apkopes iekārtas, komerclīgumus un *Trenitalia* ieguldījumus uzņēmumos, kas darbojas kravu pārvadājumu un/vai loģistikas nozarē ⁽⁴⁶⁾. Ņemot vērā darījuma veidu, proti, to, ka tas bija FS grupas iekšējās pārstrukturēšanas jautājums, *Mercitalia Rail* nemaksāja *Trenitalia* kompensāciju par nodotajām darbībām.
- (48) No 2017. gada 1. janvāra *Mercitalia Rail* kļuva par jauno *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas īpašnieku.

⁽³⁹⁾ FS grupas 2017. gada finanšu pārskatā (pieejams vietnē https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, pēdējo reizi skatīts 15.11.2023.) ir norādīts, ka “2017. gads bija vēsturisks gads [FS grupai] ar *Mercitalia Rail*, no *Trenitalia* atvasinātā uzņēmuma, darbības sākšanu kravu pārvadājumu nozarē. Turklāt tika dibināts *Mercitalia Logistics*, pārveidojot *FS Logistica*, un tas darbojas kā apakšpārvaldītājsabiedrība, kuras atbildībā ir koordinēt visus grupas loģistikas un kravu pārvadājumu uzņēmumus, kas kopā veido *Mercitalia [Group]*” (3. lpp.). Itālijas iestādes 2023. gada 11. aprīļa atbildēs paskaidroja, ka *Mercitalia Group* pašlaik sastāv no *Mercitalia Logistics* un tā sešiem meitasuzņēmumiem: *Mercitalia Rail*, *Mercitalia Intermodal SpA*, *Mercitalia Shunting & Terminal Srl*, *TX Logistik* un *TerAlp*.

⁽⁴⁰⁾ Sk. https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (pēdējo reizi skatīta 15.11.2023.). Kā Itālijas iestādes paskaidroja savās 2023. gada 11. aprīļa atbildēs, minētā reorganizācija attiecās uz dzelzceļa kravu pārvadājumu darbībām, ko veic *Trenitalia*, kā arī visi pārējie FS grupas uzņēmumi, kas darbojas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū.

⁽⁴¹⁾ Pastāvošais uzņēmums *FS Telco Srl* mainīja nosaukumu uz *Mercitalia Rail Srl* un sāka īstenot jaunu mērķi, proti, sniegt un komercializēt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, ieskaitot bīstamo preču un atkritumu pārvadājumu pakalpojumus, Itālijā un ārvalstīs.

⁽⁴²⁾ 2017. gadā uzņēmums *FS Logistica SpA*, kas tika izveidots 2007. gadā, pamatojoties uz *Ferrovie dello Stato* lēmumu apvienot vienā īpašā operatorā visas FS grupā veiktās loģistikas darbības, mainīja nosaukumu uz *Mercitalia Logistics SpA*.

⁽⁴³⁾ Savā 2017. gada finanšu pārskatā (sk. 39. zemsvītras piezīmi) FS grupa norādīja, ka “attiecībā uz kravu pārvadājumiem [FS grupa] ir radījusi un, izveidojot *Mercitalia [Group]*, kuru vada apakšpārvaldītājsabiedrība *Mercitalia Logistics S.p.A.*, turpina īstenot jaunu uzņēmējdarbības modeli, kas ietver integrētu kravu pārvadājumu un loģistikas risinājumu izstrādi vislabākajos tirgus apstākļos. [Grupas] ietvaros dzelzceļa pakalpojumi, kuros izmantotas meitasuzņēmuma *Trenitalia S.p.A.* kravas pārvadājumu struktūrvienības speciālās zināšanas un profesionālā pieredze, šajā pirmajā gadā darbojās labi, daļēji pateicoties apvienošanai ar citiem grupas uzņēmumiem” (sk. 62. lpp.).

⁽⁴⁴⁾ Piekļūvi dzelzceļa infrastruktūrai piešķir tikai tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuriem ir derīgs drošības sertifikāts. Drošības sertifikāts apliecina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj izpildīt savas juridiskās saistības. Tolaik attiecīgais tiesiskais regulējums bija noteikts ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.), kas bija spēkā līdz 2020. gada 30. oktobrim (ieskaitot). No 2020. gada 31. oktobra to atcēla ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).

⁽⁴⁵⁾ Itālijas iestādes 2023. gada 11. aprīļa atbildēs iesniedza Komisijai atvasināšanas aktu, ko 2016. gada 21. decembrī parakstīja *Trenitalia* un *Mercitalia Rail* likumīgie pārstāvji un kas stājās spēkā 2017. gada 1. janvārī. Atvasināšanas rezultātā samazinājās *Trenitalia* pamatkapitāls un proporcionāli palielinājās *Mercitalia Rail* kapitāla vērtība par summu, kas atbilst *Trenitalia* nodotās kravu pārvadājumu nodaļas uzskaites vērtībai.

⁽⁴⁶⁾ Sk. FS grupas 2017. gada finanšu pārskatu (sk. 39. zemsvītras piezīmi), 174. lpp.

3.2. Pasākumi

- (49) Laikposmā no 2000. līdz 2014. gadam *Trenitalia* no valsts saņēma finansiālu kompensāciju kopumā 1,6 miljardu EUR apmērā par PSO izpildi dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu jomā visā Itālijas teritorijā, arī uz Sardiniju un Sicīliju / no tām. Minētās PSO tika pildītas, pamatojoties uz šādiem trim PSC, kas noslēgti starp Infrastruktūras un transporta ministriju (turpmāk tekstā – “MIT”) un *Trenitalia* saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69.
- Pirmais līgums, kas parakstīts 2002. gada 18. oktobrī, sākotnēji attiecās uz laikposmu no 2000. gada 1. janvāra līdz 2001. gada 31. decembrim un uz pasažieru ⁽⁴⁷⁾ un kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Šis līgums termiņa beigu dienā tika automātiski pagarināts par diviem gadiem līdz 2003. gada beigām, pamatojoties uz turpināmības klauzulu (turpmāk tekstā – “**pirmais līgums**”).
 - Otrais līgums, kas parakstīts 2007. gada 27. martā, sākotnēji attiecās uz laikposmu no 2004. gada 1. janvāra līdz 2006. gada 31. decembrim un tikai uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Šis līgums termiņa beigu dienā tika automātiski pagarināts par diviem gadiem līdz 2008. gada beigām, pamatojoties uz turpināmības klauzulu (turpmāk tekstā – “**otrais līgums**”).
 - Trešais līgums, kas parakstīts 2012. gada 3. decembrī, attiecās uz laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim un tikai uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem (turpmāk tekstā – “**trešais līgums**”). Šā līguma spēkā esība beidzās 2014. gada 31. decembrī, un tas netika pagarināts.
- (50) Pirmajā un otrajā līgumā ir norādīts, ka, ja to nebūtu, *Trenitalia* nebūtu komerciāli sniedzis attiecīgos kravu pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar tādiem pašiem noteikumiem ⁽⁴⁸⁾. Trešajā līgumā ir minēts dalībvalstu pienākums saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 izmaksāt kompensāciju uzņēmumam, kuram noteiktas “sabiedrisko pakalpojumu saistības”. PSO definē kā saistības, kuras attiecīgs transporta uzņēmums, ja tas būtu ievērojis savas komerciālas intereses, neuzņemtos vispār vai neuzņemtos tādā pašā mērogā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem.

1. tabula

To PSC saraksts, uz kuriem attiecas formālā izmeklēšanas procedūra

PSC	Piemērošanas periods	Parakstīšana	Pirmais maksājums	Kopējā kompensācija
I	1.1.2000.–31.12.2003.	18.10.2002.	2003. gads	404,6 milj. EUR
II	1.1.2004.–31.12.2008.	27.3.2007.	2007. gads	613,7 milj. EUR
III	1.1.2009.–31.12.2014.	3.12.2012.	2010. gads	612,1 milj. EUR

⁽⁴⁷⁾ Tā kā lēmums par procedūras sākšanu attiecās tikai uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, šis lēmums neattiecas uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

⁽⁴⁸⁾ Pirmā līguma 5. panta 1. punktā ir sacīts: “Ministrija atzīst, ka turpmāk 2. punktā minētie kravu pārvadājumu pakalpojumi tika sniegti saskaņā ar 1994.–1996. gada un 1997.–1999. gada pakalpojumu līgumu noteikumiem, valsts starptautiskajām saistībām, Transporta ministrijas 1990. gada Dekrētu Nr. 1-T un tajā minētajām attiecīgajām juridiskajām saistībām, un vienlaikus atzīst, ka, ja Uzņēmums šos pakalpojumus būtu sniedzis tikai uz komerciāla pamata, tie būtu sniegti citā apjomā vai ar citiem nosacījumiem nekā faktiski piemērotie.” Otrā līguma 2. panta 3. punktā ir sacīts: “[J]a šos pašus pakalpojumus Uzņēmums būtu sniedzis tikai uz komerciāla pamata, tie būtu sniegti citā mērogā vai ar citiem nosacījumiem nekā faktiski piemērotie. Jo īpaši, preču pārvadājumi uz divām lielākajām salām un no tām nodrošina pastāvīgus savienojumus ar kontinentālo daļu un mobilitāti liela attāluma un ļoti liela attāluma preču pārvadājumiem un palīdz atjaunot teritoriālo līdzsvaru.”

3.2.1. Pirmais līgums

3.2.1.1. Pamatinformācija par pirmā līguma noslēgšanu

- (51) Saskaņā ar turpināmības klauzulu, kas ietverta PSC, kurš noslēgts laikposmam no 1997. līdz 1999. gadam (sk. 42. apsvērumu), FS grupa turpināja piemērot tarifu saistības saviem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pēc pēdējā minētā līguma termiņa beigām, t. i., pēc 1999. gada 31. decembra.
- (52) Saskaņā ar premjerministra 1999. gada 18. martā izdotu direktīvu ⁽⁴⁹⁾ FS grupai tika noteikts pienākums izstrādāt uzņēmējdarbības plānu, lai atjauninātu saistības, kas noteiktas PSC laikposmam no 1997. līdz 1999. gadam. FS grupa 1999. gadā iesniedza MIT savu uzņēmējdarbības plānu 1999.–2003. gadam. Šajā uzņēmējdarbības plānā bija arī sīki izklāstīti uzņēmuma sniegtie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi apstākļos, kuros šie pakalpojumi uz komerciāla pamata bez kompensācijas nebūtu dzīvotspējīgi. MIT 2000. gada jūlijā apstiprināja uzņēmējdarbības plānu, norādot, kurus pakalpojumus sabiedrības interešu dēļ tās ieskatā ir būtiski saglabāt ⁽⁵⁰⁾.
- (53) *Trenitalia* ⁽⁵¹⁾ un MIT noslēdza pirmo līgumu 2002. gada 18. oktobrī.

3.2.1.2. Pirmā līguma saturs

- (54) Pirmajā līgumā bija noteikts, ka *Trenitalia* ir jāievēro konkrētas tarifu saistības (t. i., pienākums par konkrētiem pakalpojumiem iekasēt cenu, kas ir zemāka par *Trenitalia* cenrādī norādīto tirgus cenu, kura tiktu piemērota, ja nebūtu tarifu saistību) un saistības veikt darbību, saņemot kompensāciju, kura aprēķināta saskaņā ar līgumā noteikto metodiku.
- (55) Ar pirmo līgumu tika saglabātas spēkā esošās tarifu saistības, kas tika noteiktas PSC laikposmam no 1997. līdz 1999. gadam (sk. 43. apsvērumu), šādiem *Trenitalia* sniegtiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, nemainot parametrus, kas izmantojami attiecīgās kompensācijas noteikšanai:
- *dzelzceļa kravu pārvadājumi starp kontinentālo daļu un Sardīniju*: saskaņā ar Likuma Nr. 588/1962 12. pantu pirmajā līgumā bija paredzēta kompensācija, kas aprēķināta kā starpība starp dzelzceļa tarifu, kurš aprēķināts par faktisko nobraukto attālumu starp Čivitavekiju un Golfo Aranci (250 km), un tarifu, kas aprēķināts par virtuālu 100 km attālumu,
 - *dzelzceļa kravu pārvadājumi attālumos, kas pārsniedz 1 000 km* ⁽⁵²⁾: šo saistību mērķis bija turpināt piemērot regresīvos kilometriskos tarifus arī pēc 1 000 km robežvērtības sasniegšanas. Ja šādu saistību nebūtu, likme, ko *Trenitalia* piemēro kravu pārvadājumiem, tālāk par tūkstošo kilometru (t. i., līmeni, kurā pilnībā tiek atgūtas pastāvīgās izmaksas) vairs nebūtu samazinājusies. ⁽⁵³⁾ Pirmajā līgumā bija paredzēta kompensācija, ko aprēķināja kā starpību starp summām, kuras būtu iegūtas, piemērojot teorētisko braukšanas likmi par kilometru (kas pēc tam, kad ir sasniegts punkts, kurā pastāvīgās izmaksas ir pilnīgi atgūtas, proti, tūkstošais kilometrs, vairs nesamazinās), un summām, kas faktiski tika iegūtas, piemērojot līgumā ar *Trenitalia* paredzēto braukšanas likmi par kilometru, kura turpina samazināties pat pēc 1 000 km,

⁽⁴⁹⁾ Premjerministra 1999. gada 18. marta direktīva, publicēta 1999. gada 17. maija Itālijas oficiālajā vēstnesī Nr. 113.

⁽⁵⁰⁾ Šie pakalpojumi ir uzskaitīti 55. apsvērumā.

⁽⁵¹⁾ *Trenitalia* kopš tā dibināšanas brīža – 2000. gada jūnijā – no FS grupas pārņēma dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

⁽⁵²⁾ Šīs saistības attiecas tikai uz iekšzemes satiksmi.

⁽⁵³⁾ Kā norādīts 2002. gada februāra paskaidrojuma ziņojumā (Itālijas 2012. gada 29. oktobra atbildes 9.1. pielikums), “[k]ravu pārvadājumiem piemērotā likme palielinās, palielinoties kilometru skaitam, bet ne proporcionāli; pastāv samazinās skala, kas aizvien samazinās un ir izteiktāka sākotnējos kilometru posmos, un pēc tam pakāpeniski izlīdzinās, līdz kļūst gandrīz asimptotiska. Tomēr pēc tūkstošā kilometra tarifs kļūst regresīvāks, atspoguļojot tarifu saistības, kas ieviestas ar iepriekšējiem pakalpojumu līgumiem.”

- ogļu un tērauda pārvadājumi pa dzelzceļu Eiropas Ogļu un tērauda kopienā: pirmajā līgumā bija paredzēta kompensācija, kas aprēķināta kā starpība starp ieņēmumiem, kuri gūti, piemērojot tarifu saistības, un ieņēmumiem, ko *Trenitalia* būtu guvis, piemērojot savu pamatlikmi. Šīs saistības bija spēkā līdz 2002. gada 1. maijam ⁽⁵⁴⁾,
- starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju: pirmajā līgumā bija paredzēta kompensācija, kas aprēķināta, pamatojoties uz 15 % atlaidi no parastās likmes tranzītam caur Austriju un 50 % atlaidi no parastās likmes tranzītam caur bijušās Dienvidslāvijas valstīm (Slovēniju un Horvātiju), kura bija noteikta saskaņā ar Likuma Nr. 440/1989 5. pantu. Ar Likuma Nr. 440/1989 11. pantu tika noteikts, ka divpusējais nolīgums starp Itāliju un Ungāriju ir spēkā piecus gadus un tas tiek automātiski atjaunots uz pieciem gadiem, un jebkurai pusei ir iespēja to izbeigt sešus mēnešus pirms katra perioda sākuma. Līgumā bija paredzēta kompensācija, kas aprēķināta kā starpība starp ieņēmumiem, kuri gūti, piemērojot tarifu saistības, un ieņēmumiem, ko *Trenitalia* būtu guvis, piemērojot savu pamatlikmi,
- starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi caur Triestes Marittima ostu: saskaņā ar ministrijas Dekrēta 1-T/1990 noteikumiem pirmajā līgumā bija paredzētas tarifu saistības starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes Marittima ostu ⁽⁵⁵⁾, izņemot tos, ko sniedz starp Triestes ostu un Ungāriju, pamatojoties uz Likuma Nr. 440/1989 ⁽⁵⁶⁾. Kompensācija bija vienāda ar starpības starp ieņēmumiem, kas gūti, piemērojot tarifu saistības, un ieņēmumiem, kurus *Trenitalia* būtu guvis, piemērojot savu pamatlikmi, reizinājumu ar to vagonu kopējo skaitu, kas importa/eksporta nolūkā brauc tranzītā caur Triestes Marittima ostu.

(56) Ar pirmo līgumu tika ieviestas arī jaunas tarifu saistības attiecībā uz šādiem *Trenitalia* sniegtajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem:

- intermodālo pārvadājumu pakalpojumi maršrutā Liona–Turīna: FS grupa un uzņēmums *Société Nationale des Chemins de fer Français* (turpmāk tekstā – “**SNCF**”) 1999. gada 15. jūlijā līgumiski vienojās piemērot 30 % atlaidi intermodālo pārvadājumu pakalpojumu pamatlikmei maršrutā Liona Venissieux–Turīna Orbassano. Atlaides mērķis bija novērst satiksmes sastrēgumus kalnu pārejās starp Itāliju un Franciju, ko izraisīja Monblāna tuneļa slēgšana uz trim gadiem pēc avārijas 1999. gada martā. Šie pakalpojumi ļāva netraucēti pārvest ar kravas automašīnām pārvadātās preces uz Itālijas un Francijas robežas neatkarīgi no autopārvadājumu posma garuma ⁽⁵⁷⁾. Pirmajā līgumā bija paredzēta kompensācija, kas aprēķināta kā starpība starp ieņēmumiem, kuri gūti, piemērojot tarifu saistības, un ieņēmumiem, ko *Trenitalia* būtu guvis, piemērojot savu pamatlikmi. Šīs saistības bija spēkā no 2000. gada 1. janvāra līdz 2001. gada beigām,
- kombinētie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi pa sauszemi: šīs saistības attiecās tikai uz iekšzemes pakalpojumiem. To mērķis bija veicināt piesārņojošu transporta veidu (piemēram, autotransporta) līdzsvarošanu ar ilgtspējīgākiem transporta veidiem (piemēram, ar dzelzceļu). Tās bija spēkā līdz 2003. gada 31. decembrim. Pirmajā līgumā bija paredzēta kompensācija, kas aprēķināta kā starpība starp tradicionālo dzelzceļa pārvadājumu ⁽⁵⁸⁾ vidējo cenu un kombinēto pārvadājumu vidējo cenu, kuru piemēro kopējam kombinēto pārvadājumu apjomam.

⁽⁵⁴⁾ Tas ir sešus mēnešus pēc tam, kad Eiropas Kopienas Oficiālajā Vēstnesī tika publicēts Padomē sanākušo dalībvalstu valdību pārstāvju 2001. gada 23. oktobra Lēmums, ar kuru izbeidz 1955. gada 21. marta nolīgumu, ar ko nosaka starptautiskos dzelzceļa tarifus ogļu un tērauda pārvadājumiem, kā rezultātā 1955. gada 21. marta nolīgums tika izbeigts.

⁽⁵⁵⁾ Triestes Marittima osta ir tikai viena daļa no Triestes ostas; tā sastāv no ostas baseina, kas atrodas tuvu ostas iekraušanas un izkraušanas dokiem (V, VI un VII piestātne). Ar Triestes Marittima saprot Triestes dzelzceļa staciju *Campo Marzio*, kas ir galvenā infrastruktūra, kura apkalpo minētos dokus.

⁽⁵⁶⁾ Ministrijas 1992. gada 13. aprīļa Dekrētā Nr. 239/T tika precizēts, ka šīs tarifu saistības nevar pievienot tām, kas paredzētas Likumā Nr. 440/1989.

⁽⁵⁷⁾ Citiem vārdiem sakot, brauciena daļa, ko veic ar autotransportu, nebija ierobežota garuma ziņā un tā varēja pārsniegt vilciena brauciena daļas garumu (sk. 11. zemsvītras piezīmi).

⁽⁵⁸⁾ “Tradicionālie dzelzceļa pārvadājumi” ir pārvadājumu pakalpojumi, ko no sākumpunkta līdz galamērķim sniedz tikai pa dzelzceļu.

- (57) Turklāt ar pirmo līgumu *Trenitalia* tika noteiktas arī saistības nodrošināt prāmju pārbraucienus un manevrēšanu kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīnijas/Sicīlijas salu. Šīs saistības ļāva sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus starp kontinentālo daļu un katru no abām salām, vilcienus izvietojot uz prāmjiem maršruta jūras posmā. Kompensācija sedza maksas, ko *Trenitalia* maksāja infrastruktūras pārvaldītājam par prāmju pārbraucieniem un manevrēšanas pakalpojumu sniegšanu un kas aprēķinātas, iekraušanas un izkraušanas cenu un prāmja izmaksu vienības cenu reizinot ar veikto braucieniem skaitu.
- (58) Saskaņā ar pirmā līguma 8. pantu *Trenitalia* bija pienākums nosūtīt MIT apliecinātus finanšu pārskatus par PSO izpildi par 2001. gadu.
- (59) Pirmā līguma 10. pantā bija noteikts, ka pēc pirmā līguma termiņa beigām *Trenitalia* ir jāturpina sniegt pakalpojumus, uz kuriem attiecas pirmais līgums, līdz MIT paziņojumam⁽⁵⁹⁾. Kompensācija par katru pakalpojumu sniegšanas papildu mēnesi nedrīkstēja pārsniegt vienu divpadsmito daļu no 2001. gadam noteiktās ikgadējās kompensācijas. Ja tiktu pieņemtas tiesību normas, kas nav saderīgas ar pienākumu turpināt sniegt pakalpojumus, *Trenitalia* būtu tiesības apturēt saskaņā ar turpināmības klauzulu sniegtos pakalpojumus un tas neietekmētu kompensāciju, kura maksājama par pakalpojumiem, kas sniegti līdz minētajam datumam, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 4. un 14. pantā noteiktajām procedūrām.
- (60) Pirmā līguma 11. pantā bija noteikts sods līdz 250 000 EUR apmērā par katru neatbilstību kādām no PSO, kas uzskaitītas 55.–57. apsvērumā.
- (61) Kompensāciju par 2000.–2003. gadu (356,4 miljoni EUR) Itālija izmaksāja 2003. gadā (237,6 miljoni EUR) un 2005. gadā (118,8 miljoni EUR).

3.2.2. Otrais līgums

3.2.2.1. Pamatinformācija par otrā līguma noslēgšanu

- (62) Kad beidzās pirmais līgums (2001. gada 31. decembrī), *Trenitalia* turpināja pildīt pirmajā līgumā noteiktās PSO saskaņā ar turpināmības klauzulu (sk. 59. apsvērumu). Tomēr pirmajā līgumā paredzētās PSO vairs nebija spēkā no:
- 2002. gada 1. janvāra – attiecībā uz intermodālo pārvadājumu pakalpojumiem maršrutā Liona–Turīna (sk. 56. apsvērumu),
 - 2002. gada 1. maija – attiecībā uz ogļu un tērauda dzelzceļa pārvadājumiem Eiropas Ogļu un tērauda kopienā pēc Eiropas Ogļu un tērauda kopienas darbības izbeigšanas (sk. 55. apsvērumu),
 - 2004. gada 1. janvāra – attiecībā uz kombinētajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pa sauszemi (sk. 56. apsvērumu).
- (63) Pārskatā, ko *Trenitalia* iesniedza MIT un kas attiecās uz finanšu izmaksām 2005. gadā, kuras *Trenitalia* radās saistībā ar PSO izpildi saskaņā ar pirmo līgumu, atklājās, ka pirmais līgums attiecībā uz kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīnijas/Sicīlijas salu aptvēra tikai izmaksas par prāmju pārbraucieniem un manevrēšanu un tajā nebija ņemtas vērā papildu izmaksas, kuras *Trenitalia* radās saistībā ar PSO izpildi starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju. Lai izpildītu pirmā līguma PSO, *Trenitalia* bija jāpārvalda un jāuztur vairākas dzelzceļa stacijas un infrastruktūras Sardīnijā un Sicīlijā, lai organizētu preču iekraušanu un izkraušanu. Šīs izmaksas netika ņemtas vērā pirmajā līgumā, lai gan uzņēmumam *Trenitalia* tās faktiski radās un tās bija tieši saistītas ar pirmajā līgumā noteikto PSO izpildi.

⁽⁵⁹⁾ Pirmā līguma 10. pantā bija arī skaidri noteikts, ka MIT ir no jauna jānosaka sabiedrisko pakalpojumu saistības un kritēriji attiecīgās kompensācijas noteikšanai, ņemot vērā notiekošo deregulācijas procesu un pamatojoties uz veicamajiem pētījumiem un padziļinātajām analizēm.

- (64) Rezultātā 2006. gadā MIT sagatavoja jaunu *PSC. Trenitalia* un MIT 2007. gada 27. martā noslēdza otro līgumu par laikposmu no 2004. līdz 2006. gadam, atzīstot *PSO*, ko *Trenitalia* pildīja saskaņā ar pirmajā līgumā ietverto turpināmības klauzulu.

3.2.2.2. Otrā līguma saturs

- (65) Otrais līgums turpināja paredzēt tās pašas tarifu saistības (ar tādiem pašiem parametriem, kas izmantojami kompensācijas summas noteikšanai), kas jau bija ietvertas pirmajā līgumā ⁽⁶⁰⁾:
- regresīvās tarifu saistības dzelzceļa kravu pārvadājumiem attālumos, kas pārsniedz 1 000 km,
 - tarifu saistības starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Triestes ostu un Ungāriju,
 - tarifu saistības starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu,
 - tarifu saistības dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju.
- (66) Ar otro līgumu uzņēmumam *Trenitalia* turpināja arī piemērot saistības īstenot prāmju pārbraucienus un manevrēšanu (satiksmei uz Sardīniju un Sicīliju un no tām), kā tas bija pirmajā līgumā (sk. 57. apsvērumu).
- (67) Atšķirībā no pirmā līguma ar otro līgumu *Trenitalia* tika noteiktas papildu saistības apkalpot noteiktu skaitu otrā līguma 1. pielikumā uzskaitītu dzelzceļa staciju kravu pārvadājumu pakalpojumiem uz Sardīniju un Sicīliju un no tām, lai saglabātu tādu pašu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu apjomu, kāds tika nodrošināts uz/no šīm salām 2004. gadā.
- (68) Rezultātā ar otro līgumu tika ieviesta arī jauna metodika kompensācijas aprēķināšanai par *PSO* izpildi uz Sardīniju un Sicīliju un no tām. Šis *PSO* veidoja vairāk nekā 70 % no kompensācijas, kas piešķirta saskaņā ar otro līgumu. Atšķirībā no pirmā līguma (sk. 55.–57. apsvērumu) kompensācija, kas *Trenitalia* tika piešķirta saskaņā ar otro līgumu, sedza starpību starp izmaksām, kuras saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu organizēšanu starp kontinentālo daļu un Sicīliju/Sardīniju (ieskaitot dzelzceļa staciju pārvaldību), un ieņēmumiem, kas gūti no šiem pakalpojumiem (ieskaitot kompensāciju, kas piešķirta, lai segtu tarifu saistības un maksas, kuras samaksātas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam).
- (69) Tādējādi kopējā kompensācija par to *PSO* izpildi, kas uzlikta dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp kontinentālo daļu un Sicīliju/Sardīniju, tika aprēķināta, pamatojoties uz *Trenitalia* peļņas un zaudējumu pārskatu, kurš reģistrēts attiecībā uz šiem pakalpojumiem. Konkrētāk, minētajā peļņas un zaudējumu pārskatā tika ņemti vērā ieņēmumi, kas gūti no preču pārvadāšanas (ieskaitot kompensāciju, kas paredzēta, lai segtu negūtos ieņēmumus, kuri izriet no tarifu saistību piemērošanas), kā arī papildu ieņēmumi ⁽⁶¹⁾. Attiecībā uz izmaksām – peļņas un zaudējumu pārskatā tika ņemtas vērā visas izmaksas, kas saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju (aprēķinātas kā vienības izmaksas par vilcienkilometru), kā arī izmaksas, kuras attiecināmas uz vagonu pārvešanu pāri jūrai un manevrēšanu un dzelzceļa staciju un to iekārtu pārvaldību. Kompensācija ietvēra peļņu, ko noteica kā *Trenitalia* vidējās svērtās kapitāla cenas un ieguldītā kapitāla reizinājumu.
- (70) Visbeidzot, ar otro līgumu tika noteiktas arī saistības plānot un koordinēt visas palīgdarbības, kas saistītas ar visu otrajā līgumā paredzēto dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu (konkrētāk, ritošā sastāva apkope un kapitālremonts, optimāls drošības nosacījumu līmenis, administratīvās un komerciālās darbības pakalpojumu pārvaldības atbalstam).

⁽⁶⁰⁾ Itālija ar otro līgumu vairs neuzlika tarifu saistības ogļu un tērauda dzelzceļa kravu pārvadājumiem Eiropas Ogļu un tērauda kopienā (sk. 55. apsvērumu), intermodālo pārvadājumu pakalpojumiem maršrutā Liona–Turīna (sk. 56. apsvērumu) un kombinētajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas no 2004. gada 1. janvāra vairs *de facto* netika sniegti (sk. 55. apsvērumu).

⁽⁶¹⁾ Papildu ieņēmumi ir ieņēmumi no precēm vai pakalpojumiem, kas nav uzņēmuma pamatdarbība (šajā gadījumā kravu pārvadājumu pakalpojumi).

- (71) Otrajā līgumā bija paredzēts izmaksāt kopējo kompensācijas summu kā visu ietverošu gada maksu, kas maksājama divās daļās (80 % no summas katru gadu pēc tam, kad *Trenitalia* ir iesniedzis savas gada ekonomiskās prognozes līdz tā gada 30. jūnijam, kurš seko pārskata gadam, un atlikušie 20 % no summas pēc tam, kad *Trenitalia* ir iesniedzis apliecinātus gada pārskatus). Saskaņā ar otrā līguma 5. panta 2. punktu uzņēmumam *Trenitalia* līdz tā gada 30. septembrim, kas seko pārskata gadam, bija jānosūta MIT gada pārskati, kurus apliecinājuši revidenti un kuri sagatavoti saskaņā ar 2003. gada dekrēta 5. panta 3. punktu, lai MIT tos pārskatītu. MIT 45 dienu laikā pēc šo pārskatu saņemšanas bija jāpārbauda gan tie, gan arī *Trenitalia* faktiski sniegto pakalpojumu skaits.
- (72) Otrajā līgumā bija noteikta maksimālā kopējās ikgadējās kompensācijas summa, kas piešķirama par visu otrajā līgumā 2004.–2006. gadam paredzēto PSO izpildi, pamatojoties uz Ekonomikas un finanšu ministrijas budžeta prognozi attiecīgajam gadam. Kopējā piešķirtā ikgadējā kompensācija nekādā gadījumā nedrīkstēja pārsniegt apliecinātajos gada pārskatos norādīto *Trenitalia* faktisko finansiālo slogu, kas tam radies katru gadu trīs gadu laikposmā no 2004. līdz 2006. gadam. Ja izmaksātā kompensācija pārsniedza *Trenitalia* faktisko finansiālo slogu, MIT pēc tam, kad *Trenitalia* katra gada 30. septembrī bija iesniedzis gada pārskatus, atņēma attiecīgo pārmaksāto summu no maksājamās kompensācijas ⁽⁶²⁾.
- (73) Otrā līguma 9. pantā bija paredzēts, ka no maksājamās kompensācijas jāatskaita sods 50 000 EUR apmērā, ja netiek pildītas kādas PSO, kas *Trenitalia* uzlikta saskaņā ar otro līgumu ⁽⁶³⁾.
- (74) Ar otrā līguma 12. pantu otrā līguma spēkā esība tika pagarināta līdz turpmākam MIT paziņojumam. Šāds paziņojums bija jāsniedz vismaz 90 dienas iepriekš, un tas varētu attiekties uz dažu vai visu līgumā paredzēto PSO izbeigšanu. Saskaņā ar šo pantu *Trenitalia* turpināja sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, uz kuriem attiecās otrais līgums, pēc tā termiņa beigām līdz MIT paziņojumam. Kompensācija par katru pakalpojumu sniegšanas papildu mēnesi nedrīkstēja pārsniegt vienu divpadsmito daļu no 2004. gadam noteiktās ikgadējās kompensācijas. Ja tiktu pieņemtas tiesību normas, kas nav saderīgas ar pienākumu turpināt sniegt pakalpojumus, *Trenitalia* būtu tiesības apturēt saskaņā ar turpināmības klauzulu sniegtos pakalpojumus, neskarot kompensāciju, kura maksājama par pakalpojumiem, kas sniegti līdz minētajam datumam, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 4. un 14. pantā noteikto procedūru.
- (75) Kopējā kompensācija, ko *Trenitalia* saņēma saskaņā ar otro līgumu, bija 613,7 miljoni EUR. Kompensāciju par 2004. gadu (118,8 miljonus EUR) izmaksāja 2007. gadā pēc līguma parakstīšanas ⁽⁶⁴⁾. Kompensācija par pakalpojumiem, kas sniegti turpmākajos gados (proti, 2005., 2006., 2007. un 2008. gadā), tika izmaksāta laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam divos maksājumos:
- 80 % no summas tika samaksāti pēc *Trenitalia* pieprasījuma MIT, kuru iesniedza kopā ar informāciju par to ekonomisko parametru ikgadējo attīstību, kas izmantoti aplēstās kompensācijas pareizības uzraudzībai,
 - 20 % no summas tika samaksāti pēc apliecināto pārskatu iesniegšanas.

⁽⁶²⁾ Sk. otrā līguma 4. panta 2. punktu.

⁽⁶³⁾ *Ad hoc* sodi tika piemēroti šādos gadījumos: grāmatvedības datu neiesniegšana MIT; otrā līguma 6. panta 2. punktā paredzēto pakalpojumu kvalitātes saistību nepildīšana; pakalpojumu saistību nepildīšana attiecībā uz īpaša to iekārtu saraksta uzturēšanu, kuras ir pieejamas sabiedrībai kravu pārvadājumiem uz Sardiniju un Sicīliju un no tām.

⁽⁶⁴⁾ Kompensācijas izmaksa par 2004. gadu bija noteikta otrā līguma 5. panta 4. punktā, kurā ir atzīts, ka *Trenitalia* 2004. gadā ir izpildījis 2. panta 1. punktā noteiktās PSO, kā izklāstīts 1. pielikumā, un ka 3. pantā noteiktās saistības ir izpildītas. "Tādējādi uzņēmumam izmaksā kompensāciju, neprasot turpmāku saistību izpildi."

3.2.3. Trešais līgums

3.2.3.1. Pamatinformācija par trešā līguma noslēgšanu

3.2.3.1.1. Otrajā līgumā noteikto PSO pakāpeniska izbeigšana

- (76) Kad beidzās otrais līgums (2006. gada 31. decembrī), *Trenitalia* turpināja pildīt PSO saskaņā ar otrā līguma 12. pantu.
- (77) Tomēr 2008. gada 17. janvārī *Trenitalia* brīdināja MIT, ka paredzamās izmaksas par PSO izpildi saskaņā ar otro līgumu ievērojami pārsniedz kompensācijas summu, kas Itālijai jāmaksā par 2008. gadu ⁽⁶⁵⁾. Ņemot vērā būtisko risku, ka radīsies nekompensēti zaudējumi, *Trenitalia* norādīja MIT, ka uzņēmumam nāksies samazināt otrajā līgumā paredzētās PSO, konkrētāk, apturēt pakalpojumus uz Sardīniju un Sicīliju un no tām, jo šie otrajā līgumā paredzētie pakalpojumi rada vislielākos zaudējumus.
- (78) MIT 2008. gada 18. janvārī ņēma vērā ievērojamos zaudējumus, kas radušies *Trenitalia*, un piekrita pārskatīt PSO tvērumu, lai mazinātu nepietiekamas kompensācijas risku, kurš *Trenitalia* radās 2008. gadā, jo īpaši attiecībā uz transporta pakalpojumiem uz Sardīniju un no tās.
- (79) MIT 2008. gada 28. maijā pieprasīja *Trenitalia* sniegt datus par PSO izpildi saskaņā ar otro līgumu, jo īpaši finanšu datus (reģistrētās izmaksas un ieņēmumi) un transporta datus (pārvadāto preču tonnu skaits, nodrošinātie vilcienkilometri, vidējais attālums utt.). Itālijas iestādes plānoja pārskatīt PSO nepieciešamību, jo īpaši ņemot vērā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus attīstību pēc tā pilnīgas liberalizācijas 2007. gada 1. janvārī (sk. 23. apsvērumu).
- (80) Ar 2008. gada 27. oktobra vēstuli MIT informēja *Trenitalia* par savu nodomu pārskatīt *Trenitalia* noteikto PSO darbības jomu attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem uz Sardīniju un par to, ka, lai ņemtu vērā PSO darbības jomas pielāgojumus, ir nepieciešams jauns PSC, kas būtu piemērojams no 2009. gada 1. janvāra. Šajā vēstulē MIT norādīja, ka tā kopā ar Sardīnijas reģionu ir nolēmusi reorganizēt preču pārvadājumus starp Sardīniju un kontinentālo daļu, pārtraucot dzelzceļa pārvadājumus Sardīnijā un preču pārvadājumiem šajā salā paredzot izmantot tikai autotransportu ⁽⁶⁶⁾. Turklāt MIT atzina, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi uz Sardīniju, ko *Trenitalia* sniedza saskaņā ar otrajā līgumā paredzētajiem nosacījumiem, radīja ievērojamas izmaksas.
- (81) *Trenitalia* 2008. gada 19. decembrī iesniedza Itālijas iestāžu pieprasītos datus. Pamatojoties uz šiem datiem, Itālijas iestādes pārliecinājās, ka laikā no 2004. līdz 2007. gadam ievērojami samazinājās apjoms (–84 % pārvadāto tonnu), kas pārvadāts to starptautisko pakalpojumu ietvaros, uz kuriem attiecas tarifu saistības saskaņā ar otro līgumu ⁽⁶⁷⁾. Tāpēc, balstoties uz minēto, Itālija uzskatīja, ka tarifu saistības, kas paredzētas otrajā līgumā un noteiktas starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Triestes ostu un Ungāriju, kā arī pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu, vairs nav aktuālas, jo reģistrētais pieprasījums pēc šiem pakalpojumiem laikā no 2004. līdz 2007. gadam krasi samazinājās.

⁽⁶⁵⁾ *Trenitalia* 2008. gada 17. janvāra vēstulē MIT norādīja, ka uzņēmums 2008. gadam bija plānojis kopējās izmaksas 149 miljonu EUR apmērā, savukārt Itālijas iestādes 2008. gadā plānoja izmaksāt kompensāciju 92 miljonu EUR apmērā. *Trenitalia* atsaucās arī uz apliecinātajiem pārskatiem par 2006. gadu, kuri nosūtīti MIT un kuros parādīts, ka *Trenitalia* 2006. gadā bija radušās izmaksas 179 miljonu EUR apmērā saistībā ar PSO izpildi saskaņā ar otro līgumu.

⁽⁶⁶⁾ Saskaņā ar otro līgumu, lai pārvadātu preces uz Sardīniju un no tās, *Trenitalia* sniedza dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus kontinentālajā daļā uz dažādām kontinentālās daļas ostām; pēc tam iekrāva vagonus kuģos un tos izkrāva Sardīnijā, lai turpinātu braucienu ar vilcienu caur dažādām dzelzceļa stacijām Sardīnijā (un otrādi). Tomēr Itālijas iestādes bija izlēmušas, ka *Trenitalia* vairs nebūs jāiekrauj vilcieni uz kuģiem, jo preces tiks izkrautas tieši kontinentālās daļas ostās un pārvestas pa jūru uz Sardīniju, kur autopārvadātāji tās uzkraus transportlīdzekļos un piegādās visā salā.

⁽⁶⁷⁾ T. i., starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi starp Triestes ostu un Ungāriju un starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi caur Triestes *Marittima* ostu.

- (82) Turklāt Itālijas iestādes norādīja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi attālumos, kas pārsniedz 1 000 km, kopumā bija koncentrēti uz Itālijas ziemeļu daļas segmentiem, ņemot vērā, ka šie segmenti *Trenitalia* sniedza daudz lielāku peļņu. *Trenitalia* savā uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam bija paredzējis pārorganizēt kravu pārvadājumu pakalpojumus uz visrentablākajiem segmentiem, jo īpaši pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu atvēršanas konkurencei valsts līmenī no 2007. gada 1. janvāra. Tādējādi *Trenitalia* dzelzceļa kravu pārvadājumu darbību reorganizācijas dēļ ievērojami samazinājās Dienviditālijā un lielākajās salās (Sicīlijā/Sardīnijā) sniegto pakalpojumu apjoms, it īpaši no 2007. gada. Rezultātā Itālijas iestādes uzskatīja, ka tarifu saistības attiecībā uz attālumiem, kas pārsniedz 1 000 km, vairs nav piemērotas dzelzceļa kravu pārvadājumu uz Dienviditāliju veicināšanai.
- (83) Tāpēc MIT no 2009. gada 1. janvāra vairs neprasīja *Trenitalia* izpildīt otrajā līgumā paredzētās tarifu saistības.
- (84) Turklāt pēc preču pārvadājumu starp Sardīniju un kontinentālo daļu reorganizācijas otrajā līgumā paredzētās PSO attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Sardīniju un kontinentālo daļu no 2009. gada 1. janvāra vairs nebija spēkā.
- (85) Rezultātā no 2009. gada 1. janvāra uz *Trenitalia* joprojām attiecās tikai otrajā līgumā paredzētās PSO attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu uz Sicīliju un no tās, pamatojoties uz turpināmības klauzulu, kas ietverta otrā līguma 12. pantā (t. i., saistības īstenot manevrēšanu un pārbraucienus pāri jūrai).

3.2.3.1.2. Trešā līguma 2009. gada 4. marta projekts

- (86) MIT un *Trenitalia* 2008. gada novembrī sāka sarunas par jaunu PSC.
- (87) MIT 2009. gada 26. februāra vēstulē lūdza *Trenitalia* saglabāt dzelzceļa kravu pārvadājumu sabiedriskos pakalpojumus starp Dienviditāliju un Ziemeļitāliju līdz brīdim, kad MIT un *Trenitalia* būs noteikuši trešā līguma tvērumu. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju šo pakalpojumu turpināšana bija būtiska, lai nodrošinātu pastāvīgu preču plūsmu starp Dienviditāliju un Ziemeļitāliju un tādējādi saglabātu ekonomisko līdzsvaru starp šiem Itālijas reģioniem.
- (88) Itālija norādīja, ka 2009. gada 4. martā, kad *Trenitalia* un MIT apmainījās ar trešā līguma projektu, puses bija panākušas vienošanos par lielāko daļu šā līguma noteikumu. Minētajā projektā bija paredzēts, ka *Trenitalia* ir jāsniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi uz Abruco, Bazilikatas, Kalabrijas, Kampānijas, Molīzes, Apūlijas un Sicīlijas reģionu un no tiem (līguma projekta 4. pants un šā līguma projekta 1. pielikums), un noteikts *Trenitalia* pienākums garantēt noteiktu pakalpojumu apjomu gadā (12,8 miljoni vilcienkilometru)⁽⁶⁸⁾. Šie pakalpojumi pēc pieprasījuma bija jāsniedz jebkuram klientam, kas atrodas Itālijā (ja vien ieņēmumi par vilcienkilometru nebija zemāki par 5,1 EUR un/vai starpība starp izmaksām un ieņēmumiem par vilcienkilometru nepārsniedza 16 EUR par vilcienkilometru), ievērojot noteiktus kvalitātes līmeņus, kas uzskaitīti līguma projekta 2. pielikumā. Līguma projektā bija paredzēts spēkā esības termiņš no 2009. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 31. decembrim.
- (89) Kompensācija sedza starpību starp satiksmes ieņēmumiem un saistītajām izmaksām, kas saistītas ar PSO sniegšanu saskaņā ar līguma projektu⁽⁶⁹⁾. *Trenitalia* bija tiesības uz visu ietverošu gada maksu (līguma projekta 6. panta 6. punkts), kas maksājama divās daļās (90 % no summas maksā pēc attiecīgo čeku iesniegšanas MIT, un atlikušos 10 % no summas maksā pēc gada ziņojuma par *Trenitalia* sniegto transporta pakalpojumu kvantitatīvajiem un kvalitatīvajiem rādītājiem iesniegšanas). Kompensācija tika aprēķināta, pamatojoties uz FS grupas industriālo plānu 2007.–2011. gadam (līguma projekta 6. panta 3. punkts). *Trenitalia* katru gadu bija gan MIT, gan Ekonomikas un finanšu ministrijai jāiesniedz apliecināti pārskati, apstiprinot uzņēmuma ieņēmumu, izmaksu un maksu summu par līguma projektā minēto pakalpojumu saistību izpildi (līguma projekta 6. panta 7. punkts).

⁽⁶⁸⁾ Līguma projektā (5. pants) bija paredzēts arī *Trenitalia* pienākums plānot un koordinēt visas darbības, kas vajadzīgas, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu saistības (ritošā sastāva uzturēšana, drošības nosacījumi, administratīvā un komerciālā atbalsta darbības). Tajā *Trenitalia* bija arī prasīts garantēt precīzu datu un informācijas reģistrēšanu attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas paredzētas līguma projektā (līguma projekta 6. pants).

⁽⁶⁹⁾ Kompensācija par 2009. gadu tika noteikta 93 miljonu EUR apmērā un par 2010. un 2011. gadu – 107 miljonu EUR apmērā (bez PVN).

- (90) Līguma projektā bija paredzēti sodi, ja *Trenitalia* neievērotu līguma projektā noteiktos kvalitātes standartus. Turklāt tika noteikts, ka tādu pakalpojumu pārtraukumu un izmaiņu gadījumā, ko izraisījuši ārkārtēji notikumi vai notikumi, kuri nav attiecināmi uz *Trenitalia*, *Trenitalia* piešķirtā kompensācija tiktu samazināta proporcionāli nenodrošināto vilcienkilometru daudzumam.
- (91) Turpmākajos mēnešos tika turpinātas diskusijas un sarunas par trešā līguma projekta noteikumiem. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju neatrisinātie jautājumi, par kuriem notika sarunas, attiecās uz precīzu vilcienkilometru skaitu, kas *Trenitalia* bija jānodrošina gadā ⁽⁷⁰⁾. Tīkmēr *Trenitalia* pildīja PSO, par kurām bija panākta vienošanās ar MIT, kā noteikts 2009. gada 4. marta līguma projektā, un 2009. gadā nodrošināja kopumā 14 miljonus vilcienkilometru.

3.2.3.1.3. Trešā līguma 2010. gada 29. oktobra projekts

- (92) *Trenitalia* un MIT 2010. gada 29. oktobrī pabeidza trešā līguma projektu, kurā būtībā atkārtoja 2009. gada 4. marta līguma projekta noteikumus un vienlaikus ieviesa dažus labojumus. Šie labojumi attiecās uz līguma spēkā esības termiņu ⁽⁷¹⁾, *Trenitalia* nodrošināmo vilcienkilometru daudzumu ⁽⁷²⁾, kompensācijas aprēķināšanas parametriem ⁽⁷³⁾ un sodu sistēmu ⁽⁷⁴⁾.
- (93) 2010. gada 29. oktobra trešā līguma projekta saturs līdz brīdim, kad MIT 2012. gada 3. decembrī parakstīja trešo līgumu, palika nemainīgs. Šis saturs ir aprakstīts 3.2.3.2. iedaļā.
- (94) MIT ģenerāldirektors 2010. gada 29. oktobrī Infrastruktūras un transporta ministra birojam nosūtīja galīgo trešā līguma projektu kopā ar piezīmi, kurā viņš norādīja, ka *Trenitalia* kopš 2009. gada 1. janvāra ir sniedzis pakalpojumus saskaņā ar trešā līguma galīgā projekta nosacījumiem.
- (95) Pēc vienošanās par 2010. gada 29. oktobra trešā līguma projektu Itālijas iestādes pieņēma 2010. gada 29. decembra Dekrētlikumu Nr. 225 (ratificēts ar 2011. gada 26. februāra Likumu Nr. 11), ar ko Ekonomikas un finanšu ministrijai atļauj piešķirt uzņēmumam *Trenitalia* gada budžeta likumā noteikto kompensāciju par PSO izpildi 2009. gadam, kura aprēķināta saskaņā ar trešā līguma projektā noteiktajiem parametriem.

3.2.3.2. Trešā līguma saturs

- (96) Trešais līgums (noslēgts 2012. gada 3. decembrī, pamatojoties uz projektu, par kuru MIT un *Trenitalia* vienojās 2010. gada 29. oktobrī) attiecās uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem uz Dienviditāliju un no tās, kā norādīts 97. apsvēruma pirmajā ievilkumā. Trešajā līgumā *Trenitalia* bija noteikts pienākums garantēt noteiktu pakalpojumu apjomu gadā, ko finansē valsts pieejamo valsts līdzekļu robežās ⁽⁷⁵⁾. Šie pakalpojumi bija jāsniedz pēc jebkura klienta pieprasījuma un ievērojot noteiktus kvalitātes un efektivitātes līmeņus, kas uzskaitīti trešā līguma 1. un 3. pielikumā ⁽⁷⁶⁾. Atšķirībā no pirmā un otrā līguma trešais līgums neattiecās uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem uz Sardīnijas salu un no tās un tajā nebija iekļautas tarifu saistības, tāpēc *Trenitalia* varēja brīvi piemērot tirgus cenas ⁽⁷⁷⁾.

⁽⁷⁰⁾ Itālija iesniedza 2009. gada 22. aprīļa vēstuli, kuru *Trenitalia* bija nosūtījis MIT un kurā uzņēmums atzīmēja uz priekšu pavirzījušās sarunas par līguma projektu un to, ka pusēm ir jānosaka galīgais nodrošināmais vilcienkilometru daudzums (diapazonā no 9,4 līdz 13 miljoniem vilcienkilometru) saskaņā ar 2009.–2011. gadam pieejamajiem budžeta līdzekļiem.

⁽⁷¹⁾ 2010. gada 29. oktobra projektā bija paredzēts termiņš no 2009. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim (t. i., ilgāks termiņš salīdzinājumā ar 2009. gada 4. marta projektu, kas attiecās tikai uz laika posmu līdz 2013. gada 31. decembrim).

⁽⁷²⁾ 2010. gada 29. oktobra projektā bija paredzēts apkalpot 11,9 miljonus vilcienkilometru, nevis 12,8 miljonus vilcienkilometru.

⁽⁷³⁾ 2010. gada 29. oktobra projektā bija paredzēts, ka kompensācijas noteikšanas parametrus nosaka *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānā.

⁽⁷⁴⁾ 2010. gada 29. oktobra projektā sodu sistēma ir izklāstīta sīkāk nekā 2009. gada 4. marta projektā.

⁽⁷⁵⁾ Saskaņā ar trešā līguma 4.4. pantu *Trenitalia* bija jāgarantē kravu pārvadājumu darbības valsts budžetā noteikto ikgadējo līdzekļu robežās, kas uzskaitītas trešā līguma 2. pielikumā ietvertajā *ex ante* ekonomikas un finanšu plānā.

⁽⁷⁶⁾ Kvalitātes līmenis būtībā ietvēra punktualitātes pienākumu.

⁽⁷⁷⁾ Saskaņā ar trešā līguma 4. panta 5. punktu *Trenitalia* bija saviem klientiem jāpiemēro "tarifu saistības, kuras ir stingri samērīgas ar tirgus apstākļiem, kuras var strukturēt atkarībā no daudzumiem, par ko noslēgts līgums, un kuras jebkurā gadījumā būtu jāpiemēro nediskriminējošā veidā".

(97) Saskaņā ar trešā līguma 4. pantu *Trenitalia* apņēma:

- atbilstīgi Adrijas un Tirēnu ģeogrāfiskajiem apgabaliem sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus 11,9 miljonu vilcienkilometru apmērā ⁽⁷⁸⁾, izmantojot tradicionālos pārvadājumus ar pilnīgi piekrautu vilcienu ⁽⁷⁹⁾ vai kombinēto pārvadājumu veidus ⁽⁸⁰⁾, uz Dienviditāliju ⁽⁸¹⁾, ietverot Sicīliju, un no tās jebkuram operatoram, kurš šādus pakalpojumus pieprasa, ar minimālo efektivitātes līmeni, nepārsniedzot uzņēmējdarbības plānā minētos valsts budžetā piešķirtos līdzekļus,
- plānot un koordinēt visas darbības, kas vajadzīgas trešajā līgumā noteikto PSO izpildei (ritošā sastāva uzturēšana, drošības nosacījumi, administratīvā un komerciālā atbalsta darbības),
- garantēt precīzu datu un informācijas reģistrēšanu saistībā ar PSO, ko pilda saskaņā ar trešo līgumu (kritēriji analītisko tiesību aktos noteikto pārskatu sagatavošanai ir sīki noteikti trešā līguma 2. pielikumā).

(98) Trešajā līgumā bija paredzēts minimālais efektivitātes līmenis, kura nesasniegšanas gadījumā *Trenitalia* varēja atteikties sniegt pieprasīto pakalpojumu. Trešā līguma 1. pielikumā bija noteikts, ka *Trenitalia* vienmēr ir pienākums sniegt pakalpojumu, ja vien starp izmaksām un ieņēmumiem par vilcienkilometru nepastāv starpība, kas pārsniedz 19 EUR par vilcienkilometru, un ja vien šī starpība nepārsniedz 73 % no kopējām izmaksām.

(99) Kompensācija sedza starpību starp satiksmes ieņēmumiem un saistītajām izmaksām, kuras attiecas uz PSO sniegšanu saskaņā ar trešo līgumu. *Trenitalia* bija tiesības saņemt visaptverošu gada maksu. Kompensācija tika aprēķināta, pamatojoties uz *Trenitalia ex ante* ekonomikas un finanšu plānu, kas pievienots trešajam līgumam (2. pielikums) ⁽⁸²⁾. Saskaņā ar trešā līguma 2. pielikumā izklāstītajiem noteikumiem nepietiekamā kompensācija pirmajos gados, uz kuriem attiecas trešais līgums, bija jākompensē turpmākajos gados, lai panāktu līdzsvaru visā laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam. *Trenitalia* katru gadu bija gan MIT, gan Ekonomikas un finanšu ministrijai jāiesniedz apliecināti pārskati, apstiprinot uzņēmuma ieņēmumu, izmaksu un maksu summu par trešajā līgumā minēto PSO izpildi ⁽⁸³⁾.

⁽⁷⁸⁾ Saskaņā ar trešā līguma 10. pantu bija iespējams pārskatīt piedāvājumu, kas izteikts klientam, atbildot uz tā pieprasījumu, un kas minēts trešā līguma 1. pielikumā, ja rodas nesakrītība ar *Trenitalia* uzņēmējdarbības plānā (kas bija pamatā līgumā minētajiem ekonomiskajiem un pakalpojumu parametriem) paredzētajiem ekonomiskajiem un apjoma faktoriem.

⁽⁷⁹⁾ Trešā līguma 1. pielikumā ir precizēts, ka termins "tradicionālie pārvadājumi ar pilnīgi piekrautu vilcienu" attiecas uz dzelzceļa pārvadājumiem, ko veic pēc klienta vai klientu grupu īpaša pieprasījuma, pamatojoties uz iepriekš noteiktiem tehniskiem parametriem, proti, laiku, biežumu, jaudu un maksimālo garumu, par kuriem ir vienojušies pārvadātājs un klients, un par ko jānoslēdz vienošanās ar klientu.

⁽⁸⁰⁾ Trešā līguma 1. pielikumā ir precizēts, ka jēdziens "kombinētie pārvadājumi" attiecas uz kravu pārvadājumiem, kuros kravas automašīna, piekabe vai puspiekabe ar vilcēju vai bez vilcēja, kravas kaste vai konteiners veic brauciena sākumposmu vai beigu posmu pa autoceļiem un otru posmu pa dzelzceļu bez pārkraušanas starpposmā.

⁽⁸¹⁾ Trešā līguma 1. pielikumā "Plānotais piedāvājums" bija uzskaitīti šādi 42 vienvirziena savienojumi starp reģioniem (sākumpunkts–galamērķis): 1) Abruco–Abruco, 2) Abruco–Kampānija, 3) Abruco–Ziemeļitālija, 4) Abruco–Apūlija, 5) Bazilikata–Kalabrija, 6) Bazilikata–Ziemeļitālija, 7) Bazilikata–Apūlija, 8) Bazilikata–Sicīlija, 9) Kalabrija–Bazilikata, 10) Kalabrija–Kalabrija, 11) Kalabrija–Kampānija, 12) Kalabrija–Ziemeļitālija, 13) Kalabrija–Apūlija, 14) Kalabrija–Sicīlija, 15) Kampānija–Bazilikata, 16) Kampānija–Kalabrija, 17) Kampānija–Kampānija, 18) Kampānija–Ziemeļitālija, 19) Kampānija–Apūlija, 20) Kampānija–Sicīlija, 21) Molīze–Apūlija, 22) Ziemeļitālija–Abruco, 23) Ziemeļitālija–Bazilikata, 24) Ziemeļitālija–Kalabrija, 25) Ziemeļitālija–Kampānija, 26) Ziemeļitālija–Apūlija, 27) Ziemeļitālija–Sicīlija, 28) Ziemeļitālija–Ziemeļitālija, 29) Apūlija–Abruco, 30) Apūlija–Bazilikata, 31) Apūlija–Kalabrija, 32) Apūlija–Kampānija, 33) Apūlija–Molīze, 34) Apūlija–Ziemeļitālija, 35) Apūlija–Apūlija, 36) Apūlija–Sicīlija, 37) Sicīlija–Bazilikata, 38) Sicīlija–Kalabrija, 39) Sicīlija–Kampānija, 40) Sicīlija–Ziemeļitālija, 41) Sicīlija–Apūlija, 42) Sicīlija–Sicīlija. Attiecībā uz Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumiem 2. pielikumā ir norādīts: "Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas līnijas (attieciģi Adrijas un Tirēnu līnijas) nodrošina "ielaidi" vispārējā satiksmē jeb vilcienu īpatsvaru, kas vajadzīgs, lai sniegtu pakalpojumus, uz kuriem attiecas līgums, saskaņā ar kravu pārvadājumu tīkla organizāciju".

⁽⁸²⁾ Papildus noteikumiem par datu un informācijas reģistrēšanu 2. pielikumā bija iekļauts uzņēmējdarbības plāns, regulatīvās analītiskās uzskaites procedūras un kritēriji, kas jāizmanto attiecībā uz 2009.–2010. gadu un 2011.–2014. gadu.

⁽⁸³⁾ Trešā līguma 5. panta 1. punkta e) apakšpunkts.

- (100) Saskaņā ar trešā līguma 5. panta 1. punkta e) apakšpunktu uzņēmumam *Trenitalia* 90 dienu laikā pēc *Trenitalia* finanšu pārskatu apstiprināšanas bija jānosūta MIT gada pārskati, kurus apliecinājuši revidenti un kuri sagatavoti saskaņā ar 2003. gada dekrēta 5. panta 3. punktu, lai MIT tos pārskatītu.
- (101) Līgumā tika iekļauta sīki izstrādāta saistību, kontroles un sodu sistēma⁽⁸⁴⁾. Turklāt tika noteikts, ka tādu pakalpojumu pārtraukumu un izmaiņu gadījumā, ko izraisījuši ārkārtēji notikumi vai notikumi, kuri nav attiecināmi uz *Trenitalia*, *Trenitalia* piešķirtā kompensācija tiktu samazināta proporcionāli nenodrošinātajiem vilcienkilometriem⁽⁸⁵⁾.
- (102) Kopējā kompensācija, ko *Trenitalia* saņēma saskaņā ar trešo līgumu, bija 612,1 miljons EUR. Kompensācija par 2009. un 2010. gadu *Trenitalia* tika izmaksāta 2010. gada 21. decembrī; savukārt kompensācija par turpmākajiem gadiem (no 2011. līdz 2014. gadam) *Trenitalia* tika izmaksāta ik gadu divos maksājumos: i) 90 % tika maksāti kā pēcmaksa katru mēnesi pēc *pro rata* principa; ii) par 10 % izrakstīja rēķinu no tā gada aprīļa, kas seko pārskata gadam, atskaitot sodus⁽⁸⁶⁾.

4. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

4.1.1. Atbalsta esība

- (103) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija uzskatīja, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta par PSO pildīšanu saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem, ir valsts atbalsts par labu *Trenitalia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (104) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka kompensācija, kas piešķirta *Trenitalia* saskaņā ar trim PSC, ir tieši finansēta no valsts budžeta un ir tieši attiecināma uz Itālijas valsti, jo līgumus parakstīja MIT⁽⁸⁷⁾.
- (105) Attiecībā uz priekšrocības esību attiecīgajam uzņēmumam Komisijai bija šaubas par to, vai ir izpildīti *Altmark* spriedumā izklāstītie četri nosacījumi.
- (106) Runājot par pirmo *Altmark* nosacījumu par PSO uzticēšanu, Komisijai attiecībā uz visiem trim PSC bija šaubas par tirgus nepilnības pastāvēšanu, jo Dienviditālijā ir privāti operatori, kā arī *Trenitalia* sniegto pakalpojumu veidu dēļ.
- (107) Komisijai bija arī šaubas par atbilstību otrajam *Altmark* nosacījumam attiecībā uz kompensācijas aprēķināšanas parametru *ex ante* noteikšanu, jo *Trenitalia* sāka sniegt pakalpojumus, uz ko attiecas PSO, pirms PSC noslēgšanas.
- (108) Runājot par trešo *Altmark* nosacījumu, saskaņā ar kuru kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras radušās, izpildot PSO, Komisijas rīcībā nebija pietiekamu elementu, lai secinātu, ka nav notikusi pārmērīga kompensācija.

⁽⁸⁴⁾ Trešā līguma 8., 11. un 12. pants.

⁽⁸⁵⁾ Trešā līguma 8. panta 3. punkts.

⁽⁸⁶⁾ Sk. trešā līguma 9. panta 3. punktu: "Par 90 % no gada maksas katru mēnesi var izrakstīt rēķinu ar pēcmaksu pēc *pro rata* principa. Par atlikušo summu var izrakstīt rēķinu no nākamā gada aprīļa, atskaitot 13. pantā minētos sodus."

⁽⁸⁷⁾ Saskaņā ar 38. panta 2. punktu 2002. gada 1. augusta Likumā Nr. 166/2002, kas grozīts ar 2007. gada 29. novembra Likumu Nr. 222/2007, valsts nozīmes sabiedrisko pakalpojumu līgumu uzticēšana ietilpst MIT uzdevumos.

- (109) Visbeidzot, attiecībā uz ceturto *Altmark* nosacījumu ⁽⁸⁸⁾ Komisija uzskatīja, ka šis nosacījums nav izpildīts, jo *Trenitalia* netika izvēlēts kā pakalpojumu sniedzējs saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru neviena no trim *PSC* gadījumā un kompensācijas līmenis nebija balstīts uz labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksu analīzi. Runājot tieši par trešo līgumu, Komisija attiecībā uz Itālijas iesniegto pētījumu ⁽⁸⁹⁾ norādīja, ka pētījumā ir skaidri noteikts, ka *Trenitalia* darbojas citā darbības un tehniskajā kontekstā, jo īpaši Dienviditālijā, salīdzinājumā ar citiem Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, un secināja, ka *Trenitalia* nevarēja tikt uzskatīts par tikpat efektīvu kā tā lielākie konkurenti Eiropā.
- (110) Attiecīgi Komisija sākotnēji uzskatīja, ka trīs *PSC* piešķir *Trenitalia* priekšrocību, ko uzņēmums nebūtu varējis iegūt parastos tirgus apstākļos. Turklāt šāda priekšrocība bija selektīva, jo pasākumi deva labumu tikai *Trenitalia*.
- (111) Komisija arī sākotnēji uzskatīja, ka pasākumi varēja izkropļot konkurenci Itālijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū, kurā *Trenitalia* valsts un Savienības līmenī konkurēja ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, un ietekmēt Savienības iekšējo tirdzniecību, jo galvenie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji Itālijas tirgū darbojās arī starptautiskā līmenī.

4.1.2. Pasākumu likumība

- (112) Komisija uzskatīja, ka Itālijas iestādes nevar paļauties uz atbrīvojumu no iepriekšējas paziņošanas, kas paredzēts Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punktā, jo kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izrietēja no trim *PSC*, nevis no *PSO* vienpusējas piemērošanas. Tā kā par *PSC* pirms to īstenošanas nebija paziņots Komisijai, kompensācija tika kvalificēta kā nelikumīgs atbalsts.

4.1.3. Saderība

- (113) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisijai bija šaubas par saistībā ar trim *PSC* izmaksātās kompensācijas saderību ar iekšējo tirgu gan saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69, gan LESD 93. pantu.
- (114) Komisija apšaubīja atbilstību Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta prasībām, jo *Trenitalia* sāka sniegt pakalpojumus, uz kuriem attiecas trīs minētie *PSC*, pirms tika oficiāli noformēts jebkāds līgums ar MIT.
- (115) Komisijas rīcībā nebija pietiekamu elementu, lai secinātu, ka sniegtie pakalpojumi ir kvalificējami kā pareizi noteikti un patiesi pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (turpmāk tekstā – “*VTNP*”). Komisija uzskatīja, ka Itālija ir pārsniegusi rīcības brīvību attiecībā uz *PSO* definēšanu. Konkrētāk, Itālijas iestādes nebija pierādījušas, ka visos trešajā līgumā norādītajos maršrutos, kuros *Trenitalia* bija jāpilda *PSO*, pastāvēja tirgus nepilnība. Komisija konstatēja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi Itālijā ir liberalizēti kopš 2003. gada un Itālijas tirgū un to maršrutu daļās, uz kuriem attiecas trešais līgums, darbojas vairāk nekā 20 uzņēmumi, to vidū vairāki lielākie Eiropas dzelzceļa kravu pārvadātāji. Turklāt Itālijas iestādes nav pierādījušas, kā Itālijas iestāžu apgalvotās Dienviditālijas īpatnības traucē šiem operatoriem sniegt attiecīgos pakalpojumus saskaņā ar komerciāliem noteikumiem.

⁽⁸⁸⁾ Šo nosacījumu uzskata par izpildītu, ja kompensācijas saņēmēji ir izraudzīti konkursa procedūrā, kas ļauj izvēlēties pretendentu, kurš spēj sniegt pakalpojumus par viszemākajām izmaksām, vai, ja tādas nav, tad kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

⁽⁸⁹⁾ 2012. gada 9. oktobra pētījums *Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico*, pasūtīts uzņēmumam Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

- (116) Komisija arī uzskatīja, ka visi trīs *PSC* tika sagatavoti un parakstīti pēc tam, kad *Trenitalia* sāka pildīt *PSO*. Tāpēc tā šaubījās, vai kompensācijas summu aprēķina pamatā esošie parametri tika noteikti iepriekš. Runājot par pārmērīgas kompensācijas neesību, Komisija uzskatīja, ka nevar izslēgt saskaņā ar trešo līgumu piešķirtās kompensācijas pārmērīgumu (jo Itālija nebija sniegusi informāciju), savukārt attiecībā uz otro līgumu Komisijai ir šaubas par to, vai *Trenitalia* faktiski izpildīja visas *PSO* saskaņā ar otro līgumu, tāpēc *Trenitalia* izmaksātā kompensācija varētu būt pārsniegusi *Trenitalia* faktiski segtās izmaksas.
- (117) Visbeidzot, attiecībā uz trešo līgumu Komisija norādīja, ka *PSO* attiecās ne tikai uz Dienviditāliju, bet arī uz līnijām uz ziemeļiem, kurās darbojās arī konkurējošie dzelzceļa operatori. Itālijas iestādes nav pierādījušas, ka pastāvēja tirgus nepilnība, kas būtu jānovērš ar *PSO* dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā, tāpēc jebkāda kompensācija, kura piešķirta *Trenitalia* par tik plaša pakalpojuma sniegšanu, varētu izkropļot konkurenci tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Komisijai bija līdzīgas šaubas par pirmo līgumu un otro līgumu, jo šajos līgumos bija iekļautas *PSO* starptautiskajos maršrutos, proti, uz Triesti un no tās, kā arī uz Ungāriju un no tās, un tajos darbojās arī iekšzemes un starptautiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi.
- (118) Tāpēc Komisija aicināja Itāliju un ieinteresētās personas iesniegt visas piezīmes un vajadzīgo informāciju, lai tā varētu novērtēt, vai pasākumus var uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu.

5. ITĀLIJAS PIEZĪMES

5.1. Pirmais līgums

- (119) Itālija 2014. gada 24. jūnija apsvērumos puda viedokli, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, nav valsts atbalsts, jo nepastāv konkurences un tirdzniecības izkropļojumi, kā arī *Trenitalia* netika piešķirtas nekādas priekšrocības. Itālija sniedza papildu skaidrojumus savos 2018. gada 5.–15. februāra un 2018. gada 23. maija apsvērumos.

5.1.1. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības tirdzniecību

- (120) Runājot par konkurences izkropļojumu neesību, Itālija apgalvoja, ka pasākumus nevar kvalificēt kā atbalstu, jo tie attiecas uz saistībām, kas gandrīz pilnībā atbilst iepriekš pastāvošajām saistībām, kuras tika ieviestas, kad dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus vēl nebija valsts līmenī liberalizēts (t. i., pirms 2003. gada 22. oktobra). Attiecībā uz laikposmu no liberalizācijas valsts līmenī (2003. gada 22. oktobra) līdz līguma darbības beigām (2003. gada 31. decembrim) Itālija puda viedokli, ka kompensācija neietekmēja konkurenci Savienības līmenī, jo saistības attiecībā uz starptautiskajiem pārvadājumiem neattiecas uz citām dalībvalstīm⁽⁹⁰⁾. Jebkurā gadījumā Itālija uzskatīja, ka šīs saistības bija tik nenozīmīgas, ka tās nevarēja dot *Trenitalia* finansiālas iespējas izvērst darbību ārvalstu tirgos. Itālija norādīja, ka pretējā gadījumā – ja kompensācija tiktu uzskatīta par atbalstu –, tā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta b) punkta v) apakšpunktu līdz liberalizācijai Savienības līmenī (2007. gada 1. janvāris) būtu kvalificējama kā pastāvošs atbalsts⁽⁹¹⁾.
- (121) Turklāt Itālija norādīja, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, neietekmēja Savienības tirdzniecību, jo tā nebija pietiekama, lai segtu pamatdarbības deficītu, kas *Trenitalia* radās, sniedzot pakalpojumus saskaņā ar pirmo līgumu. Itālija arī atzīmēja, ka *Trenitalia* ir no *FS* grupas neatkarīga juridiska persona. Tam bija atsevišķa grāmatvedības sistēma no pārējo *FS* grupas uzņēmumu grāmatvedības sistēmas, kā arī tas veica atsevišķu uzskaiti par dažādām darbībām (dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem). Itālija 2018. gada 23. maija apsvērumā paskaidroja, ka laikposmā no 2000. līdz 2002. gadam *Trenitalia* darbojās tikai konkurenci slēgtās nozarēs (t. i., dzelzceļa pasažieru pārvadājumi un dzelzceļa kravu pārvadājumi). Tā piebilda, ka *Trenitalia* meitasuzņēmumi, kas darbojas liberalizētos tirgos (piemēram, uzņēmums *Passaggi SpA*, kurš darbojas ceļojumu aģentūru tirgū), veica atsevišķu grāmatvedību un ka visi darījumi, kas veikti starp šiem uzņēmumiem un *Trenitalia*, atbilda tirgus nosacījumiem.

⁽⁹⁰⁾ Ungārija nebija Savienības dalībvalsts līdz 2004. gada 1. maijam, un satiksme caur Triestes ostu varēja notikt arī uz/no vietām ārpus Savienības.

⁽⁹¹⁾ Itālija 2018. gada 23. maija apsvērumā apgalvoja, ka atbalsts nav sniegts, ņemot vērā to, ka kopš 2003. gada 15. marta ar Direktīvu 2001/12/EK Savienības līmenī tika liberalizēti tikai starptautiskie kombinētie pārvadājumi un starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi Eiropas dzelzceļa tīklā (nevis starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi).

5.1.2. Priekšrocība

- (122) Runājot par *Trenitalia* piešķirtās priekšrocības neesību, Itālija puda viedokli, ka pirmais līgums atbilst visiem četriem *Altmark* nosacījumiem.

5.1.2.1. Patiesa VTNP esība (pirmais *Altmark* nosacījums)

- (123) Kā norādījusi Itālija, runājot par patiesu VTNP esību, visas saistības, uz kurām attiecas pirmais līgums, ir kvalificējamās kā patiesi VTNP, pat ja tās attiecas uz starptautiskiem savienojumiem.
- (124) No vienas puses, pirmajam līgumam bija vairāki sabiedrības interešu mērķi, kas attiecas uz transporta ⁽⁹²⁾, vides ⁽⁹³⁾, drošības ⁽⁹⁴⁾, ekonomiskās un sociālās kohēzijas ⁽⁹⁵⁾ politiku. Itālija uzskatīja, ka VTNP noteikšanas pamatā esošo ekonomisko un sociālo iemeslu novērtējums ir dalībvalstu iestāžu diskrecionāra prerogātīva un ka Komisijai šajā ziņā jānovērtē tikai tas, vai nav pieļauta acīmredzama kļūda.
- (125) No otras puses, nekas Komisijas praksē neļāva secināt, ka starptautiskajos maršrutos nevarētu pastāvēt VTNP ⁽⁹⁶⁾. Turklāt tarifu saistības attiecībā uz starptautiskajiem maršrutiem attiecās tikai uz pārvadājumiem, kas veikti valsts teritorijā, jo likmes samazinājums bija paredzēts tikai pārvadājumu maršrutam iekšzemē. Katrā ziņā tarifu saistības veidoja ļoti nelielu daļu no *Trenitalia* uzticētajām kopējām saistībām.
- (126) Itālija 2018. gada 5.–15. februāra apsvērumos puda viedokli, ka saistības, uz kurām attiecas pirmais līgums, atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 1. punktā sniegtajai definīcijai, jo tās ir saistības, kuras *Trenitalia*, ja tas būtu ievērojis savas komerciālās intereses, nebūtu uzņēmies vispār vai vismaz nebūtu uzņēmies tādā pašā mērogā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem.
- (127) Attiecībā uz pakalpojuma uzticēšanu Itālija uzskatīja, ka *Trenitalia* uzliktās saistības ir skaidri noteiktas kopš pirmā līguma darbības sākuma. Faktiski juridiskais pamats saistībām, kas *Trenitalia* uzlikta saskaņā ar pirmo līgumu, ir rodams iepriekš spēkā esošajos tiesību aktos, starptautiskos nolīgumos vai iepriekšējos PSC (laikposmiem no 1992. līdz 1993. gadam, no 1994. līdz 1996. gadam un no 1997. līdz 1999. gadam).

5.1.2.2. Kompensācijas aprēķināšanas parametri ir objektīvā un pārredzamā veidā noteikti iepriekš (otrais *Altmark* nosacījums)

- (128) Itālija apgalvoja, ka jau no paša sākuma bija pilnīgi skaidrs, kādā veidā tiks noteikta kompensācija, jo puses par to bija vienojušās pirms līguma parakstīšanas. Itālija uzskatīja, ka, vēlāk parakstot līgumu, tikai tika formalizēti elementi, par kuriem puses iepriekš bija vienojušās, un līguma parakstīšana būtībā bija vienošanās apliecinājums. Kā pierādījumu tā norādīja faktu, ka pušu rīcība vienmēr ir bijusi atbilstoša līguma noteikumiem, pat ja tas oficiāli tika parakstīts tikai vēlākā posmā.

⁽⁹²⁾ Novērst gandrīz pilnīgu dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības iznīkšanu Itālijas dienvidos, tādējādi izvairoties no tā, ka šajos reģionos par vēl populārāku un faktiski gandrīz vienīgo kravu pārvadājumu veidu kļūst pārvadājumi pa autoceļiem.

⁽⁹³⁾ Nodrošināt ilgtspējīgu alternatīvu autotransportam, tādējādi izvairoties no tā, ka turpina palielināties piesārņojums un ceļu satiksmes sastrēgumi, kas Dienviditālijā jau tā ir pārmērīgi lieli, kā arī nav savienojami ar lielākās attiecīgo teritoriju daļas ievirzi uz tūrismu.

⁽⁹⁴⁾ Samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu.

⁽⁹⁵⁾ Nodrošināt attiecīgajos Itālijas reģionos dzelzceļa pārvadājumu savienojumu tīklu (ieskaitot ar to saistīto infrastruktūru), kam, neraugoties uz tā minimālo struktūru, būtu jāpaliek pēc iespējas vienādam ar to, kāds pastāv pārējā pussalā.

⁽⁹⁶⁾ Itālija apgalvoja, ka Komisijas praksē dzelzceļa nozarē ir atzīts, ka "tas, ka transporta pakalpojums attiecas uz pārrobežu vai starptautisku līniju, neietekmē to, ka to var īstenot kā sabiedrisku pakalpojumu. Šajā saistībā Komisija uzsver, ka pat tādu nozaru gadījumā, kas ir skaidri atvērtas konkurencei, starptautiskajos maršrutos eksistē pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi". Tā it īpaši atsaucās uz Komisijas 2010. gada 24. februāra lēmumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem starp Dānijas transporta ministriju un *Danske Statsbaner* – atbalsts C 41/08 (iepriekš NN 35/08), kas izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 975, OV L 7, 11.1.2011., 1. lpp., 265. punkts.

- (129) Itālija norādīja, ka valsts gada budžeta tiesību aktos ikgadējās kompensācijas summas, kas *Trenitalia* izmaksājamas par pakalpojumiem, kuri sniegti saskaņā ar pirmo līgumu, bija noteiktas vēl pirms minētā līguma parakstīšanas, pieņemot, ka līgums faktiski ir spēkā. Itālija 2018. gada 5.–15. februāra apsvērumos paskaidroja, ka *Trenitalia* saskaņā ar pirmo līgumu izmaksātās kompensācijas juridiskais pamats bija Dekrētlukuma Nr. 299/2001 12. panta 5. punkts attiecībā uz 2000. gadu, Likuma Nr. 166/2002 38. panta 1. punkts attiecībā uz 2001. gadu, pirmā līguma IV pielikums attiecībā uz 2002. gadu un pirmā līguma 10. panta 3. punkts attiecībā uz 2003.–2004. gadu.

5.1.2.3. Pārmērīgas kompensācijas neesība (trešais *Altmark* nosacījums)

- (130) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju pirmais līgums tika izstrādāts tā, lai izslēgtu jebkādu pārmērīgas kompensācijas risku, precizējot pieprasītos pakalpojumus un parametrus attiecīgās kompensācijas aprēķināšanai. Itālija uzskatīja, ka *Trenitalia* konta pārskatos ir ziņots par ievērojamu kompensācijas nepietiekamību un ka par pakalpojumiem piešķirtā kompensācija nekad nav bijusi pārmērīga.
- (131) Itālija 2018. gada 23. maija apsvērumos norādīja *Trenitalia* izmaksātās kompensācijas summu un *Trenitalia* neto izmaksas saskaņā ar pirmo līgumu, un tās apkopotā veidā attēlotas 2. tabulā.

2. tabula

***Trenitalia* neto izmaksu kompensācija saskaņā ar pirmo līgumu**

	2000. gads	2001. gads	2002. gads	2003. gads
Līgumā paredzētā	48,2	118,8	118,8	118,8
Izmaksātā kompensācija	48,2	118,8	118,8	118,8
<i>Trenitalia</i> neto izmaksas	48,2	185,4	166,5	156,5

(milj. EUR (bez PVN))

5.1.2.4. Kompensācijas līmenis (ceturtais *Altmark* nosacījums)

- (132) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju *Trenitalia* ir “labi pārvaldīts” uzņēmums, kas spēj uzrādīt tādu izmaksu līmeni, kurš atbilst tā konkurentu izmaksu līmenim, un sniegt pakalpojumus tādos ekonomiskos apstākļos, kas ir lielā mērā līdzīgi tiem, kuri izrietētu no konkursa procedūras. Šajā kontekstā Itālija ņēma vērā *Trenitalia* izmaksas par vilcienkilometru, nevis izmaksas par tonnkilometru, jo saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju izmaksas par tonnkilometru ietekmēja faktori, kas strukturāli ietekmē dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus Dienviditālijā (piemēram, pieprasījuma un tīkla infrastruktūras iezīmes) un bija tirgus nepilnības pamatā.

5.1.3. *Likumīgums*

- (133) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju, ja kompensācijas tiktu atzītas par atbalstu, šāds atbalsts jebkurā gadījumā būtu atbrīvots no iepriekšējas paziņošanas saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punktu. Itālija norādīja, ka attiecīgās saistības, lai gan tās ir iekļautas PSC, izrietēja no valsts iestāžu lēmumiem, kas bieži vien pieņemti iepriekš, un ir uzliktas uzņēmumam vides, drošības, transporta un ekonomiskās un sociālās kohēzijas politikas apsvērumu dēļ.

- (134) Itālija apgalvoja, ka atšķirībā no gadījuma, ko Tiesa izskatīja lietā *Combus* ⁽⁹⁷⁾, *Trenitalia* iesaistījās līgumā iekļauto pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā saskaņā ar skaidri formulēto klauzulu, ka Itālijai ir jāatlīdzina uzņēmumam zaudējumi, kuri radušies, sniedzot šādus pakalpojumus. Šajā gadījumā izmaksātā kompensācija ir tā, par kuru Itālija un *Trenitalia* jau kopš paša sākuma bija vienojušies, nevis papildus sākotnējai kompensācijai izmaksāta summa.
- (135) Visbeidzot, Itālijas iestādes norādīja, ka Komisijas veiktās Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanas uzraudzības laikā Itālija regulāri informēja Komisiju par kompensāciju, kas piešķirta par kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar PSC, pamatojoties uz Regulu (EEK) Nr. 1191/69. Itālija uzskatīja, ka, tā kā Komisija nekad nav pieprasījusi skaidrojumu par šādu kompensāciju, uz kompensāciju, kas izmaksāta saskaņā ar PSC par dzelzceļa kravu pārvadājumiem, attiecas Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punkts.

5.1.4. Saderība

- (136) Itālija apgalvoja, ka pretējā gadījumā – ja Komisija secinātu, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, ir jauns atbalsts, par kuru jāpaziņo, – atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantu, kurš atbalsta izmaksāšanas brīdī bija piemērojamais pamatnoteikums ⁽⁹⁸⁾.
- (137) Itālija apgalvoja, ka ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantu dalībvalstīm ir piešķirtas tiesības slēgt PSC, lai “sabiedrībai sniegtu pietiekamus transporta pakalpojumus”, un piešķirt kompensāciju par šādu pakalpojumu sniegšanu. Šajā sakarā Itālija norādīja, ka Komisija jau ir konstatējusi, ka pietiks ar to, ka tiks pierādīts, ka kompensācijas summa, t. i., valsts samaksātā cena, nepārsniedz summu, kura noteikti nepieciešama, lai segtu izmaksas, kas rodas, pildot PSO ⁽⁹⁹⁾.
- (138) Ņemot vērā iepriekš minēto, Itālija apgalvoja, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, ir saderīga ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69, jo ietvēra visus Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantā noteiktos elementus un sedza tikai daļu no izmaksām, kas *Trenitalia* radās, sniedzot līgumā iekļautos pakalpojumus.
- (139) Turklāt Itālija neizslēdza, ka kompensācija varētu atbilst arī Regulai (EEK) Nr. 1107/70, ar kuru arī tika īstenoti LESD 93. panta noteikumi, vai tieši LESD 93. pantam. Itālija nesniedza nekādu pamatojumu attiecībā uz iespējamo atbilstību Regulai (EEK) Nr. 1107/70. Runājot par LESD 93. pantu, no vienas puses, Itālija apgalvoja, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar PSC, attiecās uz patiesiem VTNP, kas noteikti *ex ante*, tā tika piešķirta tikai, lai segtu papildu neto izmaksas, kuras saistītas ar VTNP, un tā nerada nepamatotus konkurences izkropļojumus, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. No otras puses, Itālija apgalvoja, ka kompensāciju, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, jebkurā gadījumā varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Kopienas vadlīnijām valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem ⁽¹⁰⁰⁾, jo pasākuma mērķis bija samazināt ārējās izmaksas. Faktiski, kā norāda Itālija, pirmā līguma mērķis bija “sekmēt modālo pāreju uz dzelzceļu kā transporta veidu, kas rada zemākas izmaksas nekā citi transporta veidi, piemēram, autotransports” ⁽¹⁰¹⁾.

⁽⁹⁷⁾ 2004. gada 16. marta spriedums *DanskeBusvognmænd*/Komisija, T-157/01 (*Combus*), ECLI:EU:T:2004:76.

⁽⁹⁸⁾ Itālija atsauca uz Tiesas sprieduma *Andersen* lietā 40. apsvērumu (2013. gada 20. marta spriedums *Jorgen Andersen*/Komisija, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143).

⁽⁹⁹⁾ Sk. 2008. gada 26. novembrī Lēmumu par valsts atbalstu, ko Austrija piešķirusi uzņēmumam *Postbus Lienz* rajonā (OV L 306, 20.11.2009., 26. lpp.).

⁽¹⁰⁰⁾ Komisijas paziņojums “Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem” (OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.).

⁽¹⁰¹⁾ Sk. 98. punkta b) apakšpunktu 2008. gada 22. jūlija Kopienas vadlīnijās valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem. Jo īpaši, šajās vadlīnijās, kurās sniegti norādījumi par noteikumiem, kas piemērojami publiskajam finansējumam, ar kuru atbalsta šāda veida uzņēmumus, ir precizēts, ka izmaksas, par kurām var pretendēt uz šāda veida atbalstu, ir “tā ārējo izmaksu daļa, kas nerodas, ja izmanto dzelzceļa transportu, nevis cita veida transportu”.

5.2. Otrais līgums

- (140) Savos 2014. gada 24. jūnija apsvērumos Itālija puda viedokli, ka, pirmkārt, kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar otro līgumu, nav valsts atbalsts, jo *Trenitalia* nav piešķirta priekšrocība un nav izkropļota konkurence. Otrkārt, Itālija apgalvoja, ka pat tad, ja pieņem, ka kompensācija ir atbalsts, šis atbalsts ir jāuzskata par pastāvošu atbalstu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta b) punkta v) apakšpunktu. Itālija apgalvoja, ka pretējā gadījumā atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, jo tas atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantam un ir atbrīvots no paziņošanas pienākuma saskaņā ar minētās regulas 17. panta 2. punktu.

5.2.1. Priekšrocība

- (141) Itālija uzskatīja, ka otrais līgums atbilst visiem četriem *Altmark* nosacījumiem. Konkrētāk, tāpat kā attiecībā uz pirmo līgumu, Itālija apgalvoja, ka saistības ir kvalificējamās kā patiesi VTNP un ka šādas saistības jau no paša sākuma bija skaidri definētas, ka kompensācijas aprēķināšanas parametri bija objektīvā un pārredzamā veidā noteikti iepriekš un ka *Trenitalia* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju.

5.2.1.1. Patiesa VTNP esība (pirmais *Altmark* nosacījums)

- (142) Papildus argumentiem, kas jau izklāstīti attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 123.–125. apsvērumu), Itālija apgalvoja, ka *Trenitalia* uzticēto PSO darbības joma ir pareizi definēta.
- (143) Attiecībā uz nesen ieviestajām saistībām īstenot prāmju pārbraucienus un manevrēšanu Itālija paskaidroja, ka šīs saistības ietver vilcienu vagonu atdalīšanu un atkārtotu savienošanos, vilcienu pārvadāšanu pa jūru ar prāmi, iekraušanu un izkraušanu. Lai gan pienākums sniegt šo pakalpojumu tika oficiāli uzlikts infrastruktūras pārvaldītājam (*Rete Ferroviaria Italiana (RFI)*), kompensācija tika izmaksāta *Trenitalia*, lai segtu *RFI* iekasētās maksas. Itālija paskaidroja, ka kompensācija nebija pieejama visiem potenciālajiem dzelzceļa pakalpojumu sniedzējiem, kas varētu sniegt pakalpojumus uz salām (Sicīliju/Sardīniju), jo i) šiem operatoriem saskaņā ar likumu nebija pienākuma sniegt pakalpojumu ikvienam, kas to pieprasa, un ii) šie operatori varēja iekļaut attiecīgo maksu savās cenās, savukārt *Trenitalia* bija jāpiemēro tiesību aktos noteiktie tarifi.
- (144) Ņemot vērā pietiekamu transporta pakalpojumu trūkumu Dienviditālijā, Itālija uzskatīja, ka ir pamatoti neveikt sabiedrisko apspriešanu ar tirgus dalībniekiem, lai noteiktu sabiedrisko pakalpojumu vajadzības esību un darbības jomu. Jebkurā gadījumā Itālija apgalvoja, ka tai nebija pienākuma veikt šāda veida apspriešanos saskaņā ar VTNP noteikumiem⁽¹⁰²⁾, jo šie noteikumi stājās spēkā tikai 2012. gada janvārī un jebkurā gadījumā neattiecas uz dzelzceļa pārvadājumiem.
- (145) Runājot par pakalpojuma uzticēšanu, papildus argumentiem, kas jau izklāstīti attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 127. un 128. apsvērumu), Itālija apgalvoja, ka ar otro līgumu tika tikai formalizētas attiecības, kuras pastāvēja starp Itāliju un *Trenitalia* jau kopš 2004. gada, tādējādi šis līgums apliecināja saistības un nodrošināja juridisko noteiktību attiecībā uz iepriekš noslēgtu vienošanos. No vienas puses, otrais līgums bija pirmā līguma turpinājums, ar kuru lielā mērā tika saglabātas saistības, kas jau bija noteiktas pirmajā līgumā, un dažas no šīm saistībām izriet no tiesību aktiem un starptautiskiem līgumiem. No otras puses, līguma būtiskie komponenti (t. i., sniedzamie pakalpojumi un atlīdzība) tika noteikti un puses par tiem vienojās jau no paša sākuma. Šajā sakarā Itālija norādīja, ka pirms līguma parakstīšanas valsts gada budžeta tiesību aktos bija noteiktas ikgadējās kompensācijas summas, kas jāmaksā *Trenitalia* par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kuri sniegti laikposmā, uz ko attiecas otrais līgums.

⁽¹⁰²⁾ Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (2011)" (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

5.2.1.2. Kompensācijas aprēķināšanas parametri bija objektīvā un pārredzamā veidā noteikti iepriekš (otrais *Altmark* nosacījums)

- (146) Tāpat kā attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 128. apsvērumu), Itālija apgalvoja, ka *ex ante* bija pilnīgi skaidrs, kādā veidā tiks noteikta saskaņā ar otro līgumu izmaksājama kompensācija, un ka, vēlāk parakstot līgumu, tika tikai formalizēti šie elementi. Kā pierādījumu tā norādīja faktu, ka pušu rīcība vienmēr ir bijusi atbilstoša līguma noteikumiem, pat ja tas oficiāli tika parakstīts tikai vēlākā posmā.
- (147) Itālija norādīja, ka valsts gada budžeta tiesību aktos ikgadējās kompensācijas summas, kas *Trenitalia* izmaksājamas par pakalpojumiem, kuri sniegti saskaņā ar otro līgumu, bija noteiktas vēl pirms minētā līguma parakstīšanas, pieņemot, ka līgums faktiski ir spēkā. Itālija 2018. gada 5.–15. februāra apsvērumos norādīja, ka valsts gada budžeta tiesību aktos jau pirms otrā līguma oficiālās parakstīšanas bija noteiktas kompensācijas summas, kas izmaksājamas *Trenitalia* par sniegtajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem ⁽¹⁰³⁾.

5.2.1.3. Pārmērīgas kompensācijas neesība (trešais *Altmark* nosacījums)

- (148) Itālija norādīja, ka izmaksas, kas *Trenitalia* radās saskaņā ar otro līgumu, tika aplēstas, pamatojoties uz *Trenitalia* izmaksām 2004. gadā, t. i., otrā līguma aptvertā perioda pirmajā gadā. *MIT* paļāvās uz apliecinātiem pārskatiem, kurus bija izskatījusi un apstiprinājusi pati ministrija un pārbaudījis revīzijas uzņēmums.
- (149) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju otrais līgums *ex ante* izslēdza jebkādu pārmērīgas kompensācijas risku, precizējot pieprasītos pakalpojumus un parametrus, kas noteikti, lai aprēķinātu kompensāciju, pamatojoties uz attiecīgo konta pārskatu. Kompensācija, kas tika piešķirta *Trenitalia* par PSO izpildi, bija vērsta tikai uz to, lai panāktu finansiālu līdzsvaru (pilnīga kompensācija par pakalpojuma sniegšanas izmaksām), nenovedot pie pārmērīgas kompensācijas.
- (150) Itālija 2018. gada 23. maija apsvērumos sniedza datus par *Trenitalia* izmaksātās kompensācijas summu un par *Trenitalia* neto izmaksu summu saskaņā ar otro līgumu, un tie apkopotā veidā attēloti nākamajā tabulā.

3. tabula

***Trenitalia* neto izmaksu kompensācija saskaņā ar otro līgumu**

(milj. EUR (bez PVN))

	2004. gads	2005. gads	2006. gads	2007. gads	2008. gads
Līgumā paredzētā	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Izmaksātā kompensācija	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
<i>Trenitalia</i> neto izmaksas	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

- (151) Turklāt Itālija apgalvoja, ka *Trenitalia* ir ieviesusi rezultatīvu, atsevišķu grāmatvedības sistēmu, kas nodala tā uz tirgu balstītās darbības no tām, kuras veiktas saskaņā ar otro līgumu. *Trenitalia* sniedza dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot savu kravu pārvadājumu nodaļu, un šie pakalpojumi uzņēmuma vispārējā grāmatvedības plānā tika uzskaitīti atsevišķi. Par pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar tirgus noteikumiem, tika ziņots atsevišķi no pakalpojumiem, kurus sniedz saskaņā ar PSC, izmantojot analītiskās uzskaites metodi, i) saskaņā ar ko izmaksas un ieņēmumi uz tirgus pakalpojumiem un sabiedriskajiem pakalpojumiem tika attiecināti, izmantojot izmaksu faktoru sistēmu; ii) kas deva iespēju sagatavot finanšu pārskatus par sabiedriskajiem pakalpojumiem; iii) ko ir apliecinājis neatkarīgs revīzijas uzņēmums.

⁽¹⁰³⁾ Piemēram, runājot par kompensāciju par 2004., 2005. un 2006. gadu, otrā līguma 4. pantā ir atsaucies uz summām, kas piešķirtas attiecīgajās valsts budžeta nodaļās attiecīgi 2004., 2005. un 2006. gadam.

5.2.1.4. Kompensācijas līmenis (ceturtais *Altmark* nosacījums)

- (152) To pašu iemeslu dēļ, kas tika izklāstīti saistībā ar pirmo līgumu (sk. 132. apsvērumu), Itālija apgalvoja, ka *Trenitalia* ir labi pārvaldīts uzņēmums, kas spēj uzrādīt tādu izmaksu līmeni, kurš atbilst tā konkurentu izmaksu līmenim, un sniegt pakalpojumus tādos ekonomiskos apstākļos, kas ir lielā mērā līdzīgi tiem, kuri izrietētu no konkursa procedūras.

5.2.2. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības iekšējo tirdzniecību

- (153) Itālija uzskatīja, ka saskaņā ar otro līgumu noteiktā kompensācija par pārvadājumiem starptautiskajos maršrutos (t. i., starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi starp Triestes ostu un Ungāriju un starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi caur Triestes *Marittima* ostu) neietekmē konkurenci un tirdzniecību. Kā pamatojumu Itālija norādīja faktu, ka tarifu saistības (un izrietošā kompensācija) tika noteiktas tikai attiecībā uz šo maršrutu valsts posmu un veidoja ļoti nelielu daļu no *Trenitalia* uzticētajām kopējām saistībām.

5.2.3. Pastāvošais atbalsts

- (154) Itālija norādīja, ka pretējā gadījumā – ja secinātu, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar otro līgumu, ir valsts atbalsts, – atbalsts ir jāuzskata par pastāvošu atbalstu līdz dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus pilnīgai liberalizācijai Savienības līmenī (2007. gada 1. janvāris). Šajā sakarā Itālija norādīja, ka otrais līgums attiecas uz dažām saistībām, kas jau bija iekļautas pirmajā līgumā⁽¹⁰⁴⁾ un kas to būtiskajos aspektos nav mainītas. Vienīgās jaunās saistības, kas tika ieviestas saskaņā ar otro līgumu, bija uzturēt īpašu to iekārtu sarakstu, kuras ir pieejamas sabiedrībai kravu pārvadājumiem Sardinijā un Sicīlijā.

5.2.4. Likumīgums

- (155) Kā norādījusi Itālija, par atbalstu nebija jāpaziņo Komisijai. Tāpat kā pirmā līguma gadījumā (sk. 133.–135. apsvērumu), Itālija uzskatīja, ka uz atbalstu attiecas atbrīvojums no iepriekšējas paziņošanas, kas paredzēts Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punktā.

5.2.5. Saderība

- (156) Itālija apgalvoja, ka pretējā gadījumā – ja Komisija secinātu, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar otro līgumu, ir jauns atbalsts, par kuru jāpaziņo, – atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantu, kurš atbalsta izmaksāšanas brīdī bija piemērojamais pamatnoteikums.
- (157) Tāpat kā pirmā līguma gadījumā (sk. 138. apsvērumu), Itālija apgalvoja, ka otrais līgums ietvēra visus Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantā noteiktos elementus un sedza tikai daļu no izmaksām, kas *Trenitalia* radās, sniedzot līgumā iekļautos pakalpojumus.
- (158) Visbeidzot, Itālija atkārtoja attiecībā uz pirmo līgumu jau sniegto argumentu, ka otro līgumu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu arī saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1107/70 vai LESD 93. pantu (sk. 139. apsvērumu). Tomēr šajā sakarībā Itālija nesniedza nekādu pamatojumu.

⁽¹⁰⁴⁾ Konkrētāk, tarifu saistības attiecībā uz i) dzelzceļa kravu pārvadājumiem attālumos, kas pārsniedz 1 000 km; ii) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu; iii) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem no Triestes ostas uz Ungāriju un otrādi un iv) dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardiniju, kā arī saistības nodrošināt prāmju pārbraucienus un manevrēšanu kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardiniju/Sicīliju.

5.3. Trešais līgums

- (159) Savos 2014. gada 24. jūnija apsvērumos Itālija puda viedokli, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar trešo līgumu, nav valsts atbalsts, jo *Trenitalia* nav piešķirta priekšrocība, nav izkropļota konkurence un nav ietekmēta tirdzniecība. Itālija apgalvoja, ka pretējā gadījumā, proti, pat tad, ja pieņemtu, ka kompensācija ir atbalsts, šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69, ar ko īsteno LESD 93. pantu, un tādējādi arī pilnībā atbilst LESD 93. pantam.

5.3.1. Priekšrocība

- (160) Itālija uzskatīja, ka trešais līgums atbilst visiem četriem *Altmark* nosacījumiem. Konkrētāk, tāpat kā attiecībā uz pirmo un otro līgumu, Itālija apgalvoja, ka saistības ir kvalificējamās kā patiens VTNP, ka šādas saistības jau no paša sākuma bija skaidri definētas, ka kompensācijas aprēķināšanas parametri bija objektīvi un paredzamā veidā noteikti iepriekš un ka *Trenitalia* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju.

5.3.1.1. Patiesa VTNP esība (pirmais *Altmark* nosacījums)

- (161) Papildus argumentiem, kas jau izklāstīti attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 123.–126. apsvērumu) un otro līgumu (sk. 142.–144. apsvērumu), Itālija uzskatīja, ka trešais līgums bija nepieciešams, lai novērstu tirgus nepilnību, kas 2008.–2009. gadā joprojām skāra Dienviditāliju.
- (162) Kā norādījusi Itālija, privātie operatori Dienviditālijā nesniedza dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, kas būtu salīdzināmi ar *Trenitalia* pakalpojumiem. Tirgus mazā interese par šiem savienojumiem bija saistīta ar to, ka dzelzceļa kravu pārvadājumiem Dienviditālijā bija tādas iezīmes (pieprasījuma svārstīguma un infrastruktūras ierobežojumu ziņā), kuru dēļ pat ilgtermiņā nebija iespējams nodrošināt pienācīgu šā pakalpojuma rentabilitāti.
- (163) No vienas puses, Dienviditālijas zemes infrastruktūra un konfigurācija padarīja dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus dārgus, ņemot vērā nepiemērotus vilcienu moduļus, līniju nogāzes, nepietiekamu sliežu ceļa platumu un prāmju izmaksas. Tiek apgalvots, ka pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares atvēršanas konkurencei jaunpieņācēji dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi koncentrējās uz satiksmi Ziemeļitālijā, atstājot novārtā dzelzceļa savienojumus ar Dienviditāliju, kuru aptveršanai bija nepieciešama sarežģīta rūpnieciska un organizatoriska struktūra ar augstām ražošanas izmaksām⁽¹⁰⁵⁾.
- (164) No otras puses, industriālo klasteru ģeogrāfiskā sadalījuma īpašā nelīdzsvarotība Itālijā izraisīja nelīdzsvarotu satiksmi starp ziemeļiem un dienvidiem. Pirmkārt, Ziemeļitālijā pieprasījums bija lielāks gan apjoma, gan vērtības ziņā⁽¹⁰⁶⁾. Otrkārt, dzelzceļa pakalpojumu piedāvājumu Dienviditālijā ietekmēja ievērojama tirdzniecības nelīdzsvarotība starp ienākošajiem un izejošajiem maršrutiem⁽¹⁰⁷⁾. Treškārt, Dienviditālijā kravu pārvadājumu gadījumā lielā mērā dominēja autotransports, padarot dzelzceļa pārvadājumus par “cenās ievērotāju” attiecībā uz visu veidu precēm, kuru pārvadāšanā viena no alternatīvām bija autotransports⁽¹⁰⁸⁾. Proti, *Trenitalia* konkurenti, jo īpaši integrētie loģistikas operatori, pakalpojumus Dienviditālijā parasti sniedza, izmantojot autotransportu⁽¹⁰⁹⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ Proti, maršrutu uz Dienviditāliju un no tās iezīmju dēļ ritošais sastāvs bija dārgāks nekā tas, ko izmanto pilnīgi piekrauti vilcienu pakalpojumiem parastos maršrutos, piemēram, starptautiskajos maršrutos. Nepieciešamā iekārtu tīkla uzturēšana un pienācīga valsts teritorijas pārklājuma nodrošināšana arī nozīmēja lielāku pastāvīgo izmaksu daļu.

⁽¹⁰⁶⁾ Itālija norādīja, ka Dienviditālijas satiksmē ir mazāks kombinēto pārvadājumu īpatsvars nekā valsts līmenī (34 % salīdzinājumā ar 39 %) un daudz lielāks lauksaimniecības un pārtikas produktu pārvadājumu īpatsvars (17 % – pārvadājumi uz dienvidiem un no tiem, 9 % kopumā valsts mērogā).

⁽¹⁰⁷⁾ Proti, lielākā daļa dzelzceļa preču plūsmu Itālijā bija vienvirziena plūsmas no ražošanas centriem Ziemeļitālijā uz patēriņa centriem Dienviditālijā. Pretējā virzienā visbiežāk devās tukši vagoni atpakaļceļā (kuri nevarēja pārvadāt kravu vai nu tāpēc, ka nebija nosūtāmo preču, vai tāpēc, ka krava nebija saderīga ar vagoniem).

⁽¹⁰⁸⁾ Tā dēļ bija mazāka vēlme maksāt par dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, un līdz ar to dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus likmes bija zemākas nekā iekšzemes pārvadājumiem kopumā.

⁽¹⁰⁹⁾ Itālija minēja *DB Schenker* un *NordCargo*, kuriem Ziemeļitālijā bija par dzelzceļa ostām saukti termināļi, kas tika izmantoti, lai pārslēgtos no dzelzceļa uz autotransportu.

- (165) Itālija norādīja, ka trešā līguma mērķis bija nodrošināt minimālu pakalpojumu tīklu, nevis atsevišķus savienojumus. Šādas rīcības pamatā bija vēlme Dienviditālijā nodrošināt līniju un savienojumu minimālu kopumu ar noteiktiem sākumpunktiem/galamērķiem – tas būtu ļāvis ekonomiski ilgtspējīgos apstākļos saglabāt dzelzceļa pārvadājumus kā alternatīvu dominējošajiem autopārvadājumiem. Tas būtu nostiprinājis reģionālo kohēziju un teritoriālo līdzsvaru starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju. Jo īpaši, Itālija uzskatīja, ka trešajā līgumā noteiktajām saistībām ir šādi sabiedrības interešu mērķi:
- *transporta politika un drošība* – novērst gandrīz pilnīgu dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības iznīkšanu Dienviditālijā, tādējādi novēršot autopārvadājumu dominēšanu kravu pārvadājumu jomā šajos reģionos, un ierobežot ceļu satiksmes negadījumu skaitu ⁽¹¹⁰⁾,
 - *vides un teritoriālā politika* – nodrošināt ilgtspējīgu alternatīvu autotransportam, tādējādi izvairoties no tā, ka turpina palielināties piesārņojums un ceļu satiksmes sastrēgumi, kas Dienviditālijā jau tā ir pārmērīgi lieli, kā arī nav savienojami ar lielākās attiecīgo teritoriju daļas ievirzi uz tūrismu,
 - *ekonomiskā un sociālā kohēzija* – nodrošināt attiecīgajos Itālijas reģionos dzelzceļa pārvadājumu savienojumu tīklu (ieskaitot ar to saistīto infrastruktūru), kam, neraugoties uz tā minimālo struktūru, būtu jāpaliek pēc iespējas vienādam ar to, kāds pastāv pārējā pussalā.
- (166) Lai izveidotu pieeju, kas būtu piemērota, lai nodrošinātu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu pietiekami lielā teritorijā, trešajā līgumā tika no jauna definēta *Trenitalia* uzlikto saistību darbības joma (salīdzinājumā ar otro līgumu), galveno uzmanību pievēršot reģionu savienojumiem ⁽¹¹¹⁾. Itālija uzskatīja, ka nav vajadzības veikt sabiedrisko apspriešanu ar tirgus dalībniekiem, lai pierādītu, ka pastāv sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas nepieciešamība, un pareizi noteiktu to darbības jomu.
- (167) Attiecībā uz pakalpojuma uzticēšanu Itālija apgalvoja, ka līguma būtiskie komponenti (t. i., sniedzamie pakalpojumi un atlīdzība) tika definēti un regulēti jau no paša sākuma un ka līgums būtībā tika noslēgts, lai apliecinātu jau esošās tiesiskās un saistošās attiecības un pakalpojumus.

5.3.1.2. Kompensācijas aprēķināšanas parametri ir objektīvā un pārredzamā veidā noteikti iepriekš (otrais *Altmark* nosacījums)

- (168) Tāpat kā attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 128. apsvērumu) un otro līgumu (sk. 146. apsvērumu), Itālija apgalvoja, ka *ex ante* bija pilnīgi skaidrs, kādā veidā tiks noteikta saskaņā ar trešo līgumu izmaksājamā kompensācija, un ka, vēlāk parakstot līgumu, tika tikai formalizēti šie elementi un līguma parakstīšana būtībā bija vienošanās apliecinājums. Kā pierādījumu tā norādīja faktu, ka pušu rīcība vienmēr ir bijusi atbilstoša līguma noteikumiem, pat ja tas oficiāli tika parakstīts tikai vēlākā posmā.
- (169) Tieši attiecībā uz trešo līgumu Itālija apgalvoja, ka tiesiskais regulējums, kas reglamentē attiecīgos pakalpojumus (piemēram, darbības nosacījumus un pakalpojumu uzskaiti un ziņošanu kompensācijas nolūkā, darbības jomu un kompensācijas aprēķinu), jau bija noteikts un piemērojams no līgumu aptverto periodu sākuma. Itālija norādīja, ka *ex ante* bija pilnīgi skaidrs, kādā veidā tiks noteikta kompensācija, jo parametri (uz kuru pamata kompensācija tika aprēķināta) tika noteikti iepriekš, pamatojoties uz finansiālo uzņēmējdarbības plānu, ņemot vērā paredzamās ar sniegto pakalpojumu saistītās izmaksas un ieņēmumus.

⁽¹¹⁰⁾ Lai pamatotu šo argumentu, Itālija minēja Devītās parlamentārās komitejas faktu vākšanas izmeklēšanas secinājumus, kuros norādīts, ka “arī attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem sabiedrības interesēs ir noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai veicinātu citu transporta veidu izmantošanu autotransporta vietā, kam būtu acīmredzama pozitīva ietekme uz vidi un transporta drošību”.

⁽¹¹¹⁾ Galvenokārt ziemeļu–dienvidu savienojumi un dienvidu–dienvidu savienojumi. Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumi principā netika izslēgti, ja vien tie bija nepieciešami, lai sniegtu pakalpojumu uz Dienviditāliju, novirzot satiksmes plūsmas, kuru apjoms ir pārāk mazs.

- (170) Tāpat kā attiecībā uz otro līgumu, Itālija 2018. gada 5.–15. februāra apsvērumos norādīja, ka valsts gada budžeta tiesību aktos jau pirms trešā līguma oficiālās parakstīšanas bija noteiktas kompensācijas summas, kas izmaksājamas *Trenitalia* par sniegtajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem ⁽¹¹²⁾.

5.3.1.3. Pārmērīgas kompensācijas neesība (trešais *Altmark* nosacījums)

- (171) Itālija apgalvoja, ka kompensācija, kas tika piešķirta *Trenitalia* par PSO izpildi, bija vērsta tikai uz to, lai pilnīgi kompensētu pakalpojuma sniegšanas izmaksas, nenovedot pie pārmērīgas kompensācijas. Šajā sakarā Itālija norādīja, ka līgums *ex ante* izslēdza jebkādu pārmērīgas kompensācijas risku, precizējot pieprasītos pakalpojumus un kritērijus kompensācijai, kas tika aprēķināta, pamatojoties uz vilcienkilometriem gadā. Faktiski par pakalpojumiem piešķirtā kompensācija nekad nav bijusi pārmērīga un tika ziņots par ievērojamu kompensācijas nepietiekamību.
- (172) Lai pamatotu iepriekš minēto, Itālija iesniedza datus par *Trenitalia* izmaksām un kompensāciju par laikposmu no 2009. līdz 2014. gadam un attiecīgos apliecinātos pārskatus, kurus bija pārskatījusi un apstiprinājusi pati MIT un pārbaudījusi revīzijas uzņēmums. Itālija norādīja, ka *Trenitalia* ir ieviesusi rezultatīvu, atsevišķu grāmatvedības sistēmu, kas nodala tā uz tirgu balstītās darbības no tām, kuras veiktas saskaņā ar trešo līgumu.
- (173) Itālija 2015. gada 4. novembra un 2018. gada 23. maija apsvērumos precizēja *Trenitalia* izmaksātās kompensācijas summu un *Trenitalia* neto izmaksas saskaņā ar trešo līgumu, un tās apkopotā veidā attēlotas nākamajā tabulā.

4. tabula

Trenitalia neto izmaksu kompensācija saskaņā ar trešo līgumu

(milj. EUR (bez PVN))

	2009. g- ads	2010. g- ads	2011. g- ads	2012. gads	2013. gads	2014. gads
Līgumā paredzētā	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Izmaksātā kompensācija	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
<i>Trenitalia</i> neto izmaksas	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Kompensācijas līmenis (ceturtais *Altmark* nosacījums)

- (174) Tāpat kā attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 132. apsvērumu) un otro līgumu (sk. 152. apsvērumu), Itālija pauda viedokli, ka *Trenitalia* ir labi pārvaldīts uzņēmums, kas spēj uzrādīt tādu izmaksu līmeni, kurš atbilst tā konkurentu izmaksu līmenim, un sniegt pakalpojumus tādos ekonomiskos apstākļos, kas ir lielā mērā līdzīgi tiem, kuri izrietētu no konkursa procedūras.
- (175) Itālija atsaucās uz 2012. gada 9. oktobra pētījumu par trešo līgumu, kas pasūtīts konsultantam *PriceWatersCooper* (turpmāk tekstā – “**PWC**”) un iesniegts Komisijai pirms lēmuma par procedūras sākšanu (turpmāk tekstā – “**PWC 1. pētījums**”) un kas ļauj secināt, ka kompensācija tika noteikta, pamatojoties uz *Trenitalia* izmaksu analīzi saskaņā ar Eiropas etaloniem. Jo īpaši, Itālija apgalvoja, ka *Trenitalia* ritošais sastāvs un vidējās pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru atbilst izmaksām, par kurām ziņoja citi līdzīga lieluma Eiropas operatori, kas sniedz līdzīgus pakalpojumus.

⁽¹¹²⁾ Itālija atsaucās uz 2. panta 4. *quaterdecies* punktu 2010. gada 29. decembra Dekrētlukumā Nr. 225 (kas pārveidots par 2011. gada 26. februāra Likumu Nr. 10), ar kuru Ekonomikas un finanšu ministrijai tika atļauts, kamēr vēl nav galīgi noslēgts jaunais pakalpojumu līgums, samaksāt *Trenitalia* līdzekļus, kas piešķirti no valsts budžeta 2009.–2010. gadam par PSO, kuras attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu nozari.

- (176) PWC 1. pētījumā tika identificēti seši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ⁽¹¹³⁾, kas darbojas Savienībā un ko PWC uzskatīja par piemērotiem tādu uzņēmumu izlases izveidei, kuru lielums ir pietiekami līdzīgs *Trenitalia* lielumam. Pētījumā norādīts, ka šo sešu uzņēmumu satiksmes apjoms 2009. un 2010. gadā pārsniedza 25 miljonus vilcienkilometru un 10 miljardus tonnkilometru gadā ⁽¹¹⁴⁾. Turklāt pētījumā tika paskaidrots, ka šie uzņēmumi bija nodrošināti ar pienācīgiem transportlīdzekļiem. Lai pamatotu šo konstatējumu, pētījumā tika aplēsts vienā piekrautā vagonā pārvadāto tonnu skaits, lai aplēstu vidējo apjomu, ko faktiski pārvadā viens vagonš, gada kravu skaits uz vienu vagonu, lai pierādītu transportlīdzekļa izmantošanas lietderību, un vienas preču tonnas pārvadājumu vidējais attālums (pārvadātie tonnkilometri), lai noteiktu tā dzelzceļa tīkla specifiku, kurā darbojas attiecīgie uzņēmumi ⁽¹¹⁵⁾. Saskaņā ar PWC 1. pētījumu vienā piekrautā vagonā pārvadāto tonnu skaits, ko *Trenitalia* reģistrēja 2009. gadā (41 tonna 2009. un 2010. gadā), atbilst līdzīgo uzņēmumu mediānai (42 tonnas 2009. gadā un 44 tonnas 2010. gadā), kas liecina, ka *Trenitalia*, ņemot vērā reģistrēto satiksmi, ir apriķots pienācīgi, vēl jo vairāk tāpēc, ka vidējais pārvadājumu attālums Itālijā ir lielāks (307 km 2009. gadā un 288 km 2010. gadā) salīdzinājumā ar izlasē iekļauto uzņēmumu mediānu (272 km 2009. gadā un 264 km 2004. gadā).
- (177) Attiecībā uz ritošo sastāvu PWC 1. pētījumā norādīts, ka nebija iespējams iegūt datus par ritošo sastāvu, ko izmanto tikai preču pārvadāšanai. Tāpēc PWC 1. pētījumā tika ņemts vērā viss parks, ko izmanto izlasē iekļautie uzņēmumi un ko izmanto gan pasažieru, gan preču pārvadājumiem. Pētījumā secināja, ka *Trenitalia* ritošais sastāvs ir pienācīgs salīdzinājumā ar to, ko izmanto izlasē iekļautie uzņēmumi: *Trenitalia* 2009. gadā ar vienu lokomotīvi nodrošināja vidēji 69 000 vilcienkilometru (81 000 vilcienkilometru 2010. gadā), savukārt tā konkurenti nodrošināja vidēji 56 000 vilcienkilometru 2009. gadā un 53 000 vilcienkilometru 2010. gadā ⁽¹¹⁶⁾.
- (178) Lai pierādītu *Trenitalia* darbības efektivitāti, PWC 1. pētījumā salīdzināja izlasē iekļauto uzņēmumu un *Trenitalia* vidējās pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru. Saskaņā ar pētījumu šis rādītājs (izmaksas par vilcienkilometru) ir visbūtiskākais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu efektivitātes noteikšanai, jo rādītājs "pamatdarbības izmaksas par tonnkilometru" nesniedz pietiekamas norādes par uzņēmuma efektivitāti. PWC 1. pētījumā apgalvots, ka rādītāju "pamatdarbības izmaksas par tonnkilometru" var izkropļot pieprasījuma īpašās iezīmes (nelīdzsvarotas plūsmas konkrētā maršrutā, pārvadāto preču veidi u. c.) vai dzelzceļa tīkla īpašās iezīmes (maksimālais vilcienu garums, izmantotie sliežu ceļa platumu veidi u. c.), kas savukārt var ietekmēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piedāvājumu.
- (179) Analīzē ņēma vērā *Trenitalia* un izlasē iekļauto uzņēmumu kopējās pamatdarbības izmaksas (atskaitot amortizācijas izmaksas un nodokļus), ietverot gan iekšzemes, gan starptautiskās darbības, kā arī pasažieru un kravu pārvadājumu darbības. Tomēr PWC 1. pētījumā no izlases tika izslēgti divi uzņēmumi (Čehijā bāzētais *Ceske Drahny* un Polijā bāzētais *Polskie Koleje Państwowe*), jo tika uzskatīts, ka vidējās izmaksas par vienu darbinieku (mazāk nekā 20 000 EUR) šiem diviem uzņēmumiem ir daudz zemākas nekā pārējiem izlasē iekļautajiem uzņēmumiem (50 000 EUR) un *Trenitalia*.
- (180) PWC 1. pētījumā secināts, ka:
- *Trenitalia* pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru bija robežās no 22,1 līdz 22,5 EUR, kas atbilst ÖBB, DB un SNCF reģistrētajām izmaksām (no 21,8 līdz 22,6 EUR par vilcienkilometru) ⁽¹¹⁷⁾,

⁽¹¹³⁾ Pētījumā izveidotajā izlasē ir iekļauts Austrijā bāzētais operators *Oesterreichische Bundesbahnen* (ÖBB), Vācijā bāzētais *Deutsche Bahn AG* (DB), Francijā bāzētais *SNCF*, Čehijā bāzētais *Ceske Drahny* (CD), Polijā bāzētais *Polskie Koleje Państwowe* (PKP) un Šveicē bāzētais *Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere* (SBB/CFF/FFS).

⁽¹¹⁴⁾ Pētījumā norādīts, ka citi Savienības uzņēmumi (*Lietuvos geležinkeliai* (LG) Lietuvā, *Valtion Rautatiet* (VR) Somijā un *Latvijas dzelzceļš* (LDZ) Latvijā) ir sasnieguši līdzīgu līmeni gada satiksmes ziņā, bet zemāku nodrošināto tonnkilometru līmeni. Katrā ziņā pētījumā tika norādīts, ka šie uzņēmumi darbojas dzelzceļa tīklā, kas ir daudz mazāks un ar lielāku sliežu ceļa platumu nekā Itālijas dzelzceļa tīkls, un tādējādi tiem ir citādas iezīmes. Tāpēc pētījumā šie uzņēmumi tika izslēgti no izlases.

⁽¹¹⁵⁾ Lielāks vidējais attālums liecina par ražošanas jaudu plašu sadalījumu vienā teritorijā, kā rezultātā pārvadāto preču apjoms gadā ir mazāks.

⁽¹¹⁶⁾ PWC 1. pētījuma 35. lpp.

⁽¹¹⁷⁾ PWC 1. pētījuma 36. lpp. No pētījuma izslēdza SBB/CFF/FFS, jo vidējās pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru pārsniedza 30 EUR.

- *Trenitalia* vidējie kopējie ieņēmumi (ieņēmumi par vilcienkilometru), kas bija robežās no 14,8 līdz 15,7 EUR par vilcienkilometru, bija zemāki nekā ÖBB, DB un SNCF reģistrētie ieņēmumi (no 18,7 līdz 23,2 EUR par vilcienkilometru) ⁽¹¹⁸⁾.
- (181) To, ka *Trenitalia* ieņēmumi ir zemāki, Itālija skaidroja ar būtiski atšķirīgo tirgus situāciju (konkurences ar citiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem ziņā un pārvadāto kravu veidu ziņā), kurā darbojās *Trenitalia* konkurenti ⁽¹¹⁹⁾. Tā norādīja, ka atšķirību izraisīja arī nevienmērīgais vidējais pārvadāto kravu daudzums uz vienu vilcienu (infrastruktūras ierobežojumi un tirdzniecības nelīdzsvarotība starp ienākošajiem un izejošajiem maršrutiem Dienviditālijā un pārvadāto preču veidu cenu svārstīgums).
- (182) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju faktori, kas ietekmēja trešā līguma aptverto pakalpojumu sniegšanas kopējās izmaksas par vilcienkilometru, bija šādi: i) vajadzība pēc lielgabarīta ritošā sastāva, ietverot lokomotīves un vagonus; ii) grūtības panākt cilvēkresursu un ražošanas līdzekļu optimālu izmantošanu stingru ātruma ierobežojumu dēļ; iii) infrastruktūras un loģistikas ierobežojumi ⁽¹²⁰⁾.
- (183) Turklāt – un īpaši attiecībā uz satiksmi uz Sicīliju un no tās – Itālija norādīja:
- vilcienu garums ir īpaši ierobežots Sicīlijā, kur, lai tos varētu uzkraut uz prāmjiem un šķērsot Mesīnas šaurumu, tas nedrīkst pārsniegt 400 m,
 - lai šķērsotu Mesīnas šaurumu, ir vajadzīgs īpašas ražošanas struktūras, lai rīkotos ar vagoniem, kas dodas no Itālijas kontinentālās daļas uz salu un otrādi, tos iekrautu prāmjos un pārvadātu pa jūru,
 - aplēstās izmaksas par prāmju pārvadājumiem no krasta uz krastu katram vilcienam (ieskaitot iekraušanu un izkraušanu) ir aptuveni 6 000 EUR. Izmaksas palielinās, ja uz salu un no tās pārvadā bīstamas kravas, jo tām ir vajadzīgs īpašs prāmja brauciens ar ne vairāk kā četriem vagoniem vienā braucienā.
- (184) Pamatojoties uz PWC 1. pētījumu, Itālija secināja, ka:
- *Trenitalia* bija pienācīgi nodrošināts ar transportlīdzekļiem salīdzinājumā ar līdzīga lieluma Savienības uzņēmumiem,
 - *Trenitalia* pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru atbilst līdzīgu uzņēmumu izmaksām,
 - *Trenitalia* ieņēmumi ir daudz zemāki (par 25 %) nekā līdzīgu uzņēmumu ieņēmumi ārējo faktoru dēļ (sauszemes transporta tirgus struktūra un infrastruktūras ierobežojumi, kas ietekmē cenas).

⁽¹¹⁸⁾ PWC 1. pētījuma 38. un 39. lpp.

⁽¹¹⁹⁾ Pētījumā ir norādīts, ka šie faktori ietekmē cenu un ieņēmumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma tirgus daļa Itālijā 2009. gadā bija 10 % no kopējiem preču pārvadājumiem pa sauszemi, bet izlasē iekļauto uzņēmumu tirgus daļa bija 20 %. *Trenitalia* vidējie ieņēmumi par 100 tonnkilometriem bija 3,60 EUR, kas ir zemākais rādītājs izlasē (mediāna – 4,42 EUR).

⁽¹²⁰⁾ Par tiem Itālija sniedza šādus sīkākus paskaidrojumus:

- ņemot vērā ierobežoto izmantojamo sliežu ceļu garumu stacijās, pieļaujamais vilciena garums ir mazāks par to, ko atļauj citas dalībvalstis (kur tas parasti ir no 550 līdz 750 m),
- ņemot vērā maksimālo pieļaujamo ass slodzi vilcieniem Dienviditālijā (20 tonnas uz asi salīdzinājumā ar valsts un Savienības standartu, kas ir 22,5 tonnas uz asi), ir ierobežots pa dzelzceļu pārvadājamo preču absolūtais un īpatnējais svars,
- ņemot vērā to, ka ritošā sastāva gabarīta ierobežojumi ir stingrāki nekā tie, ko piemēro pārējā Itālijas teritorijā un Eiropas dzelzceļa tīklā, ir vajadzīgi ļoti zemi platformvagoni un lielāku paaugstināto konteineru pārvadāšana nav iespējama. Tas arī neļauj izstrādāt “ritošo automaģistrāļu” sistēmu, kas vajadzīga intermodālajiem dzelzceļa pārvadājumiem un autopārvadājumiem,
- ņemot vērā neelektrificētu dzelzceļa līniju augsto īpatsvaru, dzelzceļa uzņēmumiem ir jāizmanto gan elektriskās lokomotīves, gan dīzeļlokomotīves, kā rezultātā paaugstinās darbības izmaksas un lokomotīves netiek pietiekami izmantotas,
- ņemot vērā vilcienu braucienus ilgumu, vidējais atējošo vilcienu skaits dienā ir mazāks nekā citos savienojumos (Itālija minēja vidēji divus atējošus vilcienus dienā uz Dienviditāliju un no tās salīdzinājumā ar parasto vidējo rādītāju – 3,5 atējošiem vilcieniem). Līdz ar to braucienos neiesaistīto darbinieku ražošanas tīkls darbībām uz vietas ir pārāk liels un netiek pietiekami izmantots,
- ņemot vērā augstās izmaksas, kas saistītas ar ritošā sastāva nodošanu specifiskajiem tehniskās apkopes darbiem, kuri jāveic darbnīcās Itālijas centrālajā un ziemeļu daļā, tehniskās apkopes tīkls pēc būtības ir neekonomisks.

- (185) Šī atšķirība starp *Trenitalia* ieņēmumiem un tā konkurentu ieņēmumiem ir vēl jo lielāka attiecībā uz pakalpojumiem, ko kompensē saskaņā ar trešo līgumu un kas ietver pakalpojumus starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju. Ņemot vērā iepriekš minēto, Itālija uzskatīja, ka lēmumā par procedūras sākšanu paustās Komisijas šaubas, šķiet, izriet no pārpratuma. Komisija esot atsaukusies uz to, ka *Trenitalia* izmaksas par tonnkilometru, ko pārvadā savienojumos ar Dienviditāliju, esot lielākas, un secinājusi, ka tas varētu būt *Trenitalia* zemāka efektivitātes līmeņa rezultāts. Tomēr Itālija uzskata, ka saskaņā ar ceturto *Altmark* prasību ir jāpierāda, ka kompensācijas saņēmējs ir labi pārvaldīts uzņēmums, kas tādējādi spēj uzrādīt tādu izmaksu līmeni, kurš atbilst tā konkurentu izmaksu līmenim, un sniegt pakalpojumus tādos ekonomiskos apstākļos, kas ir lielā mērā līdzīgi tiem, kuri izrietētu no konkursa procedūras. Šajā ziņā vērā ņemamais rādītājs ir tieši vidējās pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru, kas pareizi atspoguļo attiecīgā pakalpojuma vienības izmaksas.
- (186) Attiecībā uz rādītāju “izmaksas par tonnkilometru” Itālija apgalvo, ka tam nav nozīmes ceturtnās *Altmark* prasības piemērošanā šajā lietā. Šim rādītājam ir cits nolūks – tā mērķis ir apzināt salīdzinoši neizdevīgā stāvokļa faktorus, kas strukturāli ietekmē dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju un kas ir tirgus nepilnību un līdz ar to arī attiecīgās valsts intervences tiešs cēlonis. Itālija apgalvo, ka šiem faktoriem nav nekāda sakara ar *Trenitalia* efektivitāti; gluži pretēji, tie ir ārēji faktori, kas ir pilnīgi neatkarīgi no *Trenitalia*, bet kam uz *Trenitalia* ir tāda pati ietekme, kāda būtu uz jebkuru citu operatoru.

5.3.2. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības iekšējo tirdzniecību

- (187) Itālija noliedza, ka trešais līgums radīja konkurences izkropļojumus un ietekmēja Savienības iekšējo tirdzniecību.
- (188) Pirmkārt, Itālija apgalvoja, ka pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus liberalizācijas valsts un Savienības līmenī konkurence tirgū koncentrējās uz visrentablākajiem maršrutiem Ziemeļitālijā un neattiecās uz satiksmi Dienviditālijā.
- (189) Turklāt Itālija apgalvoja, ka *Trenitalia* pieņemtā atsevišķā grāmatvedības sistēma izslēdza iespēju, ka publiskie līdzekļi kādā veidā varētu tikt novirzīti uz citām uzņēmuma darbībām. Tas tā bija vēl jo vairāk tāpēc, ka kompensācija nebija pietiekama, lai segtu pamatdarbības deficītu, ko *Trenitalia* reģistrēja saistībā ar trešajā līgumā noteiktajām saistībām.

5.3.3. Likumīgums

- (190) Itālija puda viedokli, ka atbrīvojums no iepriekšējās paziņošanas, kas paredzēts Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punktā, attiecas arī uz kompensācijām, kuras *Trenitalia* saņēma saskaņā ar trešo līgumu, jo attiecīgās saistības, lai gan tās bija iekļautas līgumā, izrietēja no valsts iestāžu lēmumiem.

5.3.4. Saderība

- (191) Itālija apgalvoja, ka pretējā gadījumā – ja tiktu secināts, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar trešo līgumu, ir jauns atbalsts, par kuru jāpaziņo, – atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantu, ņemot vērā to, ka līgumattiecības, kas formalizētas ar minēto līgumu, radās 2009. gadā, tātad laikā, kad joprojām bija spēkā Regula (EEK) Nr. 1191/69.
- (192) Runājot par trešā līguma parakstīšanas datumu (2012. gada 3. decembris), Itālija uzskatīja, ka Regula (EEK) Nr. 1191/69 bija piemērojama līdz 2012. gada 3. decembrim ieskaitot. Tā kā 10. panta 1. punktā Regulā (EK) Nr. 1370/2007, kas ir spēkā kopš 2009. gada 3. decembra, ir noteikts, ka “atceļ Regulu (EEK) Nr. 1191/69. Tomēr attiecībā uz kravas transporta pakalpojumiem tās noteikumus turpina piemērot trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā”, Itālija uzskatīja, ka galīgais termiņš sakrīt ar tās pašas decembra dienas (t. i., 3. decembra) beigām trešajā gadā pēc Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanās spēkā, t. i., 2012. gada 3. decembra beigām ⁽¹²¹⁾.

⁽¹²¹⁾ Itālija atsauca uz Padomes Regulas (EEK, Euratom) Nr. 1182/71 (1971. gada 3. jūnijs), ar ko nosaka laikposmiem, datumiem un termiņiem piemērojamus noteikumus, 3. panta 2. punkta c) apakšpunktu, saskaņā ar kuru gados izteikts laikposms beidzas (*dies ad quem*) “līdz ar pēdējās stundas izbeigšanos jebkurā pēdējās nedēļas, mēneša vai gada dienā, kura ir tā pati diena vai iekrīt tajā pašā dienā kā diena, kurā tika uzsākta perioda skaitīšana”.

- (193) Itālija 2014. gada 24. jūnija apsvērumos skaidri norādīja, ka tam, ka trešais līgums tika noslēgts un pat parakstīts saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69, ir svarīga nozīme tā saderības ar iekšējo tirgu novērtēšanā. Runājot par nākotni, Itālija norādīja, ka MIT plāno pienācīgi definēt pasākumus, kas jāveic, lai atbalstītu dzelzceļa kravu pārvadājumus un to lietotājus.
- (194) Tāpat kā attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 138. apsvērumu) un otro līgumu (sk. 157. apsvērumu), Itālija apgalvoja, ka trešais līgums ietvēra visus Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantā noteiktos elementus un sedza tikai daļu no izmaksām, kas *Trenitalia* radās, sniedzot līgumā iekļautos pakalpojumus.
- (195) Visbeidzot, Itālija atkārtoja attiecībā uz pirmo līgumu (sk. 139. apsvērumu) un otro līgumu (sk. 158. apsvērumu) jau sniegto argumentu, ka trešo līgumu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu arī saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1107/70 vai LESD 93. pantu. Tomēr šajā sakarībā Itālija nesniedza nekādu pamatojumu.

5.4. Saimnieciskā pēctecība

- (196) No 2017. gada 1. janvāra *Mercitalia Rail* kļuva par jauno *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas īpašnieku.
- (197) Savā 2023. gada 11. aprīļa iesniegumā par saimniecisko pēctecību starp *Trenitalia* un *Mercitalia Rail* Itālijas iestādes paskaidroja, ka saskaņā ar Itālijas tiesību aktiem *Mercitalia Rail* kā *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas jaunais īpašnieks ir *Trenitalia* juridiskais tiesību pārņēmējs dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū.
- (198) Tai pašā laikā Itālijas iestādes paskaidroja, ka šāda juridiskā tiesību pārņemšana nenozīmē, ka *Mercitalia Rail* tiek nodotas atmaksas saistības, kas varētu izrietēt no konstatējuma par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, kurš pirms atvasināšanas piešķirts *Trenitalia* par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Tās uzskata, ka šīs saistības ir palikušas uzņēmumam *Trenitalia*, jo nav attiecināmas uz *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļu ⁽¹²²⁾. Šajā sakarā Itālijas iestādes 2023. gada 11. aprīļa atbildē norādīja, ka, i) ja *Trenitalia* būtu vēlējies nodot šīs saistības *Mercitalia Rail*, tas būtu tās skaidri minējis atvasināšanas aktā; ii) atvasināšanas laikā trešā līguma termiņš jau bija beidzies; un iii) atvasināšana bija paredzēta tikai kā uzņēmējdarbības reorganizācija FS grupā.

6. PIEZĪMES NO IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM

6.1. Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopiena

- (199) Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopiena (turpmāk tekstā – “**CER**”) pārstāv 75 dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus (to vidū FS grupu) un infrastruktūras uzņēmumus no Savienības, kandidātvalstīm, kā arī no Rietumbalkānu valstīm, Norvēģijas un Šveices.
- (200) Savos 2014. gada 18. jūnija apsvērumos CER puda viedokli, ka saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 PSO piemērošana un/vai PSC slēgšana par dzelzceļa kravu pārvadājumu nodrošināšanu varētu būt pamatota ar mērķi attīstīt ilgtspējīgu ekonomiku, reģionālo kohēziju un teritoriālo līdzsvaru un vienlaikus veicināt modālo pāreju no autotransporta uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem.
- (201) Tā norādīja, ka ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69, kas kravu pārvadājumu pakalpojumiem bija piemērojama līdz 2012. gada 3. decembrim, dalībvalstīm tika dota iespēja finansēt un veicināt dzelzceļa kravu pārvadājumus. Tā secināja, ka pakalpojums ir kvalificējams kā VTNP, ja pastāv risks, ka konkurējoši pakalpojumi neapmierinās būtisku daļu iedzīvotāju un patērētāju vajadzību.

⁽¹²²⁾ Saskaņā ar atvasināšanas akta 2. pantu *Trenitalia* paliek visi pienākumi un saistības attiecībā uz faktiem vai apstākļiem, kas radušies pirms atvasināšanas un kas nav attiecināmi uz nodoto uzņēmējdarbības atzaru.

6.2. **FerCargo**

- (202) *FerCargo* pārstāv 17 dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus ⁽¹²³⁾ (valsts uzņēmumus, kā arī privātus uzņēmumus), kas piedāvā dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus Itālijā.
- (203) *FerCargo* 2014. gada 8. jūlija apsvērumos apgalvoja, ka kompensācija, ko Itālija piešķir *Trenitalia*, nostiprināja *Trenitalia* stāvokli dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū Dienviditālijā, kaitējot pārējiem dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumiem, kas varēja sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus šajā tirgū.
- (204) *FerCargo* neieņēma nekādu nostāju attiecībā uz pirmo līgumu. Attiecībā uz otro un trešo līgumu *FerCargo* uzskatīja, ka kompensācija ir valsts atbalsts par labu *Trenitalia*, jo netika ievēroti četri *Altmark* kritēriji un PSC izkropļoja konkurenci un ietekmēja tirdzniecību. Tas norādīja, ka lielākā daļa uzņēmumu, kas darbojas Itālijas tirgū, pieder pie starptautiskām grupām, t. i., *NordCargo* (*Deutsche Bahn*), *Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia* (*Schweizerische Bundesbahnen Cargo International*), *Rail Cargo Italia* (*Rail Cargo Austria*), vai darbojas vairākās dalībvalstīs (piemēram, *Rail Traction Company*).
- (205) Turklāt *FerCargo* apšaubīja valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.
- (206) Pirmkārt, *FerCargo* nebija informēts, ka Itālijas iestādes būtu veikušas kādu sabiedrisko apspriešanu, lai noskaidrotu, vai ir vajadzīgi dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi ar tādu pašu darbības jomu un iezīmēm kā *Trenitalia* uzticētajiem pakalpojumiem. *FerCargo* sūdzējās, ka Itālijas iestādes nav ņēmušas vērā to operatoru skaita pieaugumu, kas ir alternatīvi vēsturiskajam operatoram un kas sāka darboties Dienviditālijā 2006. gadā. *FerCargo* apgalvoja, ka tā dalībnieki būtu varējuši nodrošināt pakalpojumus, kas ir salīdzināmi ar *Trenitalia* sniegtajiem pakalpojumiem nepārtrauktības, regularitātes un biežuma, pārvadājumu jaudas un likmju ziņā, tādējādi padarot PSC nevajadzīgus. Tas norādīja, ka pirms trešā līguma noslēgšanas papildus *Trenitalia* jau bija divi uzņēmumi, kas apkalpoja savienojumus Kampānija–Ziemeļitālija ⁽¹²⁴⁾ un Abruco–Ziemeļitālija ⁽¹²⁵⁾, un pieci uzņēmumi, kuri būtu varējuši sākt darboties Kampānijas–Kalabrijas ⁽¹²⁶⁾, Molīzes–Apūlijas ⁽¹²⁷⁾, Apūlijas–Bazilikatas ⁽¹²⁸⁾, Kampānijas–Apūlijas ⁽¹²⁹⁾, Bazilikatas–Kalabrijas ⁽¹³⁰⁾, Kampānijas ⁽¹³¹⁾, Kalabrijas ⁽¹³²⁾ un Apūlijas ⁽¹³³⁾ savienojumos, jo tiem bija nepieciešamā sertifikācija.

⁽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) *Ferrottramviaria 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⁾ *Rail Traction Company* 2008. gadā apkalpoja vienu maršrutu savienojumā Kampānija–Ziemeļitālija.

⁽¹²⁵⁾ Laikposmā no 2009. gada, *NordCargo* apkalpoja divus maršrutus savienojumā Abruco–Ziemeļitālija.

⁽¹²⁶⁾ Savienojumā Kampānija–Kalabrija *Rail Traction Company* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2008. gada, *Compagnia Ferroviaria Italiana* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2009. gada, *GTS Rail* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2009. gada (tomēr Komisija norāda, ka *GTS Rail* 2009. gada drošības sertifikāts, kas pieejams vietnē www.ansf.it, kura pēdējo reizi skatīta 15.11.2023., šo pēdējo minēto informāciju neapstiprina).

⁽¹²⁷⁾ Savienojumā Molīze–Apūlija *Linea* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2009. gada, *GTS Rail* būtu varējis apkalpot divus maršrutus no 2009. gada, *NordCargo* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2009. gada.

⁽¹²⁸⁾ Savienojumā Apūlija–Bazilikata *Linea* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2009. gada.

⁽¹²⁹⁾ Savienojumā Kampānija–Apūlija *Compagnia Ferroviaria Italiana* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2009. gada, *GTS* būtu varējis apkalpot vienu maršrutu no 2009. gada (tomēr Komisija norāda, ka *GTS* drošības sertifikāts par 2009. gadu, kas pieejams vietnē www.ansf.it, kura pēdējo reizi skatīta 15.11.2023., šo pēdējo minēto informāciju neapstiprina).

⁽¹³⁰⁾ Savienojumā Bazilikata–Kalabrija *GTS Rail* būtu varējis apkalpot divus maršrutus no 2009. gada.

⁽¹³¹⁾ Savienojumā Kampānija–Kampānija *Rail Traction Company* būtu varējis apkalpot 6 maršrutus no 2008. gada, *Compagnia Ferroviaria Italiana* būtu varējis apkalpot 10 maršrutus no 2009. gada, *GTS* būtu varējis apkalpot 2 maršrutus no 2009. gada, *NordCargo* būtu varējis apkalpot 4 maršrutus no 2009. gada.

⁽¹³²⁾ Savienojumā Kalabrija–Kalabrija *GTS Rail* būtu varējis apkalpot piecus maršrutus no 2009. gada.

⁽¹³³⁾ Savienojumā Apūlija–Apūlija *Linea* būtu varējis apkalpot 3 maršrutus no 2009. gada, *GTS Rail* būtu varējis apkalpot 10 maršrutus no 2009. gada, *NordCargo* būtu varējis apkalpot 2 maršrutus no 2009. gada.

- (207) Otrkārt, tas apgalvoja, ka *Trenitalia* uzliktās saistības “neatbilst” PSC mērķiem (t. i., panākt reģionālo kohēziju un līdzsvaru starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju). Šajā sakarā tas puda viedokli, ka otrajā līgumā paredzētās tarifu saistības starptautiskajos maršrutos finansēja *Trenitalia* paplašināšanos citu dalībvalstu tirgos. Turklāt tas apstrīdēja veidu, kādā Itālija bija definējusi PSO trešajā līgumā, un to, ka trešajā līgumā nebija norādīti maršruti, kas *Trenitalia* ir jākalpo, bet tikai sākumpunkta un galamērķa reģioni. Tas atgādināja, ka 2012. gada 21. decembrī Itālijas Ekonomikas plānošanas starpministriju komiteja (turpmāk tekstā – “CIPE”) sniedza pozitīvu atgriezenisko saiti par trešo līgumu ar nosacījumu, ka ir jāprecizē sabiedrisko pakalpojumu apjoms, kompensētās izmaksas un *Trenitalia* piešķirtās atlīdzības līmenis. Turklāt tas norādīja, ka 2009. gada 1. jūnijā arī Itālijas Konkurences iestāde aicināja skaidrāk definēt *Trenitalia* uzticētos sabiedriskos pakalpojumus, ņemot vērā konkurences esību dzelzceļa pārvadājumos un intermodālo konkurenci ar jūras transportu un autotransportu.
- (208) Treškārt, *FerCargo* apgalvoja, ka lielākajā daļā otrā un trešā līguma aptvertā laikposma *Trenitalia* darbojās bez pilnvarojuma akta un bez kompensācijas aprēķināšanai izmantojamo parametru skaidras definīcijas. Tas noliedza, ka līdz trešā līguma parakstīšanai *Trenitalia* varēja atsaukties uz otrajā līgumā ietverto turpināmības klauzulu, jo abi PSC attiecās uz dažādām saistībām un dažādām piemērotajām kompensācijas metodēm.
- (209) Ceturtkārt, *FerCargo* neizslēdza iespēju, ka kompensācija varētu būt pārmērīga, ņemot vērā, ka otrajā un trešajā līgumā nebija minēts, ka kompensācija ir jāaprēķina, pamatojoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām. Pēc *FerCargo* domām, lai pārbaudītu, vai *Trenitalia* izmaksas atbilst tāda uzņēmuma izmaksām, kas darbojas efektīvi, par etalonu vajadzēja izmantot esošos konkurentus, nevis dzelzceļa uzņēmumus, kuri darbojas ārvalstu tirgos. Tieši attiecībā uz trešo līgumu *FerCargo* apgalvoja, ka vienīgais kvalitatīvais parametrs, ko izmantoja pakalpojuma novērtēšanai, bija punktualitāte, nevis pakalpojuma izmaksu efektīva pārvaldība. Turklāt, nosakot kompensācijas līmeni, netika ņemts vērā tas, ka *Trenitalia* par vilcieniem izmantoto elektroenerģiju maksā zemākus enerģijas nodokļus⁽¹³⁴⁾.
- (210) Visbeidzot, *FerCargo* apgalvoja, ka *Trenitalia* neveica atsevišķu uzskaiti un izmantoja saskaņā ar PSC gūto peļņu, lai finansētu agresīvu cenu politiku komerciālajā segmentā un palielinātu *Trenitalia* klātbūtni tirgū. Pēc *FerCargo* domām, *Trenitalia* deklarētās vienības izmaksas bija pārmērīgas⁽¹³⁵⁾ salīdzinājumā ar datiem, ko Komisija izmantoja savā lēmumā par Itālijas *Ferrobonus* shēmu (SA.32603)⁽¹³⁶⁾, un *Trenitalia* konkurentu reģistrētajām izmaksām⁽¹³⁷⁾. *FerCargo* apgalvoja, ka 2009. gada 1. jūnijā Itālijas Konkurences iestāde jau bija norādījusi, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar PSC, kurš nebija piešķirts pārrēķinājamā konkursa procedūrā, rada jautājumu par iespējamu šķērssubsidēšanu starp tirgus pakalpojumiem un sabiedriskajiem pakalpojumiem, ja abi pakalpojumu veidi kaut daļēji pārklājas.
- (211) *FerCargo* secināja, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, jo, pēc tā domām, nav ievērots ne LESD 93. pants, ne Regula (EEK) Nr. 1191/69.

6.3. FS grupa

- (212) FS grupa 2014. gada 23. jūlija apsvērumos apgalvoja, ka trešais līgums nav kvalificējams kā valsts atbalsts, jo tas atbilst *Altmark* nosacījumiem. Šajā sakarā tā iesniedza 2014. gada jūlija papildu pētījumu⁽¹³⁸⁾ (ar ko bija paredzēts papildināt Itālijas iestāžu iesniegto PWC 1. pētījumu), kura mērķis bija pierādīt atbilstību pirmajam un ceturtajam *Altmark* kritērijam.

⁽¹³⁴⁾ *FerCargo* atsauca uz Itālijas 1963. gada 22. maija Dekrētu Nr. 730 un 2014. gada 14. jūnija Dekrētlikumu Nr. 91.

⁽¹³⁵⁾ 24 EUR par vilcienkilometru 2009. gadā, 26,1 EUR par vilcienkilometru 2010. gadā, 24 EUR par vilcienkilometru 2011. gadā.

⁽¹³⁶⁾ 2011. gada 16. decembra lēmums (OV C/88/2012). Šajā lēmumā dzelzceļa kravu pārvadājumu vidējās izmaksas Itālijā tika lēstas 10 EUR apmērā par vilcienkilometru (sk. lēmuma 39. apsvērumu).

⁽¹³⁷⁾ *FerCargo* atsauca uz divu tā dalībnieku (*Rail Traction Company* un *NordCargo*) izmaksām. Konkrētāk, *Rail Traction Company* izmaksas ir no 9,5 EUR par vilcienkilometru pakalpojumiem savienojumā Kampānija–Ziemeļitālija līdz 9,27 EUR par vilcienkilometru savienojumā Kampānija–Kalabrija. *NordCargo* izmaksas ir 11,7 EUR par vilcienkilometru tālsatiksmes vilcieniem, ietverot arī izmaksas par ritošo sastāvu, kuras, kā *FerCargo* norāda, uzņēmumam *Trenitalia* jau vajadzētu būt pilnīgi segušām.

⁽¹³⁸⁾ PWC 2014. gada jūlija pētījums *Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27 March 2014*.

- (213) Runājot par to, ka trešā līguma darbības jomas noteikšanā nav pieļautas acīmredzamas kļūdas, FS grupa puda viedokli, ka dzelzceļa kravu pārvadājumus uz Dienviditāliju un no tās ietekmēja tirgus nepilnība.
- (214) Šajā sakarā FS grupa norādīja, ka *Trenitalia* konkurentiem nebija stabilas un plašas klātbūtnes tirgū un ka laikposmā no 2007. līdz 2008. gadam to tirgus daļa bija mazāka par 3 % pat visrentablākajos reģionu savienojumos, piemēram, uz Kampāniju un Apūliju un no tām. Tomēr šajos savienojumos *Trenitalia* konkurenti galvenokārt nodrošināja kombinētos pārvadājumus (tādējādi dažas preces, ko varēja pārvadāt tikai ar tradicionālo transportu, piemēram, tēraudu un ķīmikālijas, konkurenti nepiegādāja) un galvenokārt vienā virzienā (no dienvidiem uz ziemeļiem Apūlijas gadījumā un no ziemeļiem uz dienvidiem Kampānijas gadījumā). Turklāt tolaik Dienviditālijā konkurenti apkalpoja tikai ierobežotu skaitu dzelzceļa staciju un reģionu savienojumu salīdzinājumā ar tiem, uz kuriem attiecās trešais līgums.
- (215) FS grupa uzskata, ka konkurentu mazā interese par Dienviditāliju bija saistīta ar to, ka tradicionālajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem šajos reģionos bija raksturīgs svārstīgs pieprasījums (kas nozīmēja tukšus vagonus un retus braucienus). Turklāt, ņemot vērā dažādos kravas veidus (tērauds, ķīmikālijas, autobūves preces, citas preces), pakalpojuma sniegšanai bija vajadzīgs liels skaits vagonu. FS grupa paskaidroja, ka līgums veidoja 26–28 % no kopējiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem Itālijā vilcienkilometru izteiksmē, bet tikai 6–7 % tonnāžas ziņā (jo līgumā paredzētā krava parasti tika pārvadāta lielākos attālumos nekā kravas vidēji visā Itālijā un vilcienu slodzes koeficients attiecīgajos maršrutos bija zemāks). Tā uzskata, ka fakts, ka trešā līguma aptvertajiem reģionu savienojumiem ir līdzīgas iezīmes, pilnībā pamatoja Itālijas iestāžu izdarīto izvēli definēt VTNP aptvertos reģionu savienojumus kā dzelzceļa savienojumu tīklu (nevis kā savienojumus no punkta līdz punktam) ⁽¹³⁹⁾.
- (216) FS grupa norādīja, ka, nepastāvot trešajam līgumam, tā būtu pārtraukusi nodrošināt dzelzceļa kravu pārvadājumus Dienviditālijā. Lielākā daļa kravu pārvadājumu pēc tam būtu pārgājusi no dzelzceļa uz autoceļiem. Piemēram, FS grupa atsaucās uz Sardīnijas gadījumu, kur *Trenitalia* dzelzceļa kravu pārvadājumi krasī samazinājās ⁽¹⁴⁰⁾ laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam, t. i., pēc tam, kad Itālija nolēma neiekļaut Sardīnijas reģionu trešā līguma darbības jomā pēc otrā līguma termiņa beigām 2008. gada 31. decembrī. Neviens cits dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums tajā laikā neapkalpoja Sardīniju un neienāca šajā tirgū pēc tam, kad *Trenitalia* to pameta.
- (217) Attiecībā uz ceturto *Altmark* kritēriju FS grupa atbalstīja Itālijas viedokli, ka *Trenitalia* izmaksas par vilcienkilometru atbilst citu Savienības līmenī darbojošos uzņēmumu (ÖBB, DB, SNCF) izmaksām, kā norādīts PWC 1. pētījumā (sk. 175. apsvērumu), un tādējādi tipiska labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksām. Tā uzskatīja, ka izmaksu efektivitātes analīze ir jāveic pakalpojuma sniedzēja uzņēmuma līmenī (nevis PSC līmenī). Tā uzskatīja, ka ceturajā *Altmark* kritērijā ir atsauce tikai uz labi pārvaldīta uzņēmuma “izmaksām”, un jebkurā gadījumā skaidri norādīja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu pieprasījumam ir raksturīgs liels svārstīgums, kas padara ieņēmumus ļoti neprognozējamus.

⁽¹³⁹⁾ FS grupa atsaucās uz Komisijas 2010. gada 24. februāra lēmumu par *Danske Statsbaner* (SA.21143), kurā Komisija norādīja, ka “(..) spēkā esošie specifiskie tiesību akti neierobežo iespēju uzticēt pakalpojumu uzdevumus attiecībā uz līniju kopumu, lai izveidotu saskaņotu transporta sistēmu, īpaši ar mērķi nodrošināt zināmu pārvadājumu nepārtrauktību. Nav noteikts neviens kritērijs attiecībā uz jautājumu par atsevišķu attiecīgo līniju rentabilitāti vai nerentabilitāti”, un secināja, ka “Dānija nepieļauj acīmredzamu kļūdu vērtējumā, iekļaujot sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā vienu vai vairākas rentablas līnijas, ja minētās līnijas iekļaujas saskaņotā transporta sistēmā”, jo “[g]adījumā, ja nav precīzu pretēju noteikumu, dalībvalsts var pēc saviem ieskatiem novērtēt sabiedrisko pakalpojumu uzdevuma apjomu, ko tā vēlas uzticēt uzņēmumam pietiekama transporta sistēmas izveidei”, sk. 166. apsvērumu Komisijas 2010. gada 24. februāra Lēmumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem starp Dānijas transporta ministriju un *Danske Statsbaner* (lieta C 41/08 (ex NN 35/08)).

⁽¹⁴⁰⁾ *Trenitalia* piedāvājums samazinājās no 400 000–500 000 vilcienkilometriem gadā līdz aptuveni 22 000 vilcienkilometriem 2009. gadā un turpmākajos gados turpināja samazināties (aptuveni 5 000 vilcienkilometri 2010. gadā un 3 000 vilcienkilometri 2011. gadā), līdz 2012. gadā izzuda pavisam.

7. ITĀLIJAS PIEZĪMES PAR FERCARGO APSVĒRUMIEM

- (218) Itālija savos 2014. gada 20. novembra, 2015. gada 4. novembra, 2018. gada 5.–15. februāra, 2018. gada 23. maija un 2019. gada 18. un 19. februāra apsvērumos, atbildot uz *FerCargo* iesniegtajiem apsvērumiem, izvirzīja papildu argumentus. Šie argumenti galvenokārt bija vērsti uz atbalsta esību saskaņā ar otro un trešo līgumu.

7.1. Otrais līgums

7.1.1. Priekšrocība

- (219) Itālija 2014. gada 20. novembra apsvērumos galvenokārt atkārtoja 141.–152. apsvērumā izklāstītos argumentus, lai apstrīdētu *FerCargo* apgalvojumus, ka *Trenitalia* saņemtās kompensācijas šim uzņēmumam piešķir priekšrocību.
- (220) Jo īpaši, Itālija apgalvoja, ka PSO definīcija otrajā līgumā ir saskaņota un piemērota, lai garantētu reģionālo kohēziju un Itālijas teritorijas ekonomisko līdzsvaru (t. i., lai izvairītos no nelīdzsvarotības ražošanas un ekonomikas aprītē starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju). Turklāt tā arī puda viedokli, ka par visiem pakalpojumiem, ko *Trenitalia* sniedza laikposmā no 2004. līdz 2006. gadam, iepriekš bija panākta vienošanās ar Itālijas iestādēm. Attiecībā uz laikposmu no 2007. līdz 2008. gadam Itālija atsauca uz otrā līguma 12. pantu ("turpināmības klauzula"), saskaņā ar kuru *Trenitalia* turpināja sniegt pakalpojumus, uz ko attiecas otrais līgums, līdz transporta un infrastruktūras ministrs sniedza turpmāku paziņojumu.
- (221) Itālija norādīja, ka *Trenitalia* ir vienīgais dzelzceļa operators, kas varēja sniegt pakalpojumu ar atbilstošu ģeogrāfisko izplatību un tvērumu. Lai pamatotu savu apgalvojumu, tā iesniedza 2014. gada 22. oktobra pētījumu, kas bija pasūtīts PWC (turpmāk tekstā – "**PWC 2. pētījums**"). Šis pētījums, kas attiecās uz trešo līgumu, bet novērtēja arī *Trenitalia* konkurentu piedāvājumu laikposmā no 2006. līdz 2008. gadam, atbildot uz *FerCargo* apgalvojumu, ka Itālijas iestādes nav ņēmušas vērā to operatoru skaita pieaugumu, kuri sāka darboties Dienviditālijā no 2006. gada (sk. 206. apsvērumu), parādīja, ka līdz 2007. gadam, neraugoties uz dzelzceļa kravu pārveidājumu liberalizāciju valsts līmenī, *Trenitalia* konkurenti nesniedza nekādus pakalpojumus uz Dienviditāliju un no tās⁽¹⁴¹⁾. Arī 2008. gadā konkurentu klātbūtne Dienviditālijā bija ļoti niecīga un Sardīnijā un Sicīlijā tās nebija vispār⁽¹⁴²⁾.
- (222) Atbildot uz *FerCargo* apgalvojumu, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar otro līgumu, ļāva *Trenitalia* darboties ar zaudējumiem, tādējādi izspiežot konkurentus (210. apsvēruma), Itālija norādīja, ka *Trenitalia* nevarēja brīvi noteikt savus tarifus, jo uz to attiecās Itālijas noteiktās tarifu saistības⁽¹⁴³⁾. Turklāt *Trenitalia* bija "cenas ievērotāja" pozīcijā, jo dzelzceļa kravu pārveidājumu cenas galvenokārt bija atkarīgas no autopārveidājumu likmēm. Attiecībā uz *FerCargo* apgalvojumu, ka nav iespējams atkārtot *Trenitalia* piedāvājumu, Itālija puda viedokli, ka ir maz ticams, ka konkurenti nevarēja atkārtot *Trenitalia* piedāvājumu, ņemot vērā to, ka dzelzceļa kravu pārveidājumu uzņēmumi Itālijā deklarēja vidējās izmaksas, kas ir mazākas par pusi no *Trenitalia* vidējām izmaksām⁽¹⁴⁴⁾.

⁽¹⁴¹⁾ Lai gan daži uzņēmumi – *Rail Traction Company* un *NordCargo* – 2006. gadā pieteicās drošības sertifikāta saņemšanai, vismaz attiecībā uz Kampāniju.

⁽¹⁴²⁾ Citi dzelzceļa uzņēmumi papildus *Trenitalia*, sākot no 2008. gada, sniedza pakalpojumus, tikai savienojot divas rūpnieciskās teritorijas Nola (Kampānijā) un *Fossacesia* (Abruco).

⁽¹⁴³⁾ Trešā līguma 1. pielikumā bija noteikts, ka *Trenitalia* vienmēr ir pienākums sniegt pakalpojumu, ja vien starp izmaksām un ieņēmumiem par vilcienkilometru nepastāv atšķirība, kas pārsniedz 19 EUR par kilometru, un ja vien šī starpība nepārsniedz 73 % no kopējām izmaksām. Šie ierobežojumi noteica minimālās tarifu robežvērtības, kuru nesasniegšanas gadījumā *Trenitalia* varēja atteikties sniegt pakalpojumu. Šo robežvērtību sasniegšanas gadījumā *Trenitalia* bija pienākums sniegt pakalpojumu trešām personām saskaņā ar trešajā līgumā noteikto kvalitātes līmeni.

⁽¹⁴⁴⁾ PWC 2. pētījumā tika uzsvērts, ka *Trenitalia* vidējās izmaksas par pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar trešo līgumu 2009.–2010. gadā bija aptuveni 22 EUR par vilcienkilometru, savukārt vidējās izmaksas, kas radušās citiem dzelzceļa uzņēmumiem Itālijas dzelzceļa kravu pārveidājumu nozarē (jo īpaši operatoriem, kuri ir daudz mazāki nekā *Trenitalia*), bija aptuveni 10 EUR par vilcienkilometru. Pamatojoties uz minēto, Itālija puda viedokli, ka *Trenitalia* konkurenti varēja tirgū piedāvāt cenas, kas ir līdzīgas vai zemākas par *Trenitalia* cenām.

- (223) Atbildot uz *FerCargo* apgalvojumu par iespējamu pārmērīgu kompensāciju (209. apsvērums), Itālija apgalvoja, ka izmaksas, kas radušās saskaņā ar otro līgumu, tika aplēstas, pamatojoties nevis uz pirmo līgumu, bet gan uz *Trenitalia* izmaksām 2004. gadā, kurš ir pirmais otrā līguma piemērošanas gads. Lai aprēķinātu kompensāciju, MIT balstījās uz apliecinātiem pārskatiem, kurus bija pārbaudījusi un apstiprinājusi pati MIT, nevis uz vienkāršām aplēsēm.
- (224) Attiecībā uz *FerCargo* apgalvojumu, ka kompensācijā nav ņemts vērā tas, ka *Trenitalia* par vilcieniem izmantoto elektroenerģiju maksā zemākus enerģijas nodokļus (209. apsvērums), Itālija 2018. gada 5.–15. februāra apsvērumos paskaidroja, ka šis nodokļa samazinājums attiecas uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri darbojas Itālijā.

7.1.2. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības iekšējo tirdzniecību

- (225) Itālija puda viedokli, ka nav nozīmes tam, ka *FerCargo* dalībniekus kontrolē vadoši Eiropas dzelzceļa uzņēmumi, kas apkalpo Alpu maršrutus un pārrobežu maršrutus, vai ka šie dalībnieki ir saistīti ar šādiem vadošiem Eiropas dzelzceļa uzņēmumiem. Itālija uzskata, ka šis apstāklis nekādi nepierāda to, ka kompensācija būtu varējusi ietekmēt pakalpojumus, ko sniedz šie dzelzceļa uzņēmumi, kuri, gluži pretēji, reģistrēja satiksmes apjoma pieaugumu un paplašināšanos starptautiskajos maršrutos ⁽¹⁴⁵⁾.

7.2. Trešais līgums

- (226) Itālija atkārtoti uzsvēra, ka nepastāv konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības iekšējo tirdzniecību, kā arī ka *Trenitalia* nav piešķirtas priekšrocības. Attiecībā uz pirmo aspektu Itālija galvenokārt atkārtoja 187.–189. un 225. apsvērumā izklāstītos argumentus. Attiecībā uz priekšrocību Itālija sniedza plašas atbildes uz *FerCargo* apgalvojumiem par i) patiesa VTNP neesību, ii) pilnvarojuma trūkumu un iii) iespējamu pārmērīgu kompensāciju.

7.2.1. Patiesa VTNP esība

- (227) Itālija 2014. gada 24. jūnija apsvērumos izskaidroja iemeslus, kuru dēļ tā sabiedrisko pakalpojumu darbības jomu definēja reģionu savienojumu, nevis atsevišķu maršrutu izteiksmē (165. apsvērums).
- (228) Atbildot uz *FerCargo* apgalvojumu, ka vairāki dzelzceļa uzņēmumi apkalpo maršrutus, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības (206. apsvērums), Itālija savos 2014. gada 20. novembra apsvērumos apgalvoja, ka trešais līgums bija nepieciešams, lai novērstu tirgus nepilnību.
- (229) Itālija vispārīgi norādīja, ka *Trenitalia* konkurenti sniedz savus pakalpojumus rentablos maršrutos Ziemeļitālijā un pa Alpu pārejām (piemēram, *Brennero*, *Chiasso* un *Tarvisio*) ⁽¹⁴⁶⁾. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju Dienviditālijas reģionu pārvaldes iestādes vairākkārt ir uzsvērušas, ka to reģionos ir vajadzīgi dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi ⁽¹⁴⁷⁾.
- (230) Attiecībā uz tirgus situāciju 2008. gadā (kad puses noteica trešā līguma tvērumu) Itālija apgalvoja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus piedāvājums bija ne tikai nepietiekams, bet arī neatbilstīgs.

⁽¹⁴⁵⁾ Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju visrentablākajos maršrutos – gan pārrobežu maršrutos, gan maršrutos Ziemeļitālijas reģionos, kas ir vistuvāk kalnu pārejām, – laikposmā no 2009. līdz 2013. gadam dzelzceļa satiksmes tirgus daļa, konkurējot ar *Trenitalia*, palielinājās, sasniedzot 25 % līdz 42 %.

⁽¹⁴⁶⁾ Piemēram, Itālija minēja, ka *DB Schenker* (kas 2009. gadā pārņēma kontroli pār *NordCargo*) darbojās tikai Ziemeļitālijā. Šajā sakarā Itālija atsaucās arī uz Itālijas Konkurences un tirgus iestādes 2008. gada decembrī pieņemto lēmumu par *Deutsche Bahn/NordCargo* koncentrāciju, kurā norādīts, ka “darbība ietver maršrutus, kas savieno Ziemeļitāliju ar Ziemeļeiropu” (Itālijas Konkurences iestādes 2008. gada 11. decembra lēmums lietā C9819, *DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO*, publicēts Itālijas Konkurences iestādes nedēļas biļetenā Nr. 47/2008, publicēts 14.1.2009.).

⁽¹⁴⁷⁾ Itālija minēja attiecīgi Apūlijas reģiona 2009. gada 9. jūlija, Abruco reģiona 2010. gada 9. marta, Sicīlijas reģiona 2009. gada 20. februāra un Lamecijas Termes (Kalabrijas reģionā) pašvaldības padomes priekšsēdētāja 2009. gada 26. februāra vēstules.

- (231) Pirmkārt, *Trenitalia* konkurenti, kas 2008. gadā sāka darboties Dienviditālijā (uzņēmumi *Rail Traction Company*, *Interporto Servizi Cargo* un *NordCargo*), sniedza pakalpojumus tikai uz/no divām rūpnieciskām teritorijām (viena Kampānijā, *Nola*, un viena Abruco, *Fossacesia*). Satiksmes veida ziņā šie uzņēmumi aptvēra nišas tirgus (svārstsatiksmes vilcieni kombinētajiem pārvadājumiem no *Nola* pirmajā gadījumā, vilcieni, kas pārvadā vieglos autotransporta līdzekļus no rūpnīcas *SEVEL* ⁽¹⁴⁸⁾ teritorijā *Fossacesia* otrajā gadījumā). Tāpēc to pakalpojumi nebija salīdzināmi ar labi attīstīto pakalpojumu tīklu visu veidu kravu plūsmām, ko *Trenitalia* izmantoja trešā līguma ietvaros. Turklāt to trīs dzelzceļa uzņēmumu kopējā izlaide, kuriem bija aktīvi līgumi par ziemeļu–dienvidu savienojumiem, veidoja tikai nelielu daļu no kopējā kravu pārvadājumu piedāvājuma šajos maršrutos (vidēji mazāk nekā 6 % no piedāvājuma vilcienkilometros, kas *Trenitalia* bija jānodrošina, lai izpildītu trešā līguma nosacījumus).
- (232) Otrkārt, lai gan *GTS Rail* ⁽¹⁴⁹⁾ un *Interporto Servizi Cargo* bija izveidojuši maza mēroga dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, ko nodrošināja dažās vietās Kampānijā un Apūlijā (proti, *Nola* un *Bari*), Itālija uzskata, ka šo izvēli noteica tas, ka šie uzņēmumi bija kravas termināļu un starpostu īpašnieki/pārvaldnieki un loģistikas operatori, kas nolēma sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus starp saviem objektiem un klientiem.
- (233) Treškārt, *Trenitalia* bija vienīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kuram bija drošības sertifikāts, kas bija derīgs visā Itālijas teritorijā, savukārt jaunienācējiem bija tikai tādi drošības sertifikāti, kuri derīgi atsevišķos savienojumos, ņemot vērā ļoti augstās šādu sertifikātu iegūšanas izmaksas. Ritošais sastāvs un ražošanas līdzekļi, kas piederēja dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumiem, kuriem bija drošības sertifikāts dzelzceļa kravu pārvadājumiem uz vienu vai dažiem reģioniem, uz ko attiecas trešais līgums, un no tiem, kopā ņemot, nebija piemēroti, lai nodrošinātu trešajā līgumā noteikto apjomu (11,9 miljoni vilcienkilometru).
- (234) Itālija 2018. gada 23. maija atbildēs paskaidroja, ka trešā līguma 1. pielikumā iekļautais 42 vienvirziena reģionu savienojumu saraksts ⁽¹⁵⁰⁾ nav izsmēlošs. Tajā tikai bija norādīti savienojumi, pēc kuriem lietotāju pieprasījums pastāvēja 2009. gadā, kad tika noteikta trešā līguma ģeogrāfiskā darbības joma. Tomēr sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko uzņēmās *Trenitalia*, attiecās uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu jebkuram operatoram, kurš tos pieprasa, no/uz līgumā minētajiem Dienviditālijas reģioniem (t. i., Abruco, Molīze, Kampānija, Apūlija, Bazilikata, Kalabrija, Sicīlija). Tāpēc *Trenitalia* bija jābūt gatavam apkalpot arī citus savienojumus, ja rastos pieprasījums ⁽¹⁵¹⁾. Kopējais vienvirziena reģionu savienojumu skaits, ko *Trenitalia* faktiski aptvēra laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam, bija 66, t. i., 33 reģionu savienojumi (braucieni abos virzienos). Šajā skaitā nav ņemti vērā savienojumi starp Ziemeļitālijas reģioniem, kas tika apkalpoti tikai tiktāl, ciktāl tie bija nepieciešami, lai optimizētu satiksmi uz/no Dienviditālijas reģioniem.
- (235) Itālija 2019. gada 18. un 19. februāra atbildēs iesniedza pētījumu (turpmāk tekstā – “**PWC 3. pētījums**”), kura mērķis bija parādīt, ka tirgus situāciju 2007.–2009. gadā raksturoja nepietiekams dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu piedāvājums Dienviditālijā salīdzinājumā ar valsts prasīto minimālo piedāvājumu. Proti:
- laikposmā no 2007. līdz 2008. gadam papildus *Trenitalia* tikai pieci dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (*NordCargo BV*, *Rail Traction Company SpA*, *Linea Srl*, *Rail One SpA* un *Ferrovia Adriatico Sangritana SpA*) darbojās dažos no reģioniem, uz kuriem attiecas trešais līgums. Šie uzņēmumi kopā 2008. gadā nodrošināja 883 000 vilcienkilometru. 2009. gadā *Trenitalia* konkurentu skaits palielinājās no pieciem līdz astoņiem un tie kopā nodrošināja 1,4 miljonus vilcienkilometru (salīdzinājumā ar 14 miljoniem vilcienkilometru, ko nodrošināja *Trenitalia*),

⁽¹⁴⁸⁾ *SEVEL S.p.A.* (*Società Europea Veicoli Leggeri* akronīms) ir Itālijas autobūves uzņēmums, kas ražo vieglos komerciālos transportlīdzekļus.

⁽¹⁴⁹⁾ *GTS Rail S.p.A.* pieder grupai *GTS S.p.A.* un ir viens no 17 dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ko pārstāv *FerCargo*.

⁽¹⁵⁰⁾ Sk. 81. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁵¹⁾ *PWC 3. pētījums* parāda, ka *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu sniedza pakalpojumus visos trešajā līgumā ietvertajos savienojumos vismaz vienu gadu. Piemēram, savienojumā Abruco–Bazilikata laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam *Trenitalia* sniedza pakalpojumus kopā 400 vilcienkilometru apmērā (tradicionālais transporta veids), no kuriem pusi nodrošināja 2011. gadā tikai ziemeļu–dienvidu virzienā un otru pusi 2014. gadā tikai dienvidu–ziemeļu virzienā.

- laikā no 2008. līdz 2009. gadam, kad puses noteica līguma ģeogrāfisko darbības jomu⁽¹⁵²⁾, *Trenitalia* konkurenti apkalpoja tikai 14 reģionu savienojumus (braucieni abos virzienos) salīdzinājumā ar 33 reģionu savienojumiem (braucieni abos virzienos), kas *Trenitalia* pēc pieprasījuma bija jāapkalpo saskaņā ar trešo līgumu un kas ietvēra arī Sicīliju. Turklāt tikai sešos apkalpotajos reģionu savienojumos (Kampānija–Ziemeļitālija, Abruco–Ziemeļitālija, Apūlija–Ziemeļitālija, Kalabrija–Kampānija, Bazilikata–Ziemeļitālija un Abruco–Apūlija) konkurenti nodrošināja atbilstīgu satiksmes apjomu (kopējais piedāvājums pārsniedza 60 000 vilcienkilometru), un pat šajos savienojumos to piedāvājums nebija pilnvērtīgs *Trenitalia* piedāvājuma aizstājējs. Faktiski tas attiecās tikai uz dažiem pieejamajiem maršrutiem un/vai tikai uz vienu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu veidu vai viena veida produktu vai arī tika īstenots tikai vienā virzienā, nenodrošinot braucienus abos virzienos. Šo tirgus situāciju diez vai varētu uzskatīt par otrā līguma ietekmes rezultātu, jo minētais līgums attiecībā uz ziemeļu–dienvidu maršrutiem Itālijas kontinentālajā daļā skāra tikai tos braucienus, kas pārsniedza 1 000 km,
 - tajos ļoti nedaudzajos reģionu savienojumos, kuros bija iespējama *Trenitalia* pakalpojumu un konkurentu pakalpojumu pārklāšanās (runājot par maršrutiem, transporta veidiem un produktiem), vai nu konkurentu piedāvājums nebija pietiekams, lai apmierinātu visu satiksmes pieprasījumu, vai arī tas bija pārāk sadrumstalots vai nestabils, lai uz to varētu paļauties. Attiecībā uz iespējamo piedāvājuma nestabilitāti Itālija jo īpaši atsaucās uz piedāvājumu, kas sniegts Apūlijas–Ziemeļitālijas, Kalabrijas–Kampānijas un Bazilikatas–Ziemeļitālijas savienojumā,
 - lai gan konkurentu piedāvājums laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam pastāvīgi palielinājās, 2014. gadā konkurenti kopā nodrošināja 2,3 miljonus vilcienkilometru (salīdzinājumā ar 10,9 miljoniem vilcienkilometru, ko nodrošināja *Trenitalia*). Turklāt šis satiksmes pieaugums galvenokārt skāra 3 reģionu savienojumus (Abruco–Ziemeļitālija, Kampānija–Ziemeļitālija un Apūlija–Ziemeļitālija) no 33 savienojumiem, kas pēc pieprasījuma bija jāapkalpo *Trenitalia*.
- (236) Itālija secināja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšana – ja netiktu veikti pienācīgi atbalsta pasākumi –, visticamāk, koncentrētos Ziemeļitālijā vai noteiktos ierobežotos savienojumos no punkta līdz punktam, negarantējot nepārtrauktību, un Dienviditālija paliktu bez pārklājuma. Jo īpaši, Itālija puda viedokli, ka bez trešā līguma 80–90 % no dzelzceļa kravu pārvadājumiem, ko *Trenitalia* nodrošināja saskaņā ar otro līgumu, vai nu būtu pārņēmis autotransports, vai tie vispār netiktu nodrošināti (piemēram, attiecībā uz dažiem ķīmiskiem un tērauda izstrādājumiem, kuriem nebija dzīvotspējīgu transporta alternatīvu). Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju šo situāciju apstiprināja arī dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ziņojums par jaunienācēju sliežu ceļu iedalīšanas pieprasījumiem, kā arī Itālijas Revīzijas palāta⁽¹⁵³⁾.
- (237) Attiecībā uz Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumiem, ko aptver trešais līgums un ko *FerCargo* uzskatīja par neatbilstošiem VTNP darbības jomai (207. apsvērumš), Itālija paskaidroja, ka šajos savienojumos netika uzkrautas jaunas kravas vai apkalpoti jauni klienti, bet tie tikai nodrošināja ziemeļu–dienvidu savienojumu nepārtrauktību. Šie savienojumi bija tikpat nepieciešami kā dienvidu–dienvidu savienojumi, lai apkopotu un optimizētu satiksmes plūsmas ziemeļu–dienvidu savienojumos. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju jebkurš cits pakalpojuma plānojums būtu paaugstinājis pakalpojuma izmaksas un pagērētu lielāku kompensāciju.
- (238) Visbeidzot, Itālija puda viedokli, ka Itālijas Konkurences iestāde savā 2009. gada 1. jūnija ziņojumā neizslēdza PSO nepieciešamību kravu pārvadājumu tirgū, bet gan drīzāk vērsa uzmanību uz PSO piešķiršanas metodēm. MIT pienācīgi ņēma vērā minētās iestādes piezīmes, bet galu galā secināja, ka *Trenitalia* ir vienīgais dzelzceļa operators, kas var izpildīt PSO ar atbilstošu ģeogrāfisko izplatību un tvērumu⁽¹⁵⁴⁾.

⁽¹⁵²⁾ Puses apsprieda līguma darbības jomu laikā no 2008. gada novembra līdz 2009. gada martam.

⁽¹⁵³⁾ Šajā sakarā Itālija minēja, ka Revīzijas palāta 2012. gada 22. februāra ziņojumā norādīja, ka no nozares viedokļa *Trenitalia* pakalpojumu sniegšana ar zaudējumiem ir nepamatota. Revīzijas palāta atzina, ka "kravu pārvadājumu nozarē turklāt pastāv liela konkurence starp transporta veidiem un tā pastāv tikai visrentablākajos tirgos, galvenokārt Ziemeļitālijā; faktiski uz dienvidiem no Romas dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus sniedz tikai FS grupa".

⁽¹⁵⁴⁾ MIT 2009. gada 23. jūlija piezīme.

7.2.2. Pakalpojuma uzticēšana

- (239) Atbildot uz *FerCargo* apgalvojumu, ka *Trenitalia* darbojās saskaņā ar trešo līgumu bez pilnvarojuma akta (208. apsvērums), Itālija savos 2014. gada 20. novembra apsvērumos norādīja, ka trešajā līgumā ietvertās saistības bija noteiktas *Trenitalia* un kompetento ministriju (Ekonomikas un finanšu ministrija un MIT) dialogā. Itālija norādīja, ka *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plāni, ko apstiprinājusi līgumslēdzēja valsts iestāde, pierāda, ka sabiedrisko pakalpojumu uzdevums un pilnvarojums bija dots jau iepriekš.
- (240) Turklāt Itālija 2019. gada 18. un 19. februāra atbildēs paskaidroja, ka par *Trenitalia* sniedzamo pakalpojumu veidu un tvērumu, kompensācijas summas aprēķināšanas metodiku, līguma darbības ilgumu un sankcijām līgumsaistību neizpildes gadījumā puses vienojās 2010. gada oktobrī.
- (241) Jo īpaši, vienošanās par līguma darbības jomu (t. i., apkalpojamajiem reģioniem un pakalpojuma veidu) un maksimālo kompensācijas summu ar *Trenitalia* neoficiāli tika panākta jau 2009. gada sākumā. Attiecībā uz kopējo pakalpojumu apjomu, kas iekļauts līguma tvērumā (t. i., 11,9 miljoni vilcienkilometru gadā), Itālija paskaidroja, ka no 2009. līdz 2010. gadam notikušajās diskusijās šis apjoms svārstījās no ne vairāk kā 13,1 miliona vilcienkilometru gadā līdz vismaz 9,4 miljoniem vilcienkilometru gadā. Par ierobežojumu 11,9 miljonu vilcienkilometru apmērā puses vienojās 2010. gada oktobrī. Tā kā nebija skaidrības par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu apjomu, kas galu galā tiks pieprasīts saskaņā ar trešo līgumu, *Trenitalia* 2009. gadā nodrošināja 14 miljonus vilcienkilometru.
- (242) Itālija apgalvoja, ka *Trenitalia* saņēma kompensāciju par šiem pakalpojumiem tikai 2010. gada beigās (2010. gada 21. decembrī) un tā nepārsniedza 11,9 miljonu vilcienkilometru ierobežojumu, par ko galu galā bija panākta vienošanās. Kā elementus, kas apstiprina, ka starp *Trenitalia* un valsti vēl pirms trešā līguma parakstīšanas pastāvēja līgumattiecības, Itālija minēja Itālijas Konkurences iestādes 2009. gada 1. jūnija ziņojumu un transporta ministra 2011. gada jūlija publisko paziņojumu, ko tas sniedza, atbildot uz Itālijas parlamenta veikto nopratināšanu. Ziņojumā tika uzskatīts, ka pakalpojumu līgums, kas saistīts ar kravu pārvadājumu nozari, jau ir noslēgts, pat ja tas vēl nav parakstīts. Publiskajos paziņojumos bija skaidri norādītas kompensācijas summas, kas *Trenitalia* pienākas par 2009.–2011. gadu, kā norādīts vēlāk parakstītajā līgumā, un šīs summas tika noteiktas, pamatojoties uz daudzgadu ekonomikas un finanšu plānu.

7.2.3. Pārmērīgas kompensācijas neesība

- (243) Attiecībā uz *FerCargo* apgalvojumu par iespējamu pārmērīgu kompensāciju (209. apsvērums) Itālija 2014. gada 20. novembra apsvērumos puda viedokli, ka vienīgā iespējamā izlase, salīdzinājumā ar kuru var novērtēt *Trenitalia* izmaksas, ir Eiropas operatori. *FerCargo* minētie esošie konkurenti, t. i., dzelzceļa uzņēmumi, kam ir ļoti mazs ritošais sastāvs (ne vairāk kā 10–20 vilcieni) un kas katrs aptver ne vairāk kā 1–3 miljonus vilcienkilometru, nevarēja būt derīgs etalons, ko varētu izmantot, lai novērtētu sabiedrisko pakalpojumu saistības, kuras nodrošina daudz lielāku izlaidi (aptuveni 12 miljoni vilcienkilometru) ļoti sarežģītā ziemeļu–dienvidu maršrutu tīklā. Itālija šajā sakarā iesniedza PWC 2. pētījumu, ar ko atjaunina PWC 1. pētījumu (sk. 175. apsvērumu). PWC 2. pētījumā ir noteikts, ka *Trenitalia* vidējās izmaksas par pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar trešo līgumu ir 22 EUR par vilcienkilometru⁽¹⁵⁵⁾ un vidējie ieņēmumi par pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar trešo līgumu ir 10,8 EUR par vilcienkilometru⁽¹⁵⁶⁾.
- (244) Itālija apgalvoja, ka kompensācija attiecas tikai uz sniegtajiem pakalpojumiem. Kā Itālija jau paskaidroja (181. apsvērums), pakalpojuma izmaksas bija augstākas nekā *Trenitalia* konkurentu sniegto pakalpojumu izmaksas tāpēc, ka bija vajadzīgs pietiekams ritošais sastāvs (kas atbilstu dzelzceļa tīkla infrastruktūras un loģistikas ierobežojumiem Dienviditālijā), cilvēkresursi un ražošanas līdzekļi, lai “pēc pieprasījuma” sniegtu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus. Itālija atzina, ka laikposmā, uz kuru attiecas trešais līgums, *Trenitalia* lokomotīvu skaits samazinājās, bet noliedza, ka šis samazinājums būtu novedis pie pārmērīgas kompensācijas, jo tas attiecās uz lokomotīvēm, ko *Trenitalia* tikpat kā nemaz neizmantoja, tāpēc ka tās bija tehniski novecojušas (zems efektivitātes un pieejamības līmenis un neiespējamība iegādāties rezerves daļas).

⁽¹⁵⁵⁾ Aprēķinātas, saskaitot vidējās izmaksas par vilcienkilometru par enerģiju, nodevām, lokomotīvu nomu, mašīnistiem un manevrēšanu, vagoniem, pieskaitāmajām izmaksām un prāmju pārbraucieniem. Sk. PWC 2. pētījuma 17., 22. un 23. lpp.

⁽¹⁵⁶⁾ Sk. PWC 2. pētījuma 24. lpp.

- (245) Visbeidzot, Itālija 2019. gada 18. un 19. februāra atbildēs paskaidroja, ka par 2009.–2014. gadu piešķiramās kompensācijas aprēķināšanas metodika būtībā bija tāda pati kā otrajā līgumā paredzētā metodika⁽¹⁵⁷⁾. Vienīgā atšķirība starp otro un trešo līgumu bija tāda, ka trešajā līgumā (konkrētāk, kopš 2010. gada oktobra galīgā projekta) bija iekļauta atsaucē uz *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānu, uz kura pamata jāaprēķina *Trenitalia* izmaksu un ieņēmumu attīstība līguma darbības laikā.

8. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

8.1. Atbalsta esība

- (246) Pasākums ir kvalificējams kā atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja tas ir attiecināms uz valsti un tiek finansēts no valsts līdzekļiem, piešķir tā saņēmējam selektīvu priekšrocību, rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (247) Ņemot vērā Itālijas apsvērumu, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar trim PSC, nav valsts atbalsts, jo nepastāv konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības iekšējo tirdzniecību, Komisija vispirms izvērtēs šo nosacījumu izpildi. Pārējo LESD 107. panta 1. punktā paredzēto kumulatīvo nosacījumu izpilde vēlāk tiks novērtēta tikai attiecībā uz tām PSO, par kurām būs konstatēts, ka izmaksātā kompensācija var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

8.1.1. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības iekšējo tirdzniecību

- (248) Uzskata, ka valsts piešķirts pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, ja tas var uzlabot atbalsta saņēmēja konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas konkurē⁽¹⁵⁸⁾. Tāpēc uzskata, ka konkurences izkropļojums LESD 107. panta nozīmē rodas, kad valsts piešķir finansiālu priekšrocību uzņēmumam liberalizētā nozarē, kurā pastāv vai varētu pastāvēt konkurence⁽¹⁵⁹⁾.
- (249) Tomēr konkurences izkropļojumu iespēja ir izslēgta, ja ir izpildīti turpmāk uzskaitītie četri kumulatīvie nosacījumi⁽¹⁶⁰⁾. Pirmkārt, uz konkrēto pakalpojumu attiecas likumīgs monopols (kas noteikts saskaņā ar Savienības tiesību aktiem). Otrkārt, likumīgais monopols izslēdz ne vien konkurenci attiecīgajā tirgū, bet arī konkurenci par šo tirgu. Treškārt, konkrētais pakalpojums nekonkurē ar citiem pakalpojumiem. Ceturtkārt, ja pakalpojumu sniedzējs darbojas citā tirgū, kas ir atvērts konkurencei, ir jāizslēdz šķērssubsidēšana, izmantojot atsevišķu uzskaiti un garantiju, ka publiskais finansējums, kas piešķirts pakalpojumam, uz kuru attiecas likumīgais monopols, nenāk par labu citām darbībām.

⁽¹⁵⁷⁾ To veidoja šādi trīs posmi: i) ikgadējās kompensācijas maksimālā apjoma *ex ante* noteikšana, ņemot vērā pieejamos publiskos līdzekļus; ii) maksājamās kompensācijas galīgās summas noteikšana, pamatojoties uz *Trenitalia* faktiskajām izmaksām un ieguldītā kapitāla summu; un iii) pārmaksāto summu atgūšana, atskaitot tās no nākamā gada kompensācijas.

⁽¹⁵⁸⁾ 2000. gada 15. jūnija spriedums *Mauro Alzetta a.o.*, apvienotās lietas T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 un T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 80. punkts.

⁽¹⁵⁹⁾ 2000. gada 15. jūnija spriedums *Mauro Alzetta a.o.*, apvienotās lietas T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 un T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 141.–147. punkts; 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 82. punkts.

⁽¹⁶⁰⁾ Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (C/2016/2946) (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 188. punkts.

- (250) Komisija norāda, ka laikā, kad tika parakstīts pirmais līgums ⁽¹⁶¹⁾, dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus lielā mērā ⁽¹⁶²⁾ bija slēgts konkurencei gan valstu, gan Savienības līmenī. Itālijā *Trenitalia* dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū bija monopola stāvoklis un tas nekonkurēja ar citu dalībvalstu uzņēmumiem, kas sniedza pakalpojumus attiecīgajos valstu tirgos ⁽¹⁶³⁾. Šis monopols izslēdza arī konkurenci par tirgu, jo 2002. gada 18. oktobrī nebija nekādu valsts vai Savienības noteikumu (sk. 23. apsvērumu), kuros dalībvalstīm būtu prasīts par PSC par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu rīkot konkursus. Komisija norāda, ka pirms valsts dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus liberalizācijas 2003. gada 22. oktobrī (sk. 25. apsvērumu) FS grupai bija likumīgs monopols valsts pārvaldītā dzelzceļa tīkla ekspluatācijā ⁽¹⁶⁴⁾.
- (251) Attiecībā uz konkurenci ar citiem pakalpojumiem Komisija uzskata, ka, lai gan kopumā dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji konkurē ar autotransporta pakalpojumu sniedzējiem, pilnīgas aizstājamības nav. Katram kravu pārvadājumu veidam ir atšķirīgas iezīmes attiecībā uz cenām un izmaksu struktūru, laika grafiku un ģeogrāfisko pieejamību. Turklāt tikai dzelzceļa kravu pārvadājumi var atbilst noteiktām prasībām, kas saistītas ar pārvadāto preču veidu (piemēram, bīstamo preču drošības prasības, apjoms/daudzums, preču svars vai ģeogrāfiskā atrašanās vieta), un dažiem klientiem tā ir vienīgā alternatīva ⁽¹⁶⁵⁾.
- (252) Attiecībā uz iespējamu šķērssubsidēšanu, ņemot vērā Itālijas skaidrojumu (sk. 121. apsvērumu), Komisija uzskata, ka starp dažādām *Trenitalia* darbībām nav notikusi šķērssubsidēšana. Faktiski, lai gan FS grupas meitasuzņēmumi darbojas arī liberalizētos tirgos (sk. 121. apsvērumu), *Trenitalia* bija atsevišķa grāmatvedības sistēma no pārējo FS grupas uzņēmumu grāmatvedības sistēmas un tas arī veica atsevišķu uzskaiti par katru no savām dažādajām darbībām.
- (253) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka pirmā līguma parakstīšanas brīdī (2002. gada 18. oktobrī) kompensācija, kas jāmaksā saskaņā ar šo līgumu, nebija valsts atbalsts, jo tā nevarēja izkropļot vai draudēt izkropļot konkurenci. Šo apsvērumu nemaina fakts, ka pirmā līguma parakstīšanas brīdī kombinēto starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus jau bija atvērts konkurencei. No vienas puses, kā paskaidrots 56. apsvērumā, pirmais līgums neattiecās uz šāda veida pakalpojumiem, jo a) PSO par kombinētajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pa sauszemi attiecās tikai uz iekšzemes pārvadājumiem un b) intermodālo pārvadājumu pakalpojumi maršrutā Liona–Turīna nebija kvalificējami kā kombinētie pārvadājumu pakalpojumi ⁽¹⁶⁶⁾. No otras puses, tas, ka attiecībā uz katru no *Trenitalia* darbībām pastāvēja atsevišķa grāmatvedības sistēma, izslēdza iespēju, ka iespējamās priekšrocības, ko *Trenitalia* varētu būt saņēmis saskaņā ar pirmo līgumu, varētu tikt izmantotas darbībām, kuras veiktas šajā atvērtajā tirgū.
- (254) Tomēr, lai izdarītu secinājumu par atbalsta esību visā pirmā līguma spēkā esības laikā, Komisijai ir jāņem vērā iekšējā tirgus attīstība laikposmā no 2000. gada 1. janvāra līdz 2003. gada 31. decembrim. Faktiski kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, nav atbalsts tikai tad, ja tā attiecas uz darbībām, kuras nav liberalizētas.

⁽¹⁶¹⁾ Pirmais līgums tika parakstīts 2002. gada 18. oktobrī un tika piemērots no 2000. gada 1. janvāra.

⁽¹⁶²⁾ Vienīgais tirgus, kas jau bija atvērts konkurencei Savienības līmenī, bija kombinēto starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus (sk. 23. apsvērumu).

⁽¹⁶³⁾ Starptautisko konkurenci dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū *de facto* novērsa arī spēkā esošo valstu režīmu dažādība, kas bija būtisks šķērslis ienākšanai tirgū. Piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas vēlējas piekļūt citas dalībvalsts infrastruktūrai, bija jāsaņem valsts sertifikācijas iestādes apstiprinājums to ritošajam sastāvam, jāsaņem valsts kompetentās iestādes izdots drošības sertifikāts un jānodrošina, ka mašīnistiem ir sertifikāts tīklam, kurā sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu.

⁽¹⁶⁴⁾ Proti, Likuma Nr. 210/1985 1. pantā bija noteikts, ka "vienība *Ferrovie dello Stato* rentablā un efektīvā veidā un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem veic: a) to dzelzceļa tīkla līniju apkalpošanu, kuras jau pārvalda *azienda autonoma Ferrovie dello Stato* (kas ir publiskā struktūra FS grupas priekštece), un to dzelzceļa tīkla līniju apkalpošanu, kuras pārvaldīs valsts; b) prāmju pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu starp dzelzceļa termināļiem (...)".

⁽¹⁶⁵⁾ Apvienošanās lietās Komisija jau ir paudusi viedokli, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi ir atsevišķs produktu tirgus, sk. lietu COMP/M.5855 – *DB/Arriva*, 2010. gada 11. augusts, 144. un 145. apsvērumi.

⁽¹⁶⁶⁾ Šie pakalpojumi nebija kvalificējami kā kombinētie pārvadājumu pakalpojumi, jo brauciena daļai, ko veic ar autotransportu, nebija garuma ierobežojuma un tā varēja būt garāka par dzelzceļa brauciena daļu (sk. 57. zemsvītras piezīmi). Saskaņā ar 1. pantu Padomes Direktīvā 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.), lai pārvadājumus varētu kvalificēt kā kombinētos pārvadājumus, sākumposmam un/vai beigu posmam, ko veic ar autotransportu, ir jābūt stingri ierobežotam (sk. 11. zemsvītras piezīmi).

(255) *Alzetta* lietā Savienības tiesas skaidri norādīja, ka “liberalizācija ir priekšnosacījums Līguma noteikumu par valsts atbalstu piemērošanai dažās konkrētās nozarēs, piemēram, transporta nozarē, kas sākotnēji bija slēgta konkurencei”⁽¹⁶⁷⁾. Tomēr šajā ziņā ir jānoskaidro liberalizācija, kas notiek iekšējā tirgus attīstības dēļ, un liberalizācija, kuru paredz Savienības tiesību akti. Saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 (turpmāk tekstā – “Procedūras regula”) (168) 1. panta b) punkta v) apakšpunktu pastāvošs atbalsts cita starpā ir “atbalsts, ko uzskata par pastāvošu atbalstu, jo ir iespējams konstatēt, ka tā ieviešanas laikā tas nav bijis atbalsts, bet pēc tam iekšējā tirgus attīstības dēļ – dalībvalstij neieviešot izmaiņas – tas kļuvis par atbalstu. Ja daži pasākumi kļūst par atbalstu tādēļ, ka Savienības tiesību akti nosaka kādas darbības liberalizāciju, tad pēc datuma, kas noteikts liberalizācijai, šādus pasākumus neuzskata par pastāvošu atbalstu”.

(256) Komisija norāda uz turpmāk izklāstīto.

— Savienības līmenī piekļuve starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem *TERFN* tika liberalizēta no 2003. gada 15. marta. Tāpēc kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu par šāda veida pakalpojumiem, nebija uzskatāma par valsts atbalstu līdz 2003. gada 14. martam (ieskaitot), savukārt no 2003. gada 15. marta tā būtu jauns atbalsts (jo šo pakalpojumu liberalizācija tika īstenota saskaņā ar Savienības tiesību aktiem), ja būtu izpildīti pārējie 107. panta 1. punkta kumulatīvie nosacījumi. Tas jo īpaši attiecas uz kompensāciju par a) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un b) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu.

— Valsts līmenī piekļuve iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem tika liberalizēta no 2003. gada 22. oktobra, t. i., pirms šīs darbības liberalizācijas Savienības līmenī, kas notika no 2007. gada 1. janvāra. Tāpēc kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu par šāda veida pakalpojumiem, nebija uzskatāma par valsts atbalstu līdz 2003. gada 21. oktobrim (ieskaitot), savukārt no 2003. gada 22. oktobra tā būtu pastāvošs atbalsts (iekšējā tirgus attīstības dēļ), ja būtu izpildīti pārējie 107. panta 1. punkta nosacījumi. Tas attiecas uz visām saistībām, kas iekļautas pirmajā līgumā attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju, dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem attālumos, kuri pārsniedz 1 000 km, un kombinētajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pa sauszemi.

— Saistības attiecībā uz ogļu un tērauda dzelzceļa pārvadājumiem Eiropas Ogļu un tērauda kopienā no 2002. gada 1. maija vairs nebija spēkā, un intermodālu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas saistības maršrūtā Liona–Turīna bija spēkā līdz 2001. gada 31. decembrim. Tā kā šīs saistības beidza pastāvēt pirms starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu liberalizācijas Savienībā (kas stājās spēkā 2006. gada 1. janvārī), attiecīgā kompensācija, kas izmaksāta *Trenitalia*, nevarēja izkropļot konkurenci vai ietekmēt Savienības iekšējo tirdzniecību, un tāpēc tā nebija valsts atbalsts.

(257) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu pirms 2003. gada 15. marta par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem⁽¹⁶⁹⁾ un pirms 2003. gada 22. oktobra par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem⁽¹⁷⁰⁾, nebija atbalsts, jo tā nevarēja ietekmēt tirdzniecību un izkropļot konkurenci.

⁽¹⁶⁷⁾ 2000. gada 15. jūnija spriedums *Mauro Alzetta a.o.*, apvienotās lietas T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 un T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 144. punkts, kas apstiprināts ar Tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedumu *Itālija/Komisija*, C-298/00 P, ECLI:EU:C:2004:240.

⁽¹⁶⁸⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.), ar kuru no 2015. gada 14. oktobra aizstāj Procedūras regulu.

⁽¹⁶⁹⁾ Konkrētāk, par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem *TERFN* (t. i., starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu) un pārējiem starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kurus *Trenitalia* pārtrauca sniegt pirms 2003. gada 15. marta (t. i., ogļu un tērauda dzelzceļa pārvadājumiem Eiropas Ogļu un tērauda kopienā un intermodālo pārvadājumu pakalpojumiem maršrūtā Liona–Turīna).

⁽¹⁷⁰⁾ Tas attiecas uz visām saistībām, kas iekļautas pirmajā līgumā attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju, dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem attālumos, kuri pārsniedz 1 000 km, un kombinētajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem pa sauszemi.

- (258) Savukārt kompensācija, kas saskaņā ar pirmo līgumu izmaksāta no 2003. gada 15. marta par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu, varēja ietekmēt tirdzniecību un izkropļot konkurenci, un tāpēc tā ir kvalificējama kā atbalsts laikposmā no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim, ja ir izpildīti arī pārējie LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kumulatīvie kritēriji (sk. 264.–286. apsvērumu). Pretēji Itālijas apgalvojumam (120. apsvērumš) tam, ka Ungārija tajā laikā nebija dalībvalsts, nav nozīmes, jo izmaksātā kompensācija ietekmēja vai būtu varējusi ietekmēt Savienības uzņēmumu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu minētajā starptautiskajā maršrutā. Turklāt apgalvojums par šo PSO “marginalitāti” salīdzinājumā ar kopējām PSO, kas noteiktas saskaņā ar pirmo līgumu (sk. 120. apsvērumu), nav būtisks atbalsta novērtējuma vajadzībām, ņemot vērā, ka atbalsts var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm neatkarīgi no piešķirtās kompensācijas summas vai attiecīgās darbības apjoma. Saskaņā ar valsts atbalsta definīciju netiek prasīts, lai konkurences izkropļojums vai ietekme uz tirdzniecību būtu nozīmīga vai būtiska. Tas, ka šīs PSO bija nelielas salīdzinājumā ar kopējām PSO, kas *Trenitalia* tika noteiktas ar pirmo līgumu, pats par sevi nevar izslēgt konkurences izkropļojumus vai ietekmi uz tirdzniecību, vai šādu traucējumu draudus. Lai uzskatītu, ka atbalsts izkropļo konkurenci, parasti pietiek ar to, ka atbalsts sniedz saņēmējam priekšrocību, atbrīvojot to no izdevumiem, kuri tam pretējā gadījumā būtu jāsedz, veicot ikdienas saimniecisko darbību ⁽¹⁷¹⁾.
- (259) Turklāt, ja dalībvalsts kādam uzņēmumam piešķir publiskās subsīdijas par pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, šo pakalpojumu piedāvājums – neatkarīgi no tā, cik nelieli vai būtiski tie ir, – subsīdiju ietekmē var tikt saglabāts vai palielināts, kā rezultātā uzņēmumiem, kas dibināti citās dalībvalstīs, ir mazāk izredžu sniegt savus pārvadājumu pakalpojumus šīs dalībvalsts tirgū, un tādējādi tiek ietekmēta tirdzniecība. Šajā gadījumā *Trenitalia* (vēsturiskā operatora) klātbūtne, kas tika saglabāta, pateicoties subsīdiju izmaksāšanai, varētu atturēt jaunus operatorus ienākt jaunā tirgū, it īpaši situācijā, kad šiem jaunajiem operatoriem būtu bijis jāveido sava pozīcija tirgū pēc starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu atvēršanas konkurencei *TERFN*. Tāpat tas, ka kompensācija nebija pietiekama, lai segtu pamatdarbības deficītu, kas *Trenitalia* radās saistībā ar pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar pirmo līgumu, neizslēdz iespējamo ietekmi uz tirdzniecību un konkurences izkropļošanu. Kompensācija, lai cik minimāla tā būtu, ļāva *Trenitalia* saglabāt vai paplašināt savas darbības tirgū, tādējādi samazinot konkurentu iespējas sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus šajā tirgū.
- (260) Kompensācija, kas saskaņā ar pirmo līgumu piešķirta no 2003. gada 22. oktobra par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem ⁽¹⁷²⁾, ir kvalificējama kā atbalsts laikposmā no 2003. gada 22. oktobra līdz 2003. gada 31. decembrim, ja ir izpildīti arī pārējie LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kumulatīvie kritēriji (sk. 264.–286. apsvērumu).

5. tabula

Pirmais līgums: konkurences izkropļojumi un ietekme uz Savienības iekšējo tirdzniecību

Kompensācija par	1.1.2000.– 14.3.2003.	15.3.2003.– 21.10.2003.	22.10.2003.– 31.12.2003.
starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem <i>TERFN</i>	Atbalsta nav	Iespējams izkropļojums	Iespējams izkropļojums
iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem	Atbalsta nav	Atbalsta nav	Iespējams izkropļojums

⁽¹⁷¹⁾ Tiesas 2005. gada 3. marta spriedums *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 55. punkts.

⁽¹⁷²⁾ Tas attiecas uz visām saistībām, kas iekļautas pirmajā līgumā attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp kontinentālo daļu un Sardiniju/Sicīliju, dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem attālumos, kuri pārsniedz 1 000 km, un kombinētajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pa sauszemi.

- (261) Attiecībā uz pirmo līgumu Komisija novērtēs tikai izmaksāto kompensāciju, kas varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt Savienības iekšējo tirdzniecību. Tāpēc ikviena atsauce uz pirmo līgumu attieksies tikai uz kompensāciju par i) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju laikposmā no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim; ii) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu laikposmā no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim un iii) iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem laikposmā no 2003. gada 22. oktobra līdz 2003. gada 31. decembrim.
- (262) Attiecībā uz otro un trešo līgumu (parakstīti attiecīgi 2007. gada 27. martā un 2012. gada 3. decembrī) Komisija norāda, ka šie līgumi tika noslēgti pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus pilnīgas liberalizācijas Savienības līmenī (2007. gada 1. janvārī). Nav apstrīdams tas, ka tajā laikā *Trenitalia* dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū valsts un Savienības līmenī konkurēja ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Tāpēc pretēji Itālijas apgalvojumam (153. un 187.–189. apsvērums) kompensācijas, kas saņemtas saskaņā ar otro un trešo līgumu, varēja izkropļot konkurenci šajā tirgū, neraugoties uz pakalpojumu ierobežoto apjomu vai saistītās kompensācijas summu un to, ka *Trenitalia* bija atsevišķa grāmatvedības sistēma savām darbībām.
- (263) Turklāt, tā kā citu dalībvalstu uzņēmumi sniedza ⁽¹⁷³⁾ vai būtu varējuši sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus Itālijas tirgū, tās kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko *Trenitalia* saņēma saskaņā ar otro un trešo līgumu, ir ietekmējušas arī Savienības iekšējo tirdzniecību. Pretēji Itālijas apgalvojumam (225. apsvērums), lai noteiktu, vai valsts pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu, ir jāpārbauda tikai tas, vai šis atbalsts var ietekmēt šādu tirdzniecību un izkropļot konkurenci, nevis tas, vai ir notikusi reāla ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm un faktiski konkurences izkropļojumi. Tāpēc ar to, ka tajā laikā starptautiskajos maršrutos *Trenitalia* konkurentu satiksmes apjoms pieauga un tie paplašinājās, nepietiek, lai secinātu, ka otrais un trešais līgums neietvēra valsts atbalstu. Gluži pretēji, šī paplašināšanās būtu varējusi būt vēl lielāka, ja nebūtu otrā un trešā līguma.

8.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (264) Kompensācija, kas piešķirta *Trenitalia* saskaņā ar pirmo, otro un trešo līgumu, tika tieši finansēta no valsts budžeta (sk. 129., 145. un 170. apsvērums). Turklāt šos līgumus uzticēja kompetentās ministrijas, un katrā no līgumiem bija paredzēts, ka valsts izmaksās *Trenitalia* kompensāciju par PSO, kas izpildītas saskaņā ar minētajiem līgumiem (sk. 59., 71., 72. un 99. apsvērums). Tāpēc pasākumi ir tieši attiecināmi uz valsti.

8.1.3. Ekonomiska priekšrocība

- (265) Uzņēmumam piešķirtās kompensācijas par PSO nav ekonomiska priekšrocība, ja ir izpildīti četri kumulatīvi nosacījumi, kas izklāstīti *Altmark* spriedumā. Šie nosacījumi ir uzskaitīti turpmāk.

- Pirmkārt, saņēmējuzņēmumam faktiski ir jābūt uzliktām PSO un šīm saistībām jābūt skaidri definētām.
- Otrkārt, kompensācijas aprēķināšanas parametriem jābūt objektīvā un pārredzamā veidā noteiktiem iepriekš.
- Treškārt, kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visas saistības ar PSO izpildi radušās izmaksas vai to daļu, ņemot vērā attiecīgos ienākumus, kā arī saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi.

⁽¹⁷³⁾ Sk., piemēram, 109. zemsvītras piezīmi (*DB Schenker*).

- Ceturtkārt, ja uzņēmumu, kam jāpilda PSO, konkrētā gadījumā neizvēlas saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spēj šos pakalpojumus sniegt par sabiedrībai viszemākajām izmaksām, nepieciešamās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kādas, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi pārvaldīts un pienācīgi nodrošināts ar transportlīdzekļiem, lai atbilstu nepieciešamajām sabiedrisko pakalpojumu prasībām, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi.

- (266) Tā kā šie četri *Altmark* kritēriji ir kumulatīvi, tad gadījumā, ja kāds no šiem kritērijiem nav izpildīts, kompensācija tiek uzskatīta par priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (267) Šajā lietā Komisija uzskata, ka pretēji Itālijas iestāžu apgalvojumam ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts attiecībā uz visiem trim PSC.
- (268) No vienas puses, trīs PSC saņēmējs netika izvēlēts publiskā iepirkuma procedūrā, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spēj sniegt pakalpojumu par viszemākajām izmaksām ⁽¹⁷⁴⁾. No otras puses, Itālijas argumenti, ka saskaņā ar trim PSC izmaksājamās kompensācijas līmenis bija balstīts uz efektīva tipiska uzņēmuma izmaksām, nav pamatoti ar pierādījumiem, kas liecinātu, ka ceturtais *Altmark* kritērijs ir ievērots.
- (269) Attiecībā uz pirmo līgumu un otro līgumu Itālija, neiesniedzot nekādus pierādījumus savam apgalvojumam, argumentē, ka *Trenitalia* ir labi pārvaldīts uzņēmums, kas spēj uzrādīt tādu izmaksu līmeni, kurš atbilst tā konkurentu izmaksu līmenim, un sniegt pakalpojumus tādos ekonomiskos apstākļos, kas ir lielā mērā līdzīgi tiem, kuri izrietētu no konkursa procedūras (132. un 152. apsvērums).
- (270) Itālija izteica līdzīgus argumentus attiecībā uz trešo līgumu. Lai pamatotu šos argumentus, Itālija iesniedza divus PWC pētījumus, kas datēti ar 2012. gada 9. oktobri un 2014. gada 22. oktobri (sk. 175. un 243. apsvērums) un kas, kā apgalvo Itālija, pierāda, ka *Trenitalia* vidējās pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru atbilst izmaksām, kas radušās līdzīga lieluma Savienības uzņēmumiem, kuri sniedz līdzīgus pakalpojumus un ir pienācīgi nodrošināti ar transportlīdzekļiem (sk. 180.–186. apsvērums). FS grupa iesniedza 2014. gada jūlija pētījumu, kurā tikai apkopoti daži apsvērumi par pieeju, ko Komisija izmantojusi lēmumā par procedūras sāksanu attiecībā uz ceturto *Altmark* kritērija novērtējumu (sk. 217. apsvērums).
- (271) Komisija norāda, ka, ja VTNP netiek piešķirts saskaņā ar konkursa procedūru un nepastāv vispārpieņemta tirgus atlīdzība par konkrētu pakalpojumu, ceturtais *Altmark* kritērijs pirmām kārtām paredz, ka ir jāidentificē tipisks uzņēmums, kas ir labi pārvaldīts un pienācīgi nodrošināts ar transportlīdzekļiem ⁽¹⁷⁵⁾.
- (272) Kad ir identificēts "tipisks uzņēmums, kas ir labi pārvaldīts un pienācīgi nodrošināts ar transportlīdzekļiem", var aprēķināt kompensācijas summu, kura vajadzīga, lai izpildītu uzticēto sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu tā, lai izvairītos no neefektīva uzņēmuma augstajām izmaksām.

⁽¹⁷⁴⁾ Komisijas paziņojums par Eiropas Savienības [valsts] atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.), 65. punkts.

⁽¹⁷⁵⁾ Nevar atsaukties uz tāda uzņēmuma izmaksām, kuram ir monopola stāvoklis vai kurš par sabiedriskajiem pakalpojumiem saņem kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar nosacījumiem, kuri neatbilst Savienības tiesību aktiem, jo abos gadījumos izmaksu līmenis var būt augstāks nekā parasti, sk. 74. punktu Komisijas paziņojumā par Eiropas Savienības [valsts] atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu sniegšanu (turpmāk tekstā – "VTNP paziņojums") (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

- (273) Tiesa precizēja, ka “viena no pieejām, ko var izmantot, lai novērtētu, vai ceturtais kritērijs ir izpildīts, ir aprēķināt kompensāciju, kas nodrošināma uzņēmumam, kuram piešķirts sabiedrisko pakalpojumu līgums, pamatojoties uz vidējām izmaksām, kas radušās uzņēmumiem, kuri konkurences apstākļos atvērtā tirgū vairākus gadus ir snieguši pakalpojumu, kas visos aspektos ir salīdzināms ar pamata lietā aplūkoto sabiedrisko pakalpojumu, ieņēmumiem, ko šie uzņēmumi ir saņēmuši par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, un attiecīgā gadījumā – peļņu, ko tie ir guvuši par šo pakalpojumu sniegšanu”⁽¹⁷⁶⁾.
- (274) Šajā saistībā Komisija vispirms norāda, ka 273. apsvērumā minētā pieeja šajā lietā tomēr nav būtiska, jo *Trenitalia* piešķirto kompensāciju nevarēja aprēķināt, pamatojoties uz vidējām izmaksām, kas radušās uzņēmumiem, kuri konkurences apstākļos atvērtā tirgū vairākus gadus bija snieguši pakalpojumu, kas ir salīdzināms ar attiecīgajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem.
- (275) Otrkārt, attiecībā uz izmeklēšanā apskatītajiem pasākumiem Komisija norāda, ka no pieejamajiem pierādījumiem izriet, ka Itālija noteica *Trenitalia* izmaksas saskaņā ar *PSC*, atsaucoties tikai uz *Trenitalia* iepriekšējiem vai prognozētajiem darbības rezultātiem. Pirmā līguma ietvaros *Trenitalia* saņemtā kompensācija bija balstīta uz izmaksām, kas *Trenitalia* faktiski radās 2000. un 2001. gadā saistībā ar pirmajā līgumā noteikto *PSO* izpildi, un uz *Trenitalia* faktiskajām izmaksām, kas radās 2001. gadā, bet attiecās uz 2002. un 2003. gadu (58.–59. apsvērumi). Otrā līguma ietvaros *Trenitalia* saņemtā kompensācija bija balstīta uz *Trenitalia* izmaksām 2004. gadā par otrajā līgumā noteikto *PSO* izpildi (223. apsvērumi). Kā norādīts 99. apsvērumā, kompensācijas līmenis par trešo līgumu tika noteikts, pamatojoties uz *Trenitalia ex ante* ekonomikas un finanšu plānu, t. i., tikai pamatojoties uz *Trenitalia* prognozētajām izmaksām par *PSO* izpildi saskaņā ar trešo līgumu.
- (276) Attiecībā uz Itālijas argumentu, ka *Trenitalia* ir labi pārvaldīts uzņēmums (sk. 174. apsvērumu), Komisija atgādina, ka ceturtais *Altmark* kritērijs nav paredzēts, lai pierādītu, ka *pats* saņēmējs ir “labi pārvaldīts” un spēj uzrādīt tādu izmaksu līmeni, kas atbilst konkurentu izmaksu līmenim, vai sniegt pakalpojumus tādos ekonomiskos apstākļos, kuri lielā mērā ir līdzīgi tiem, kas izrietētu no konkursa procedūras⁽¹⁷⁷⁾. Turklāt attiecībā uz jautājumu, vai var ņemt vērā tādu pakalpojumu vēsturiskās izmaksas, kas sniegti saskaņā ar iepriekš piešķirtiem līgumiem, lietā *SAD Trasporto Locale SpA* Tiesa paskaidroja, ka ““tipiska uzņēmuma, kas ir labi pārvaldīts un pienācīgi aprīkots”, kritērijs pats par sevi neizslēdz aprēķinu, kas balstīts uz iepriekšējām izmaksām par pakalpojumu, kuru sniedzis darbību pārtraucošais saimnieciskās darbības subjekts, vai kas ir saistīts ar iepriekšējo līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, tomēr ar nosacījumu, ka darbību pārtraucošo saimnieciskās darbības subjektu, ņemot vērā grāmatvedības un finanšu analīzes metodes, ko parasti izmanto šim nolūkam, var uzskatīt par tipisku un labi pārvaldītu uzņēmumu”⁽¹⁷⁸⁾.
- (277) Komisija uzskata, ka Itālijas sniegtie dati neļauj secināt, ka *Trenitalia* izmaksu struktūra atbilda tipiska un labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksu struktūrai.
- (278) Pirmām kārtām, trīs *PSC* tika noslēgti, nepastāvot nekādam pamatojošam pētījumam, kas liecinātu, ka uzņēmumu *Trenitalia*, ņemot vērā grāmatvedības un finanšu analīzes metodes, ko parasti izmanto šim nolūkam, var uzskatīt par tipisku un labi pārvaldītu uzņēmumu.

⁽¹⁷⁶⁾ 2023. gada 19. oktobra spriedums *Sad Trasporto Locale SpA*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 39. punkts. Tomēr uz šo pieeju attiecas divi kumulatīvi nosacījumi. Pirmkārt, “vēlā ņemtais to uzņēmumu skaits, kas darbojas tirgū, ir pietiekami nozīmīgs, līdz ar to, tā kā konkrēta uzņēmuma īpašajai situācijai nedrīkst piešķirt nesamērīgu nozīmi, šādu vidējo rādītāju varētu uzskatīt par statistiski pamatotu un tādējādi reprezentatīvu attiecībā uz ceturto kritēriju, kurš paredzēts 2003. gada 24. jūlija spriedumā *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)”. Otrkārt, “veicot šādu aprēķinu, var tikt ņemti vērā tikai tādi uzņēmumi, kas spēj nekavējoties izpildīt attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu saistības un tātad var tikt uzskatīti par tādiem, kuriem ir nepieciešamais aprīkojums, lai izpildītu attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu prasības” (40. un 41. punkts).

⁽¹⁷⁷⁾ Vispārējā tiesa 2015. gada 24. septembra spriedumā *TV2/Danmark*/Komisija lēma, ka “Tiesa nekādi nav rosinājusi domāt, ka gadījumā, ja kompensācijas saņēmējs nav bijis izvēlēts publiskā iepirkuma procedūrā, būtu iespējams, lai izpildītu šo nosacījumu, pierādīt, ka saņēmējs pats bija uzņēmums, kas ir “labi pārvaldīts un adekvāti aprīkots”” (sk. 2015. gada 24. septembra spriedumu *TV2/Danmark*/Komisija, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, 131. punkts).

⁽¹⁷⁸⁾ 2023. gada 19. oktobra spriedums *Sad Trasporto Locale SpA*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 44. punkts.

- (279) Attiecībā uz trešo līgumu Komisija arī norāda, ka PWC 1. pētījumā un PWC 2. pētījumā nav konstatēts, ka kompensācijas līmenis saskaņā ar trešo līgumu tika noteikts, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kas saistībā ar PSO izpildi rastos tipiskam uzņēmumam, kurš ir labi pārvaldīts un pienācīgi nodrošināts ar transportlīdzekļiem. Minētajos pētījumos to sešu uzņēmumu vidū, ko uzskata par piemērotiem tādu uzņēmumu izlases izveidei, kuru lielums ir pietiekami līdzīgs *Trenitalia* lielumam, ir identificēti trīs uzņēmumi (ÖBB, DB, SNCF), kuru izmaksas uzskata par salīdzināmām ar *Trenitalia* izmaksām (180. un 217. apsvērums), bet nav paskaidrots, kāpēc *Trenitalia* vai šos uzņēmumus varētu uzskatīt par tipiskiem un labi pārvaldītiem uzņēmumiem. Kopumā PWC 1. pētījums un PWC 2. pētījums sniedza tikai salīdzinājumu starp kopējām vidējām pamatdarbības izmaksām par vilcienkilometru, kas radušās *Trenitalia* un citiem līdzīga lieluma Savienības uzņēmumiem, kuri sniedz līdzīgus pakalpojumus (sk. 175. apsvērums). Tomēr tas, ka šo uzņēmumu lielums ir līdzīgs *Trenitalia* lielumam, nesniedz nekādas norādes par to, vai tie ir tipiski un labi pārvaldīti uzņēmumi. Runājot par līdzīgiem pakalpojumiem, abos PWC pētījumos (PWC 1. pētījumā un PWC 2. pētījumā) tika tikai novērtētas vispārējās vidējās izmaksas par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, nekonstatējot, vai šie pakalpojumi ir līdzīgi tiem, kas ietverti uzņēmumam *Trenitalia* uzliktajās PSO.
- (280) Turklāt ceturtais *Altmark* kritērijs paredz, ka jāanalizē tāda uzņēmuma izmaksas, kurš ir pienācīgi nodrošināts ar PSO izpildei nepieciešamajiem resursiem. Attiecībā uz trešo līgumu abi PWC pētījumi (PWC 1. pētījums un PWC 2. pētījums) neparāda, ka uzņēmumi kas veido izlasi, būtu pienācīgi nodrošināti ar līdzekļiem, kas nepieciešami, lai izpildītu saskaņā ar trešo līgumu noteiktās PSO. Kā atzinusi pati Itālija (sk. 182. un 183. apsvērums), Itālijas dzelzceļa tīklam bija ievērojams skaits īpašu iezīmju, kuru dēļ bija jāpārbauda, vai izlasē iekļautie uzņēmumi ir pienācīgi nodrošināti, lai izpildītu trešajā līgumā noteiktās PSO prasības, ņemot vērā minētās iezīmes. Tas šajā lietā bija vēl jo vairāk nepieciešams, tāpēc ka šīs īpašās iezīmes ir viens no trešā līguma noslēgšanas iemesliem (sk. 162. un 186. apsvērums). Tāpēc šajā pierādīšanā nevar aprobežoties tikai ar Savienības uzņēmumu preču pārvadājumu vidējās jaudas noteikšanu (sk. 176. apsvērums) un ņemt vērā šīs īpašās iezīmes. Turklāt abos PWC pētījumos (PWC 1. pētījums un PWC 2. pētījums) nav elementu, kas ļautu Komisijai noteikt, vai Savienības uzņēmumi, kuri veido izlasi, bija pienācīgi nodrošināti ar vajadzīgo ritošo sastāvu, lai izpildītu saistības saskaņā ar trešo līgumu. Šie PWC pētījumi vienkārši sniedza informāciju par to, kāds ir vispārējais sniegums katra uzņēmuma ritošajam sastāvam (sk. 177. apsvērums), ko izmanto gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu pakalpojumiem, bet ne informāciju par šāda ritošā sastāva piemērotību saskaņā ar trešo līgumu noteikto PSO izpildei.
- (281) Turklāt Komisija norāda, ka abi PWC pētījumi (PWC 1. pētījums un PWC 2. pētījums) neietver pienācīgu analīzi par izmaksām, kas šādiem uzņēmumiem rastos, pildot Itālijas noteiktās PSO. Minētajos pētījumos tika ņemts vērā visu to darbību ģeogrāfiskais ⁽¹⁷⁹⁾ un materiālais ⁽¹⁸⁰⁾ tvērums, kuras veica seši izlasē iekļautie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (no kuriem tikai trim dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, proti, ÖBB, DB un SNCF, bija izmaksas, kas salīdzināmas ar *Trenitalia* izmaksām), nevis – kā to paredz ceturtais *Altmark* kritērijs – tikai darbības, uz ko attiecas trešais līgums. Tā kā šie dati bija apkopoti, nebija iespējams nodalīt izmaksas, kas attiecināmas uz katru konkrēto darbības veidu un kas saistībā ar trešajā līgumā paredzēto PSO izpildi būtu radušās efektīvam un rentablam uzņēmumam, kurš darbojas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē ⁽¹⁸¹⁾. Turklāt pretēji FS grupas apgalvojumam, ka izmaksu efektivitātes analīze bija jāveic tā uzņēmuma līmenī, kas sniedz pakalpojumu (sk. 217. apsvērums), Komisija norāda, ka izmaksas, kas jāņem vērā šīs analīzes vajadzībām, ir tikai tiešās izmaksas, kuras nepieciešamas PSO izpildei, un atbilstošs ieguldījums netiešajās izmaksās, kas ir kopīgas gan darbībām, uz kurām attiecas PSO, gan citām darbībām ⁽¹⁸²⁾. Turklāt pētījumos tika tikai salīdzinātas kopējās pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru (sk. 179. apsvērums) un nekas nebija teikts par efektivitātes līmeni kā tādu un līdz ar to par pašām izmaksām. Komisija norāda, ka šis salīdzinājums nav pārliecinošs, jo, kā norādījusi arī Itālija (181. un 182. apsvērums), izmaksas par vilcienkilometru par to pakalpojumu sniegšanu, uz kuriem attiecas trešais līgums, kā arī ieņēmumu līmenis bija ļoti atkarīgi no dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu īpašajām iezīmēm Dienviditālijā.

⁽¹⁷⁹⁾ PWC pētījumos netika noteikts konkrēts tvērums, bet gan sniegti dati par vispārējo pārklājumu, ko Francijas teritorijā nodrošina SNCF, Austrijas teritorijā – ÖBB un Vācijas teritorijā – DB Schenker.

⁽¹⁸⁰⁾ PWC pētījumā tika noteiktas vidējās pamatdarbības izmaksas par vilcienkilometru, pamatojoties uz uzņēmumu darbībām kopumā, t. i., pasažieru un kravu pārvadājumiem.

⁽¹⁸¹⁾ Sk., piemēram, 2019. gada 12. jūlija spriedumu *Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF)*, T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, 64. punkts.

⁽¹⁸²⁾ Sk. VTNP paziņojuma 74. punktu.

- (282) Nobeigumā Komisija konstatē, ka Itālija nav pierādījusi, ka *Trenitalia*, ņemot vērā grāmatvedības un finanšu analīzes metodes, ko parasti izmanto šim nolūkam, var uzskatīt par tipisku un labi pārvaldītu uzņēmumu, un tātad nav arī pierādījusi, ka tās kompensācijas līmenis, kuru *Trenitalia* saņēma par PSO izpildi saskaņā ar trim PSC, atbilst kompensācijai, ko būtu pieprasījis tipisks un labi pārvaldīts uzņēmums par tāda pakalpojuma sniegšanu, kurš ir salīdzināms ar pakalpojumu, uz ko attiecas minētajos PSC paredzētās PSO.
- (283) Līdz ar to Komisija secina, ka Itālijas iestādes nav pierādījušas, ka ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts. Tāpēc kompensācijas, kas piešķirtas saskaņā ar pirmo, otro un trešo līgumu, piešķir *Trenitalia* priekšrocību, ko uzņēmums nebūtu ieguvis parastos tirgus apstākļos.

8.1.4. Selektivitāte

- (284) Pasākums tiek uzskatīts par selektīvu, ja tas rada atšķirības starp uzņēmumiem, kuri attiecībā uz pasākuma mērķi atrodas salīdzināmā situācijā, un tādējādi tā dēļ daži uzņēmumi var nonākt labvēlīgākā situācijā salīdzinājumā ar citiem. Individuāla atbalsta gadījumā Tiesa uzskata, ka, lai pamatotu pieņēmumu, ka priekšrocība ir selektīva, principā pietiek ar ekonomiskās priekšrocības noteikšanu ⁽¹⁸³⁾.
- (285) Šajā lietā Itālija piešķir *Trenitalia* kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu individuāla atbalsta veidā un tas *Trenitalia* piešķir priekšrocību. Šī kompensācija tika piešķirta, kaitējot citiem konkurentiem kravu pārvadājumu jomā, kuri dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē konkurēja vai būtu varējuši konkurēt ar *Trenitalia*. Tā kā kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirta saskaņā ar pirmo, otro un trešo līgumu, varēja labvēlīgi ietekmēt *Trenitalia* situāciju salīdzinājumā ar tā konkurentu situāciju, tā bija selektīva.

8.1.5. Secinājums par atbalsta esību

- (286) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas iekļauta pirmajā (par i) starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju; ii) starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu caur Triestes *Marittima* ostu no 2003. gada 15. oktobra un iii) iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu no 2003. gada 22. oktobra), otrajā un trešajā līgumā, ir valsts atbalsts *Trenitalia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.2. Atbalsta kvalificēšana par pastāvošu atbalstu vai jaunu atbalstu

- (287) Itālija apgalvo, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo un otro līgumu, ir kvalificējama kā pastāvošs atbalsts, jo tā attiecas uz saistībām, kuras gandrīz pilnībā atbilst iepriekš pastāvošajām saistībām, kas tika noteiktas laikā, kad dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus vēl nebija liberalizēts ne valsts, ne Savienības līmenī (120. un 154. apsvērumi). Konkrētāk, saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju šīs saistības tika ieviestas ar ministrijas Dekrētu 1-T/1990 ⁽¹⁸⁴⁾, Likumu Nr. 440/1989 ⁽¹⁸⁵⁾ vai iepriekšējiem PSC ⁽¹⁸⁶⁾.

⁽¹⁸³⁾ 2015. gada 4. jūnija spriedums Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 59. un 60. punkts; 2023. gada 28. septembra spriedums *Ryanair DAC*/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 104. punkts.

⁽¹⁸⁴⁾ Attiecībā uz tarifu saistībām dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju un starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu.

⁽¹⁸⁵⁾ Attiecībā uz tarifu saistībām starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem no Triestes ostas uz Ungāriju un otrādi.

⁽¹⁸⁶⁾ Attiecībā uz tarifu saistībām pārvadājumiem attālumos, kas pārsniedz 1 000 km.

(288) Attiecībā uz pirmo līgumu (2000.–2003. gads) Komisija uzskata, ka:

- kompensācija, kas izmaksāta no 2003. gada 22. oktobra līdz 2003. gada 31. decembrim par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem⁽¹⁸⁷⁾, pēc tirgus liberalizācijas ir kvalificējama kā pastāvošs atbalsts saskaņā ar Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunktu. Patiešām, izmaksāšanas laikā kompensācija nebija uzskatāma par atbalstu, jo nevarēja izkropļot vai draudēt izkropļot konkurenci. Pēc tam (no 2003. gada 22. oktobra) kompensācija par iekšzemes kravu pārvadājumu pakalpojumiem, Itālijai neieviešot izmaiņas, kļuva par pastāvošu atbalstu iekšējā tirgus attīstības (jo īpaši tirgus liberalizācijas valsts līmenī) dēļ. Par pastāvošu atbalstu var pieņemt lēmumu, ar ko tas tiek atzīts par nesaderīgu, tikai attiecībā uz nākotni. Tā kā PSO, kas noteiktas *Trenitalia* par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, bija spēkā līdz 2003. gada 31. decembrim, Komisijai šajā lēmumā nav jānovērtē to iespējamā saderība,
- kompensācija, kas no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim izmaksāta par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem *TERFN*⁽¹⁸⁸⁾, ir kvalificējama kā jauns atbalsts, jo dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus no 2003. gada 15. marta tika liberalizēts Savienības līmenī.

(289) Attiecībā uz otro līgumu (2004.–2008. gads) Komisija norāda, ka minētajā līgumā bija paredzēta kompensācija, kas sedz 65.–67. un 70. apsvērumā uzskaitīto PSO izpildi. Šīs PSO attiecās gan uz starptautiskajiem (*TERFN*), gan iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

(290) Runājot par PSO, kas attiecas uz starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem (t. i., starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju, kā arī starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu), kā norādīts –. apsvērumā, kompensācija, kura izmaksāta *Trenitalia* par šiem pakalpojumiem, ir kvalificējama kā jauns atbalsts no 2003. gada 15. marta; tāpēc saskaņā ar otro līgumu izmaksātā kompensācija ir kvalificējama kā jauns atbalsts.

(291) Runājot par PSO, kas attiecas uz iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem (t. i., tām, kas attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu uz Sardīniju un Sicīliju un no tām un tālsatiksmes pakalpojumiem, kuru attālums pārsniedz 1 000 km), Komisija norāda, ka no 2007. gada 1. janvāra šie pakalpojumi tika liberalizēti Savienības līmenī. Itālija apgalvo, ka atbalsts ir jāuzskata par pastāvošu atbalstu saskaņā ar Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunktu līdz dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus pilnīgai liberalizācijai Savienības līmenī 2007. gada 1. janvārī. Tomēr Komisija norāda, ka visa kompensācijas summa, kas piešķirta par šiem pakalpojumiem saskaņā ar otro līgumu, tika izmaksāta pēc minētā datuma, jo tā tika izmaksāta tikai pēc otrā līguma parakstīšanas 2007. gada 27. martā (sk. 75. apsvērumu). Tāpēc viss atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar otro līgumu, ir kvalificējams kā jauns atbalsts⁽¹⁸⁹⁾.

(292) Jebkurā gadījumā Komisija norāda, ka saskaņā ar otro līgumu piešķirtais atbalsts neatbilst Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunktā izklāstītajiem nosacījumiem, jo Itālija pretēji tās apgalvotajam (sk. 154. apsvērumu) būtiski mainīja atbalstu, kas sākotnēji piešķirts saskaņā ar pirmo līgumu. Šajā sakarā Komisijai ir šādas piezīmes.

- Ar otro līgumu tika pielāgota *Trenitalia* noteikto PSO darbības joma, pievienojot i) papildu sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu uz Sardīniju un Sicīliju un no tām (67. apsvēruma) un ii) papildu saistības, kas saistītas ar katrām no 66. apsvērumā uzskaitītajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām. No otrā līguma darbības jomas arī tika izslēgtas dažas PSO, kas iepriekš bija ietvertas pirmajā līgumā (62. apsvēruma).

⁽¹⁸⁷⁾ Tas attiecas uz visām saistībām, kas iekļautas pirmajā līgumā attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju, dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem attālumos, kuri pārsniedz 1 000 km, un kombinētajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem pa sauszemi.

⁽¹⁸⁸⁾ Tas attiecas uz starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu.

⁽¹⁸⁹⁾ Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunktā ir noteikts: “**atbalsts, ko** uzskata par pastāvošu atbalstu, jo ir iespējams konstatēt, ka **tā ieviešanas laikā** tas nav bijis atbalsts, bet pēc tam iekšējā tirgus attīstības dēļ – dalībvalstij neieviešot izmaiņas – tas kļuvis par atbalstu”. Sk. arī 2000. gada 15. jūnija spriedumu *Mauro Alzetta a.o.*, apvienotās lietas T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 un T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 144. un 145. punkts; un 2011. gada 24. marta spriedumu *Freistaat Sachsen un Land Sachsen-Anhalt*, apvienotās lietas T-443/08 un T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, 190. punkts.

- Ar otro līgumu tika ieviests atšķirīgs kompensācijas mehānisms attiecībā uz kompensāciju par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju (68. apsvērums).
 - Ar otro līgumu tika ieviesta jauna kārtība atbalsta izmaksāšanai *Trenitalia* (71. apsvērums), kas nebija iekļauta pirmajā līgumā.
- (293) Iepriekš 292. apsvērumā aprakstītie elementi liecina, ka ar otro līgumu ieviestie pielāgojumi nebija tikai formāli vai administratīvi. Šie pielāgojumi būtiski mainīja atbalstu, ko Itālija bija piešķirusi saskaņā ar pirmo līgumu. Tāpēc atbalsts otrā līguma ietvaros nav kvalificējams kā pastāvošs atbalsts saskaņā ar Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunktu.
- (294) Attiecībā uz trešo līgumu Komisija norāda, ka iekšzemes un starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi Savienības līmenī tika liberalizēti no 2007. gada 1. janvāra (23. apsvērums), t. i., pirms trešā līguma parakstīšanas. Komisija arī norāda, ka trešā līguma darbības joma ievērojami atšķirās no pirmā un otrā līguma darbības jomas: visas tarifu saistības tika atceltas, un iepriekšējos PSC noteiktās pakalpojumu saistības tika aizstātas ar visaptverošām pakalpojumu saistībām, kas attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem uz Dienviditāliju un no tās (sk. 3.2.3.1.1. iedaļu). Tāpēc visa kompensācija, kas piešķirta saskaņā ar trešo līgumu, ir kvalificējama kā jauns atbalsts.

6. tabula

Secinājums par valsts atbalsta kvalificēšanu par pastāvošu vai jaunu atbalstu

Valsts atbalsta pasākumi	Valsts atbalsta novērtējums
Pirmais līgums	Atbalsta nav: kompensācija par a) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pirms 2003. gada 15. marta; b) iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pirms 2003. gada 22. oktobra. Pastāvošs atbalsts: kompensācija par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem no 2003. gada 22. oktobra. Jauns atbalsts: kompensācija par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem TERFN no 2003. gada 15. marta.
Otrais līgums	Jauns atbalsts
Trešais līgums	Jauns atbalsts

8.3. Atbalsta likumība

- (295) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo visi plāni piešķirt vai mainīt atbalstu un tās nedrīkst ieviest ierosinātos pasākumus, kamēr paziņošanas procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu, izņemot tās valsts atbalsta kategorijas, kuras ir atbrīvotas no paziņošanas prasības. Saskaņā ar Procedūras regulas 1. panta f) punktu jebkurš jauns atbalsts, kas ieviests, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, ir nelikumīgs atbalsts.
- (296) Itālija nepaziņoja Komisijai par pasākumiem. Tāpēc Komisija pārbaudīs, vai pasākumi, kas kvalificējami kā jauns atbalsts saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu (sk. 288.–294. apsvērumu), bija atbrīvoti no paziņošanas prasības atbilstīgi piemērojamajiem valsts atbalsta noteikumiem. Tas nozīmē, ka vispirms ir jāapzina šādam atbrīvojumam šajā lietā piemērojamie valsts atbalsta noteikumi.

8.3.1. Attiecīgais tiesiskais regulējums

- (297) Kā paskaidrots 30.–33. apsvērumā, Regulā (EEK) Nr. 1191/69 ir paredzēti piemērojamie noteikumi attiecībā uz saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem dzelzceļa pārvadājumu jomā (gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā). Papildus tam Regula (EEK) Nr. 1107/70 reglamentēja atbalsta (uz kuru neattiecas Regula (EEK) Nr. 1191/69) piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem. Abas regulas tika atceltas ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007, kas stājās spēkā 2009. gada 3. decembrī. Tomēr Regulas (EK) Nr. 1370/2007 10. panta 1. punktā bija noteikts, ka Regulu (EEK) Nr. 1191/69 turpina piemērot kravu pārvadājumu pakalpojumiem trīs gadus pēc Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanās spēkā. Tā kā Regula (EK) Nr. 1370/2007 neattiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, tā atbalsta saderības novērtēšanā, kas piešķirts par PSO izpildi dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā, būtu jāpiemēro LESD 93. pants. Šie atbalsta pasākumi tiek novērtēti tieši saskaņā ar LESD 93. pantu attiecībā uz laiku pēc 2012. gada 3. decembra.
- (298) Spriedumā *Andersen* ⁽¹⁹⁰⁾, kas attiecās uz pasažieru pārvadājumiem, Tiesa, lemjot par Regulas (EK) Nr. 1370/2007 un Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanu laikā, norādīja, ka attiecīgais datums, kas jāņem vērā, lai noteiktu tiesību aktus, kuri piemērojami sauszemes transporta nozarē piešķirta PSC ietvaros piešķirtās kompensācijas saderības novērtēšanai, ir kompensācijas izmaksas datums. Tiesa arī norādīja, ka atbalsts, kas sabiedriskā transporta uzņēmumam samaksāts dienā, kad Regula (EEK) Nr. 1191/69 vēl bija spēkā, un kas atbilda šīs regulas nosacījumiem, atbilst situācijai, kas galīgi radusies, pirms stājās spēkā Regula (EK) Nr. 1370/2007.
- (299) Komisija norāda, ka spriedumā *Andersen*, kā arī citos Savienības tiesu līdz šim pasludinātajos spriedumos par Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanu laikā ir atsauce uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007, jo šajās lietās izskatītie līgumi attiecās uz pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem.
- (300) Līdz ar to, ja atbalsts tiek izmaksāts saistībā ar PSC, kas noslēgts Regulas (EEK) Nr. 1191/69 spēkā esības laikā, Komisijai šis atbalsts ir jāpārbauda, ņemot vērā Regulā (EEK) Nr. 1191/69 paredzētos nosacījumus kompensācijai, kura izmaksāta brīdī, kad Regula (EEK) Nr. 1191/69 vēl bija spēkā, t. i., pirms Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanās spēkā 2009. gada 3. decembrī – attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pa dzelzceļu un autoceļiem – un trīs gadus pēc Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanās spēkā – attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem pa dzelzceļu un autoceļiem. Tomēr attiecībā uz pasākumiem, kas ietilpst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 piemērošanas jomā, Komisijai, ņemot vērā Regulu (EK) Nr. 1370/2007 un ievērojot šajā regulā paredzētos noteikumus, ir jāpārbauda gan no šīs regulas spēkā stāšanās dienas izmaksātā atbalsta likumība, gan tā saderība ar iekšējo tirgu. ⁽¹⁹¹⁾ Runājot par pasākumiem, uz kuriem neattiecas Regula (EK) Nr. 1370/2007, Komisijai būs jāpārbauda piešķirtās kompensācijas saderība, pamatojoties uz noteikumiem, kas bija piemērojami kompensācijas izmaksas brīdī.
- (301) Attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem Komisija atgādina, ka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 10. panta 1. punktu Regulas (EEK) Nr. 1191/69 noteikumus turpināja piemērot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem trīs gadus pēc tās stāšanās spēkā (t. i., līdz 2012. gada 3. decembrim). Tāpēc Komisija uzskata, ka šajā gadījumā līdz 2012. gada 3. decembrim *Trenitalia* izmaksātajam atbalstam piemērojamie noteikumi ir tie, kas paredzēti Regulā (EEK) Nr. 1191/69. Atbalstam, kas *Trenitalia* izmaksāts pēc minētā datuma, piemērojama juridiskais pamats ir LESD 93. pants, jo nav citu piemērojamu sekundāro tiesību aktu, kas reglamentētu valsts atbalsta piešķiršanu par PSO izpildi dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu jomā.
- (302) Tagad Komisijai ir jānovērtē, vai šie divi juridiskie pamati (Regula (EEK) Nr. 1191/69 un LESD 93. pants) paredz atbrīvojumu no LESD 108. panta 3. punktā paredzētā paziņošanas pienākuma pasākumiem, kuriem tie ir attiecīgi piemērojami.

⁽¹⁹⁰⁾ 2015. gada 6. oktobra spriedums Eiropas Komisija/*Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 51.–55. punkts.

⁽¹⁹¹⁾ 2018. gada 29. novembra spriedums *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)*/Eiropas Komisija, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, 158. punkts.

8.3.2. *Regulā (EEK) Nr. 1191/69 paredzēts atbrīvojums no paziņošanas pienākuma attiecībā uz atbalstu, kas izmaksāts Trenitalia pirms 2012. gada 3. decembra*

- (303) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punktā ir noteikts, ka “kompensācijas, ko izmaksā saskaņā ar šo regulu,” ir atbrīvotas no valsts atbalsta paziņošanas pienākuma.
- (304) Saskaņā ar principiem, ko Tiesa noteica *Andersen*⁽¹⁹²⁾ spriedumā, Komisija uzskata, ka Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punkts attiecas uz kompensāciju, kas izmaksāta līdz 2012. gada 3. decembrim par PSO dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu jomā un kas atbilst minētajā regulā paredzētajiem nosacījumiem.
- (305) Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 5. punktu “[d]alībvalstu kompetentas iestādes tomēr var saglabāt vai uzlikt 2. pantā minētās sabiedrisko pakalpojumu saistības pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Šo pakalpojumu sniegšanas nosacījumi un cita ar tiem saistīta informācija, ieskaitot kompensēšanas metodes, sīki izklāstīta II, III un IV iedaļā”. Lai gan 1. panta 5. punkts atsaucas tikai uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, PSO definīcija Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. pantā, kā arī Regulas (EEK) Nr. 1191/69 5. panta 1. punktā (kas ietilpst II iedaļā) atsaucas gan uz pasažieru, gan kravu pārvadājumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka Regula (EEK) Nr. 1191/69 ļāva dalībvalstīm saglabāt vai piemērot PSO arī attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem un nodrošināt kompensāciju par šīm PSO⁽¹⁹³⁾.
- (306) Rezultātā atbalsts, kas izmaksāts operatoram par PSO dienā, kad Regula (EEK) Nr. 1196/69 vēl bija spēkā, un kas atbilda minētajā regulā paredzētajiem nosacījumiem, bija atbrīvots no paziņošanas pienākuma. Savukārt atbalsts, kas izmaksāts laikā, kad Regula (EEK) Nr. 1191/69 vēl bija spēkā, bet kas neatbilda minētajā regulā paredzētajiem nosacījumiem, nebija atbrīvots no paziņošanas pienākuma⁽¹⁹⁴⁾. Tāpēc Itālijai nebija saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu jāpaziņo par kompensācijām, kas *Trenitalia* izmaksātas saskaņā ar trim PSC, ja vien šīs kompensācijas atbilst Regulai (EEK) Nr. 1191/69. Savukārt atbalsts, kas *Trenitalia* izmaksāts līdz 2012. gada 3. decembrim un kas neatbilda Regulā (EEK) Nr. 1191/69 paredzētajiem nosacījumiem, nebija atbrīvots no paziņošanas pienākuma. Tāpēc, ņemot vērā to, ka Itālija nepaziņoja nevienu no vērtējamajiem pasākumiem, secinājums, ko Komisija izdarīs attiecībā uz *Trenitalia* līdz 2012. gada 3. decembrim izmaksātā atbalsta atbilstību Regulas (EEK) Nr. 1191/69 noteikumiem (sk. 401. un 439. apsvērumu), ietekmēs arī minētā atbalsta likumību.

8.3.3. *LESD 93. pantā paredzēts atbrīvojums no paziņošanas pienākuma attiecībā uz atbalstu, kas izmaksāts Trenitalia pēc 2012. gada 3. decembra*

- (307) LESD 93. pantā nav paredzēts nekāds atbrīvojums no dalībvalstu pienākuma paziņot Komisijai par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu⁽¹⁹⁵⁾.
- (308) Līdz ar to Itālijai saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu bija jāpaziņo Komisijai par atbalstu, kas *Trenitalia* izmaksāts pēc 2012. gada 3. decembra, bet Itālija to nav izdarījusi.

⁽¹⁹²⁾ 2015. gada 6. oktobra spriedums Eiropas Komisija/*Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 52. punkts.

⁽¹⁹³⁾ Tas, ka ar Padomes 1991. gada 20. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1893/91, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē, tika ieviesta dalībvalstīm iespēja slēgt PSC par pietiekamu transporta pakalpojumu sniegšanu, nav pretrunā šai interpretācijai. Saskaņā ar judikatūru (2014. gada 3. aprīļa spriedums *CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA/Regione Campania un Provincia di Napoli*, apvienotās lietas C-516/12–C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; un 2015. gada 6. oktobra spriedums Eiropas Komisija/*Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647) PSC ir vēl viens veids, kā regulēt sniedzamos pārvadājumu pakalpojumus, un var ietvert PSO.

⁽¹⁹⁴⁾ Sk. 2018. gada 11. jūlija spriedumu *CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisija*, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, 120. punkts; un 2020. gada 4. marta spriedumu *CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisija*, C-587/18 P, ECLI:EU:C:2020:150, 51. punkts.

⁽¹⁹⁵⁾ Sk. Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedumu *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 95. punkts; un Tiesas 2009. gada 7. maija spriedumu *Antrop*, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 23. punkts.

8.3.4. Secinājums

- (309) Kompensācijas, kas izmaksātas saskaņā ar pirmo (ciktāl pasākumi bija jauns atbalsts), otro un trešo līgumu līdz 2012. gada 3. decembrim, bija atbrīvotas no iepriekšējas paziņošanas, ja tās atbilda attiecīgajiem Regulas (EEK) Nr. 1191/69 noteikumiem. Tāpēc 306. apsvērumā izskaidroto iemeslu dēļ secinājums, ko Komisija izdarīs attiecībā uz *Trenitalia* līdz 2012. gada 3. decembrim izmaksātā atbalsta atbilstību Regulas (EEK) Nr. 1191/69 noteikumiem, ietekmēs arī minētā atbalsta likumību.
- (310) Par kompensācijām, kas saskaņā ar trešo līgumu izmaksātas pēc 2012. gada 3. decembra, bija jāpaziņo Komisijai saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu. Tā kā Itālija par tām nepaziņoja, šīs kompensācijas ir nelikumīgs atbalsts.

8.4. Atbalsta saderība

8.4.1. Novērtējuma juridiskais pamats

- (311) LESD 93. pants ir iekļauts VI sadaļā "Transports", kuras noteikumi attiecas tikai uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem. LESD 93. pants nosaka, ka "[a]tbalsts ir saderīgs ar Līgumiem, ja tas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atbilstība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem".
- (312) Pasākumi sastāvēja no kompensācijas, kas piešķirta *Trenitalia* par PSO izpildi attiecībā uz iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem.
- (313) LESD 93. pants ļauj piešķirt kompensāciju par PSO izpildi dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā. Kā norādīts 29.–33. apsvērumā, Regulā (EEK) Nr. 1191/69 un Regulā (EEK) Nr. 1107/70 bija paredzēti piemērojamie noteikumi, saskaņā ar kuriem jānovērtē par PSO izpildi izmaksātās kompensācijas saderība līdz brīdim, kad minētās regulas tika atceltas ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007. Regula (EK) Nr. 1370/2007 stājās spēkā 2009. gada 3. decembrī; tomēr tajā bija paredzēts trīs gadu laikposms, kurā kravu pārvadājumu pakalpojumiem turpināja piemērot Regulu (EEK) Nr. 1191/69 (Regulas (EK) Nr. 1370/2007 10. panta 1. punkts).
- (314) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. panta 2. punktu dalībvalstis varēja turpināt piešķirt kompensāciju par tādu PSO izpildi, uz kurām minētā regula neattiecas, neskarot LESD 93., 106., 107. un 108. pantu.
- (315) Pretēji Itālijas apgalvotajam (139. apsvēruma) Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem ⁽¹⁹⁶⁾ šajā lietā nav piemērojamas. Minētās vadlīnijas attiecas uz LESD 93. panta piemērošanu cita starpā atbalstam, kas piešķirts pārvadājumu koordinēšanas vajadzībām. Šāda veida atbalstam ir cits mērķis nekā atbalstam par PSO izpildi, jo tas ir paredzēts, lai novērstu dzelzceļa kravu pārvadājumu trūkumus salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem (piemēram, ātrā izmaksu ziņā). Komisija norāda, ka šajā gadījumā PSC mērķis bija garantēt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu Itālijas teritorijā neatkarīgi no vajadzības koordinēt pārvadājumus. Konkrētāk, kompensācija, par kuru panākta vienošanās saskaņā ar PSC, sedza *Trenitalia* uzticēto PSO neto izmaksas, uz kurām neattiecas neviena no attiecināmo izmaksu definīcijām, kuras noteiktas Kopienas vadlīnijās valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem.
- (316) Nosakot piemērojamus noteikumus, pēc kuriem novērtēt tā atbalsta saderību, ko dalībvalstis ievieš par PSO izpildi saskaņā ar LESD 93. pantu, Savienības tiesas lēma, ka kompensācijas saderība ir jānovērtē, pamatojoties uz tiesību aktiem, kuri bija spēkā atbalsta izmaksāšanas brīdī ⁽¹⁹⁷⁾.

⁽¹⁹⁶⁾ Komisijas paziņojums "Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem" (OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.).

⁽¹⁹⁷⁾ 2015. gada 6. oktobra spriedums *Jorgen Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 54. punkts; 2018. gada 11. jūlija spriedums *Buonotourist Srl/Komisija*, T-185/15, ECLI:EU:T:2018:430, 216. punkts; 2018. gada 11. jūlija spriedums *CSTP Azienda della Mobilità SpA/Komisija*, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, 216. punkts; 2018. gada 29. novembra spriedums *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)/Eiropas Komisija*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, 132. punkts.

(317) Kā norādīts 313. apsvērumā, noteikumi par sabiedriskajiem pakalpojumiem dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā bija paredzēti Regulā (EEK) Nr. 1191/69 līdz 2012. gada 3. decembrim, Regulā (EEK) Nr. 1107/70 līdz 2009. gada 3. decembrim un LESD 93. pantā pēc 2012. gada 3. decembra.

(318) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 1. punktā ir noteikta šāda regulas darbības joma:

“1. Šo regulu piemēro transporta uzņēmumiem, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu pakalpojumus. Dalībvalstis var izslēgt no šīs regulas piemērošanas jomas visus uzņēmumus, kuru darbība ierobežojas vienīgi ar pilsētas, piepilsētas vai reģionālo pakalpojumu sniegšanu.”

(319) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 5. punktā ir precizēts:

“Šajā regulā “saistības ievērot likmes” [“tarifu saistības”] nozīmē transporta uzņēmumiem uzlikto jebkāda veida saistību piemērot, jo īpaši dažām pasažieru kategorijām, dažām preču kategorijām vai dažos maršrutos, tādas jebkuras valsts iestādes noteiktas vai apstiprinātas pārvadājumu likmes, kas ir pretrunā ar šā uzņēmuma komerciālām interesēm un kas rodas speciālo likmju noteikumu uzlikšanas vai atteikšanās no šo noteikumu maiņas dēļ.

Iepriekšējā apakšpunkta prasības nepiemēro saistībām, kas rodas tādas cenu politikas vispārējo pasākumu dēļ, ko piemēro tautsaimniecībai kopumā, vai vispārēja rakstura pasākumiem attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem, ko veic, lai organizētu pārvadājumu tirgu vai tā daļu.”

(320) Šajā gadījumā pakalpojumi, kuri sniegti saskaņā ar trim PSC (un par kuriem Itālija piešķir kompensāciju *Trenitalia*), ir iekšzemes un starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz *Trenitalia*, kurš ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums. Tādējādi pirmais, otrais un trešais līgums attiecas uz transporta uzņēmumu, kas darbojas nozarēs, uz kurām attiecas Regula (EEK) Nr. 1191/69.

(321) Runājot par Regulas (EEK) Nr. 1107/70 darbības jomu, šīs regulas 1. pantā bija noteikts, ka tā attiecas uz atbalstu, ko piešķir pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem, ciktāl šāds atbalsts attiecas tieši uz darbībām šajā nozarē. Šīs regulas desmitajā apsvērumā bija norādīts, ka “(..) būtu jānosaka, kādos gadījumos un apstākļos dalībvalstis drīkst veikt koordinācijas pasākumus vai uzlikt saistības, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas paredz atbalsta piešķiršanu saskaņā ar Līguma 77. pantu [LESD 93. pantu], uz kuru neattiecas iepriekš minētā regula [Regula (EEK) Nr. 1191/69]”. Turklāt Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. pantā bija noteikts, ka, “[n]eskarot noteikumus (..) Regulā (EEK) Nr. 1191/69 (..), dalībvalstis nedz veic koordinācijas pasākumus, nedz uzliek saistības, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas paredz atbalsta piešķiršanu saskaņā ar Līguma 77. pantu [LESD 93. pantu], izņemot turpmāk minētos gadījumus vai apstākļus”, kas uzskaitīti Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. panta 2. punktā. Šis pants jo īpaši attiecas uz “atlīdzību par publisko pakalpojumu saistībām, kuras tiem [transporta uzņēmumiem] uzliek valsts vai valsts iestādes un kuras attiecas uz: tarifu saistībām, kas neatbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 5. punktā sniegtajai definīcijai, vai transporta uzņēmumiem vai darbībām, uz ko minētā regula neattiecas”. No tā izriet, ka Regula (EEK) Nr. 1107/70 bija piemērojama tikai tad, ja Regula (EEK) Nr. 1191/69 nebija piemērojama.

(322) Komisija arī norāda, ka atšķirībā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69 Regula (EEK) Nr. 1107/70 nevienā no pasākumiem nebija minēta to attiecīgo noteikumu vidū, kas reglamentē līgumus.

(323) Visbeidzot, Itālija nepaskaidroja, kāpēc tā uzskata, ka Regula (EEK) Nr. 1107/70 ir piemērojama pasākumiem.

(324) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka, tā kā izmeklēšanā apskatītie pasākumi ietilpst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 darbības jomā, Regula (EEK) Nr. 1107/70 šajā lietā nebija piemērojama. Tātad Itālija nevar atsaukties uz pēdējo minēto regulu kā alternatīvu juridisko pamatu novērtējumam (139., 158. un 195. apsvērumi).

- (325) Tāpēc Komisija novērtēs pirmā ⁽¹⁹⁸⁾, otrā un trešā līguma ietvaros līdz 2012. gada 3. decembrim izmaksātā atbalsta saderību saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un trešā līguma ietvaros pēc 2012. gada 3. decembra izmaksātā atbalsta saderību saskaņā ar LESD 93. pantu.

8.4.1.1. Atbalsta saderība saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69

- (326) Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punktu dalībvalstis var noslēgt PSC ar transporta uzņēmumu, “[l]ai nodrošinātu pietiekamus transporta pakalpojumus, ko sniedz, lai īpaši ievērotu sociālos faktorus, vides faktorus un pilsētu un lauku teritoriju plānošanu, vai arī lai dažām pasažieru kategorijām piedāvātu īpašas braukšanas likmes”.
- (327) Noteikumi, ko piemēro PSC, ir sīki izklāstīti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 V iedaļā. Minētajā iedaļā ir tikai viens pants (14. pants), kurā noteikts, ka “[s]abiedrisko pakalpojumu līgums” nozīmē līgumu, kas noslēgts starp dalībvalsts kompetentām iestādēm un transporta uzņēmumu, lai iedzīvotājus nodrošinātu ar pietiekamiem transporta pakalpojumiem”, kā arī izklāstīts, uz ko šāds līgums var attiekties ⁽¹⁹⁹⁾ un attiecas ⁽²⁰⁰⁾.
- (328) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta pamatā ir jēdziens “pietiekami transporta pakalpojumi” ⁽²⁰¹⁾. Šajā sakarā Komisija norāda, ka Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punkts ļauj dalībvalstīm slēgt PSC ar transporta uzņēmumu, lai nodrošinātu pietiekamus transporta pakalpojumus, cita starpā ņemot vērā sociālos un vides faktorus.
- (329) Tiesa skaidri norādīja, ka Regulā (EEK) Nr. 1191/69 un Regulā (EEK) Nr. 1107/70 ir izsmeļoši uzskaitīti apstākļi, kādos dalībvalstu iestādes var piešķirt atbalstu saskaņā ar LESD 93. pantu ⁽²⁰²⁾, un ka Regulas (EEK) Nr. 1191/69 darbības jomā ietilpstošo kompensācijas maksājumu saderība ir jāvērtē saskaņā ar šīs regulas noteikumiem ⁽²⁰³⁾.
- (330) Iepriekšējos lēmumos ⁽²⁰⁴⁾ Komisija ir vērtējusi PSC saderību, pamatojoties uz minēto 14. pantu kopā ar vispārējiem principiem, kas izriet no Līguma, judikatūras un Komisijas lēmumu pieņemšanas prakses citās jomās. Šie principi, kas izstrādāti saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu, būtībā prasa, no vienas puses, pilnvarojuma akta esību un, no otras puses, pārmērīgas kompensācijas neesību ⁽²⁰⁵⁾.

⁽¹⁹⁸⁾ Tikai tā saskaņā ar pirmo līgumu izmaksātās kompensācijas daļa, kas ir jauns atbalsts, proti, kompensācija par a) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un b) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu.

⁽¹⁹⁹⁾ Sk. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktu: “Sabiedrisko pakalpojumu līgums var īpaši attiekties uz: — transporta pakalpojumiem, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem, — papildu transporta pakalpojumiem, — transporta pakalpojumiem par noteiktām likmēm un ar noteiktajiem nosacījumiem, jo īpaši dažām pasažieru kategorijām vai uz dažiem maršrutiem, — pakalpojumu pielāgošanu faktiskajām prasībām.”

⁽²⁰⁰⁾ Sk. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punktu: “Sabiedrisko pakalpojumu līgums nosaka, cita starpā, šādus punktus: a) sniedzamā pakalpojuma raksturu, īpaši atzīmējot nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartus; b) to pakalpojumu cenu, uz ko attiecas šis līgums, kura vai nu jāpieliek tarifa ieņēmumiem vai tajā jāiekļauj šie ieņēmumi, un abu pušu finansiālo attiecību sīks apraksts; c) līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi, jo īpaši neparedzētu pārmaiņu gadījumos; d) līguma derīguma termiņš; e) sankcijas par līguma neizpildīšanu.”

⁽²⁰¹⁾ 1998. gada 17. septembra spriedums *Kainuun Liikenne Oy*, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, 33. un 34. punkts.

⁽²⁰²⁾ 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108. punkts.

⁽²⁰³⁾ Tiesas 2009. gada 7. maija spriedums *Antrop*, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 32. punkts.

⁽²⁰⁴⁾ Komisijas lēmumi lietā N 332/2008, DK, *Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long distance bus services* (Kompensācija tālsatiksmes autobusu operatoriem par atlaidēm, kas piešķirtas noteiktu veidu pasažieriem, kuri izmanto tālsatiksmes autobusu pārvadājumu pakalpojumus) (OV C 46, 25.2.2009., 8. lpp.); lietās N 409/2008, CZ, N 410/2008 un N 411/2008 *Acquisition and modernisation of rail rolling stock, vehicles for urban transport and vehicles for regional transport* (Dzelzceļa ritošā sastāva, pilsētas transporta transportlīdzekļu un reģionālā transporta transportlīdzekļu iegāde un modernizācija) (OV C 106, 8.5.2009., 17. lpp.); lietā C 3/2008, CZ, “Sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas Dienvidmorāvijas autobusu uzņēmumiem” (OV L 97, 16.4.2009., 14. lpp.); lietā C 16/2007, Austrija, *Public service contract of Postbus in the Lienz district* (Sabiedrisko pakalpojumu līgums ar uzņēmumu *Postbus Lienz* rajonā) (OV L 306, 20.11.2009., 26. lpp.); lietā N 495/2007, CZ, *Programme d'acquisition et de modernisation de matériel roulant ferroviaire* (OV C 152, 18.6.2008., 21. lpp.); lietā N 350/2007, CZ *Acquisition of buses* (Autobusu iegāde) (OV C 140, 6.6.2008., 2. lpp.).

⁽²⁰⁵⁾ Sk. Komisijas paziņojumu “Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu” (turpmāk tekstā – “**VTNP nostādnes**”), (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.). Lai gan VTNP nostādnes nav piemērojamas sauszemes transporta nozarei (sk. 8. punktu), tās var sniegt norādījumus par dažiem principiem, kas ir VTNP pamatā.

- (331) Attiecībā uz pilnvarojuma akta esību iedibinātajā judikatūrā ir paredzēts, ka uzņēmumiem, kas pilnvaroti sniegt VTNP, šim uzdevumam jābūt uzticētam ar valsts iestādes aktu vai vairākiem aktiem, kuru formu var noteikt katra dalībvalsts ⁽²⁰⁶⁾. Šajos aktos ir skaidri un precīzi jānorāda darbības, kas ietilpst sabiedriskā pakalpojuma tvērumā, un nosacījumi, saskaņā ar ko šādas darbības jāveic. Pilnvarojumam ir jāpastāv pirms jebkādas kompensācijas izmaksas.
- (332) Runājot par pārmērīgas kompensācijas neesību, kompensācijas summa nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu PSO izpildes neto izmaksas, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu ⁽²⁰⁷⁾. Iepriekšējos lēmumos Komisija ir konstatējusi, ka, iepriekš nosakot kompensācijas maksimālo robežu, valsts iestādes principā nodrošināja, ka turpmākie kompensācijas maksājumi nevar pārsniegt zaudējumus, kas radušies operatoram, kurš pilnvarots sniegt VTNP ⁽²⁰⁸⁾.
- (333) No tā izriet, ka attiecībā uz Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punkta un 14. panta piemērošanu PSC dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē un no Līguma izrietošo vispārējo principu piemērošanu Komisija pārbaudīs, vai:
- sabiedriskā transporta pakalpojums ir uzticēts ar vienu vai vairākiem valsts iestādes aktiem,
 - uz PSC priekšmetu attiecas Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkts,
 - pilnvarojuma aktā ir norādīts a) sniedzamā pakalpojuma raksturs (t. i., *pietiekami transporta pakalpojumi*, attiecībā uz kuriem dalībvalsts noteikusi nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartus), b) pakalpojuma cena un abu pušu finansiālo attiecību sīks apraksts, c) līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi, d) līguma derīguma termiņš, e) sankcijas par līguma neizpildīšanu,
 - kompensācijas summa nepārsniedza summu, kas bija nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras radušās, pildot PSO, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu.

8.4.1.2. Atbalsta atbilstība saskaņā ar LESD 93. pantu

- (334) Attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem pēc 2012. gada 3. decembra LESD 93. pants ir kļuvis tieši piemērojams kā juridiskais pamats tāda atbalsta saderības noteikšanai, uz kuru neattiecas Regula (EK) Nr. 1370/2007 ⁽²⁰⁹⁾. Šis noteikums ir *lex specialis* salīdzinājumā ar vispārējiem noteikumiem, kas piemērojami valsts atbalstam ⁽²¹⁰⁾.

⁽²⁰⁶⁾ 1974. gada 21. marta spriedumā BRT un *Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs*, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, 22. punkts, Tiesa noteica, ka uzņēmumam, kas atsauca uz LESD 106. panta 2. punktu, lai izmantotu atkāpi no Līguma noteikumiem, ir jābūt dalībvalsts pilnvarojumam sniegt VTNP.

⁽²⁰⁷⁾ Sk. pēc analogijas 2014. gada 11. jūlija spriedumu *DTS Distribuidora de Television Digital*/Komisija, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, 117. punkts. Sk. arī C 16/2007, *Austrija, Public service contract of Postbus in the Lienz district* (Sabiedrisko pakalpojumu līgums ar uzņēmumu *Postbus Lienz* rajonā) (OV L 306, 20.11.2009., 26. lpp.).

⁽²⁰⁸⁾ Sk. N 495/2007, CZ, *Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire* (OV C 152, 18.6.2008., 21. lpp.), 80. un 81. apsvērumi.

⁽²⁰⁹⁾ Komisijas paziņojumā par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (2023/C 222/01), Komisija atgādināja, ka "Regulu (EK) Nr. 1370/2007 nepiemēro kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Kravu pārvadājumu pakalpojumus var kvalificēt kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus tikai tad, ja attiecīgā dalībvalsts konstatē, ka pastāv patiesa vajadzība pēc šādiem pakalpojumiem, ko tirgus nenodrošina vai nodrošina nepietiekami (sk. 2.2.3. iedaļu). Ja dalībvalstis vēlas ieviest atbalsta pasākumus dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas neatbilst spriedumā *Altmark* lietā definētajiem nosacījumiem un ir valsts atbalsts, tām saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu ir jāpaziņo par šiem pasākumiem Komisijai".

⁽²¹⁰⁾ 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 34. punkts.

- (335) Valsts atbalstu, kas ir atbildība par dažu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 93. pantu ⁽²¹¹⁾. Piemērojot LESD 93. pantu, Komisija pārbauda pārmērīgas kompensācijas neesību, kā arī atbalsta nepieciešamību, piemērotību un samērīgumu. Komisija arī pārbauda, vai atbalsts nerada nepamatotus konkurences izkropļojumus.
- (336) Lai novērtētu kompensāciju, kas *Trenitalia* izmaksāta saskaņā ar trešo līgumu pēc 2012. gada 3. decembra, Komisija pēc analogijas piemēros principus, kuri noteikti VTNP novērtēšanai. Attiecībā uz LESD 106. panta 2. punktu judikatūrā ⁽²¹²⁾ ir norādīts, ka ir jābūt izpildītiem turpmāk uzskaitītajiem nosacījumiem. Pirmkārt, attiecīgajam pakalpojumam ir jābūt patiesam VTNP. Otrkārt, uzņēmumam ar vienu vai vairākiem valsts iestādes aktiem ir jābūt pilnvarotam sniegt patiesu VTNP. Treškārt, pasākumam jābūt samērīgam. Visbeidzot, atkāpe no Līguma noteikumiem nedrīkst ietekmēt tirdzniecības attīstību tādā mērā, kas būtu pretrunā Savienības interesēm.
- (337) Tāpēc saskaņā ar LESD 93. pantu, lai novērtētu tāda atbalsta saderību, kas piešķirts par noteiktu tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, Komisija pārbaudīs, vai:
- sabiedriskais pakalpojums ir patiess VTNP,
 - VTNP ir uzticēts ar vienu vai vairākiem valsts iestādes aktiem,
 - kompensācijas summa nepārsniedza summu, kas bija nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras radušās, pildot PSO, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu,
 - saistības un ar tām saistītā kompensācija nerada nepamatotus konkurences izkropļojumus.

8.4.2. Pirmais un otrais līgums

- (338) Tā kā kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo un otro līgumu, tika pilnībā izmaksāta pirms 2012. gada 3. decembra, saskaņā ar šiem līgumiem izmaksātā atbalsta saderību novērtē saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un vispārējiem principiem, kas izriet no Līguma (sk. 333. apsvērumu).

8.4.2.1. Sabiedriskā transporta pakalpojumu uzticēšana

- (339) Runājot par 2002. gada 18. oktobrī parakstīto pirmo līgumu, šajā iedaļā pārbaudītais atbalsts attiecas uz kompensāciju par tarifu saistību piemērošanu starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem TERFN, kurus *Trenitalia* nodrošināja no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim.
- (340) Runājot par otro līgumu, Komisija norāda, ka šis līgums tika parakstīts 2007. gada 27. martā un attiecas uz laikposmu no 2004. gada 1. janvāra līdz 2006. gada 31. decembrim. Komisija secina, ka *Trenitalia* bija sācis sniegt šajā līgumā noteiktos pakalpojumus pirms otrā līguma parakstīšanas.

⁽²¹¹⁾ Sk. 1978. gada 12. oktobra spriedumu Eiropas Kopienų Komisija/Belģijas Karaliste, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, 10. punkts.

⁽²¹²⁾ Kopsavilkums par nosacījumiem, kas jāizpilda saskaņā ar 106. panta 2. punktu, ir atrodams, piemēram, 2015. gada 24. septembra spriedumā *Viasat Broadcasting UK/Komisija*, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, 61. punkts.

- (341) 8.3.1. iedaļā “8.3.1. Relevant legal framework” izskaidroto iemeslu dēļ Savienības tiesas uzskata, ka attiecīgais datums, kas jāņem vērā, lai noteiktu tiesību aktus, kuri piemērojami sauszemes transporta nozarē piešķirta PSC ietvaros piešķirtās kompensācijas saderības novērtēšanai, ir kompensācijas izmaksas datums. Komisija norāda, ka šajā iedaļā novērtētais atbalsts tika pilnībā izmaksāts pēc attiecīgā PSC parakstīšanas. Kompensācija saskaņā ar pirmo līgumu tika izmaksāta 2003. un 2005. gadā (sk. 61. apsvērumu), savukārt visa kompensācija saskaņā ar otro līgumu tika izmaksāta pēc minētā līguma parakstīšanas (sk. 75. apsvērumu)⁽²¹³⁾. Tas nozīmē, ka kompensāciju izmaksas brīdī PSO, kā arī nosacījumi, saskaņā ar kuriem PSO bija jāizpilda, un kompensācijas aprēķināšanas metodika jau bija noteikti pilnvarojuma aktā (pirmajā līgumā attiecībā uz kompensāciju par tarifu saistību piemērošanu starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem TERFN, kurus *Trenitalia* nodrošināja no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim, un otrajā līgumā attiecībā uz kompensāciju par PSO, kas noteiktas minētajā līgumā). Tātad Itālija izmaksāja kompensāciju par skaidri noteiktu un *Trenitalia* zināmu PSO izpildi⁽²¹⁴⁾.
- (342) Tāpēc Komisija uzskata, ka, ņemot vērā šajā iedaļā aprakstītos īpašos apstākļus, Itālija uzticēja PSO uzņēmumam *Trenitalia* uz laikposmu, uz kuru attiecas pirmais līgums un otrais līgums.

8.4.2.2. Uz PSC priekšmetu attiecas Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkts

- (343) Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkta otro daļu PSC var īpaši attiekties uz:
- transporta pakalpojumiem, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem,
 - papildu transporta pakalpojumiem,
 - transporta pakalpojumiem par noteiktām likmēm un ar noteiktajiem nosacījumiem, jo īpaši dažām pasažieru kategorijām vai uz dažiem maršrutiem,
 - pakalpojumu pielāgošanu faktiskajām prasībām.
- (344) Komisija norāda, ka Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktā sniegtais saraksts, kas minēts 343. apsvērumā, nav izsmelošs. Tomēr tas nenozīmē, ka dalībvalstu rīcības brīvība PSC satura noteikšanā saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 bija neierobežota. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkta pirmajā daļā ir precizēts, ka PSC “nozīmē līgumu, kas noslēgts starp dalībvalsts kompetentām iestādēm un transporta uzņēmumu, lai iedzīvotājus nodrošinātu ar pietiekamiem transporta pakalpojumiem”. Elementi, kas uzskaitīti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkta otrajā daļā, ir paredzēti, lai noteiktu prasību kopumu, kas nodrošina, ka transporta pakalpojumi ir “pietiekami”, ar nosacījumu, ka PSC atbilst arī obligātajiem nosacījumiem, kuri izklāstīti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punktā.

⁽²¹³⁾ Sk. otrā līguma 5. panta 4. punktu un *Trenitalia* 2007. gada bilances, 33. lpp. Attiecībā uz atbalstu par 2005. gadu, kas arī izmaksāts 2007. gadā, otrā līguma 5. panta 5. punktā bija paredzēts, ka maksājums *Trenitalia* ir jāveic pēc tam, kad ministrija ir revidējusi 2005. gada apliecinātos pārskatus, kas ir jānosūta ministrijai 30 dienu laikā no līguma parakstīšanas dienas. Attiecībā uz atbalstu par 2006. un 2007. gadu, kas arī daļēji izmaksāts 2007. gadā, jānorāda, ka šie maksājumi tika atļauti ar 2007. gada 1. oktobra Dekrētlikuma Nr. 159 9. pantu. Šis noteikums ļāva Ekonomikas un finanšu ministrijai piešķirt kompensāciju *Trenitalia* par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas pildītas saskaņā ar PSC.

⁽²¹⁴⁾ Šis apstāklis atšķiras no lietas *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (Tiesas 2010. gada 10. jūnija spriedums *Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA*, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), kurā dalībvalsts bija izmaksājusi kompensāciju uzņēmumam, kam uzticēta PSO izpilde, ne *de facto*, ne *de jure* nedefinējusi šīs PSO. Tādējādi dalībvalsts samaksāja uzņēmumam, *ex ante* nedefinējusi ne to PSO raksturu, par kurām būtu jāmaksā kompensācija, ne arī parametru ar PSO saistīto izmaksu un attiecīgās kompensācijas summas aprēķināšanai.

- (345) Pirmais līgums attiecās uz tarifu saistībām, saistībām veikt darbību un saistībām plānot un koordinēt palīgdarbības. Šādu veidu PSO ietilpst kategorijās, kas noteiktas Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktā. Proti, kā paskaidrots turpmāk, tarifu saistības (sk. 346.–352. apsvērumu), kā arī saistības veikt darbību (sk. 353.–357. apsvērumu) ietilpst kategorijā “transporta pakalpojumi par noteiktām likmēm un ar noteiktajiem nosacījumiem, jo īpaši dažām pasažieru kategorijām vai uz dažiem maršrutiem”. Attiecībā uz saistībām plānot un koordinēt visas palīgdarbības, kas saistītas ar otrajā līgumā paredzēto PSO izpildi, Komisija uzskata, ka šīs saistības ietilpst kategorijā “papildu transporta pakalpojumi”, uz ko saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktu var attiekties PSC.
- (346) Runājot par tarifu saistībām, pirmais līgums, ciktāl runa ir par to daļu, kas ir jauns atbalsts, attiecas uz *Trenitalia* saistībām sniegt i) starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus maršrutos starp Triestes ostu un Ungāriju un ii) starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus caur Triestes *Marittima* ostu. Papildus tam otrais līgums attiecas uz *Trenitalia* saistībām sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus par noteiktām likmēm iekšzemes maršrutos iii) starp kontinentālo daļu un Sardīniju, kā arī maršrutos, iv) kuri pārsniedz 1 000 km.
- (347) Komisija uzskata, ka i), iii) un iv) apakšpunktā norādītās saistības ietilpst kategorijā “transporta pakalpojumi par noteiktām likmēm un ar noteiktajiem nosacījumiem, jo īpaši (..) uz dažiem maršrutiem”, uz ko var attiekties PSC saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktu. Visas šīs saistības atbilda nosacījumam, ka tām jābūt par “noteiktām likmēm” un “ar noteiktajiem nosacījumiem”, jo tajās bija norādīta piemērojamā tarifa atlaide un maršruti, uz kuriem attiecas atlaide.
- (348) Turpretī tarifu saistības starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu neietilpst nevienā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktā uzskaitītajām kategorijām turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.
- (349) Pirmkārt, ne pirmajā līgumā, ne otrajā līgumā nebija precizēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem bija jāsniedz starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi caur Triestes *Marittima* ostu. Abos līgumos bija neskaidri minēti starptautiskie maršruti, kas virzās cauri šai ostai, izņemot maršrutus starp Ungāriju un Itāliju, uz kuriem saskaņā ar abiem līgumiem jau attiecās atšķirīgas tarifu saistības, un nebija sniegta nekāda informācija par iekļauto maršrutu tvērumu, to sākumpunktu un galamērķiem (piemēram, vai tie ir maršruti Savienībā vai ārpus Savienības) vai par vērā ņemto attālumu. Tarifu saistības attiecās uz visiem “starptautiskajiem maršrutiem”, un vienīgais atskaites punkts bija maršruti, kas virzās cauri Triestes *Marittima* ostai. Kā skaidrojusi Itālija (sk. 125. apsvērumu), likmes samazinājums bija paredzēts tikai maršruta iekšzemes daļai, un saskaņā ar *Trenitalia* apliecinātajiem pārskatiem kompensācija tika aprēķināta, pamatojoties tikai uz to vagonu skaitu, kas importa/eksporta nolūkā brauc tranzītā caur Triestes *Marittima* ostu no kaimiņos esošā Austrijas dzelzceļa tīkla, kuru pārvalda Austrijā bāzētais operators *Osterreichische Bundesbahnen* (ÖBB). Tā kā nebija saiknes starp tarifu saistībām un reālo maršrutu, ko faktiski apkalpoja *Trenitalia*, un uz šo pakalpojumu papildus tarifu saistībām neattiecās nekādi īpaši nosacījumi, Komisija uzskata, ka tarifu saistības transportam caur Triestes *Marittima* ostu neatbilst jēdzienam “transporta pakalpojumi par noteiktām likmēm un ar noteiktajiem nosacījumiem”, uz ko var attiekties PSC saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktu.
- (350) Otrkārt, uz šīm tarifu saistībām nevar attiecināt nevienu citu Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkta ievilkumu, kas minēts 343. apsvērumā. Runājot par pirmo ievilkumu, kurš attiecas uz “transporta pakalpojumiem, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem”, – tā kā nav īpašu nosacījumu attiecībā uz starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu caur Triestes *Marittima* ostu, šīs tarifu saistības neveicināja tādu transporta pakalpojumu sniegšanu, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem. Runājot par otro ievilkumu, kas attiecas uz “papildu transporta pakalpojumiem”, – šīs tarifu saistības nav papildu transporta pakalpojums, jo līgumos nebija norādīts galvenais transporta pakalpojums, ko tarifu saistības papildina. Runājot par ceturto ievilkumu, kas attiecas uz “pakalpojumu pielāgošanu faktiskajām prasībām”, – šīs tarifu saistības nav uzskatāmas par pielāgošanu faktiskai prasībai, jo nevienā no līgumiem attiecīgā prasība nebija norādīta.

- (351) Visbeidzot, nekas neliecina par to, ka šīs tarifu saistības, pat ja tās neietilpst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkta otrajā daļā noteiktajās kategorijās, kādā ziņā būtu bijušas nepieciešamas, lai sniegtu "pietiekamus transporta pakalpojumus" Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkta pirmās daļas nozīmē. Kā minēts 326. apsvērumā, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punktu dalībvalstis var slēgt PSC ar transporta uzņēmumu, "[l]ai nodrošinātu pietiekamus transporta pakalpojumus, ko sniedz, lai īpaši ievērotu sociālus faktorus, vides faktorus un pilsētu un lauku teritoriju plānošanu". Tomēr tarifu saistību noteikšanā attiecībā uz starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu sociālajiem vai vides faktoriem vai pilsētu un lauku teritoriju plānošanai nebija nekādas nozīmes.
- (352) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka tarifu saistības pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu neietilpst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkta darbības jomā. Tā kā Regulas (EEK) Nr. 1191/69 darbības jomā esošo kompensācijas maksājumu saderība ir jāvērtē saskaņā ar šīs regulas noteikumiem un šajā regulā ir izsmēļoši uzskaitīti apstākļi, kādos dalībvalstis var piešķirt atbalstu saskaņā ar LESD 93. pantu (sk. 329. apsvērumu), saistības, uz kurām neattiecas Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkts, nevar uzskatīt par saderīgām ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69.
- (353) Runājot par otrajā līgumā paredzētajām saistībām veikt darbību, jo īpaši saistībām nodrošināt prāmju pārbraucienus un manevrēšanu kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju un saistībām ekspluatēt noteiktu skaitu staciju Sardīnijā un Sicīlijā, Komisija uzskata, ka šīs saistības ietilpst kategorijā "transporta pakalpojumi, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem" saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktu.
- (354) Pirmkārt, *Trenitalia* nevarēja pārtraukt vai apturēt šo pakalpojumu sniegšanu ⁽²¹⁵⁾. Itālija 2018. gada 15. februāra atbildēs skaidri norādīja, ka *Trenitalia* bija jāsniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi uz/no līgumā norādītajām stacijām visiem klientiem, kas tos pieprasīja. Tas, ka *Trenitalia* bija jāgarantē dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu pastāvīga pieejamība uz minētajām stacijām Sardīnijā un Sicīlijā un no tām, nodrošināja iespēju sniegt nepārtrauktus dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus uz šīm salām.
- (355) Otrkārt, attiecībā uz pakalpojumu regularitāti Komisija norāda, ka saskaņā ar otro līgumu *Trenitalia* bija pienākums ekspluatēt dzelzceļa stacijas Sardīnijā un Sicīlijā un sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar staciju īpašajiem grafikiem un iezīmēm, kas bija aprakstīti otrā līguma 1. pielikumā. Tāpēc piekļuve pakalpojumam bija regulāri jāgarantē visiem potenciālajiem lietotājiem.
- (356) Treškārt, *Trenitalia* bija pienākums sniegt līgumā paredzētos pakalpojumus ar līguma 1. pielikumā aprakstītajām iezīmēm ⁽²¹⁶⁾ un saglabāt šo pakalpojumu kvalitātes līmeni ⁽²¹⁷⁾. Līguma 1. pielikumā ir sīki norādīts apkalpojamo Sardīnijas un Sicīlijas staciju nosaukums, kā arī darbalaiks un sniedzamā pakalpojuma veids ⁽²¹⁸⁾, ņemot vērā staciju infrastruktūras iezīmes. Līguma 2. pielikumā ir paredzēti vispārīgi dzelzceļa kravu pārvadājumu nosacījumi, kas piemērojami visiem lietotājiem. Turklāt *Trenitalia* bija:
- a) jāplāno un jākoordinē visas palīgdarbības, kas saistītas ar šo pakalpojumu sniegšanu, piemēram, ritošā sastāva parastā un papildu tehniskā apkope un periodisks kapitālremonts, optimāls drošības nosacījumu līmenis, administratīvās un komerciālās darbības pakalpojumu pārvaldības atbalstam (otrā līguma 3. panta 1. punkts);

⁽²¹⁵⁾ Izņemot ārkārtas situācijās vai ārpus uzņēmuma kontroles esošos apstākļos, no kuriem nevar izvairīties, ievērojot parastu rūpību, nepārvaramas varas gadījumos, kas paredzēti tiesību aktos, vai gadījumos, ko iestādes noteikušas sabiedriskās kārtības un sabiedrības drošības apsvērumu dēļ. Tomēr šādā gadījumā par jebkurām izmaiņām pakalpojumā vai pakalpojuma pārtraukšanu nekavējoties bija jāpaziņo MIT un pakalpojumi bija jāatjauno pēc iespējas ātrāk, sk. otrā līguma 7. panta 1. un 4. punktu.

⁽²¹⁶⁾ Otrā līguma 2. panta 2. punkts.

⁽²¹⁷⁾ Otrā līguma 2. panta 4. punkts. *Trenitalia* varēja pielāgot 1. pielikumā minētos pakalpojumus tikai ar iepriekšēju MIT apstiprinājumu, sk. otrā līguma 2. panta 5. punktu. No 2006. gada *Trenitalia* un MIT varēja vienoties par to, ka no šajā līgumā paredzētajām pakalpojumu saistībām tiek izslēgtas iekārtas, kurām 2005. gadā satiksmes apjoms samazinājās par 30 % vai vairāk salīdzinājumā ar 2004. gadu vai kurām ievērojami palielinājās ar to ekspluatāciju saistītais finansiālais slogs (sk. otrā līguma 2. panta 7. punktu). Komisija uzskata, ka šie noteikumi būtībā bija paredzēti, lai aizsargātu līguma ekonomisko līdzsvaru, un neietekmēja pakalpojuma nepārtrauktību.

⁽²¹⁸⁾ Piemēram, bīstamu preču apstrāde, dzīvu dzīvnieku pārvadāšana, transportlīdzekļu pārvadāšana.

- b) jāsagatavo ziņojums par šo pakalpojumu kvantitāti un kvalitāti, cita starpā atsaucoties uz vilcienu punktualitāti, pakalpojumu uzticamību, klientu atsauksmēm (otrā līguma 6. panta 1. punkts), un jāuzlabo klientiem sniegto pakalpojumu kvalitāte, nodrošinot vismaz tos elementus, kas noteikti otrā līguma 6. panta 2. punktā (piemēram, transporta uzraudzības pakalpojumi, elektroniskā pavadzīme, satiksmes statistika, klientu apkalpošanas dienesta palīdzība).
- (357) Visbeidzot, runājot par noteiktajiem pakalpojuma jaudas standartiem, Komisija uzskata, ka, lai izpildītu iepriekš minētās saistības, *Trenitalia* bija jānodrošina tādas dzelzceļa kravu pārvadājumu jaudas pastāvīga pieejamība, kas atbilst potenciālo lietotāju pieprasījumam. Itālija paskaidroja, ka līgums neuzlika *Trenitalia* pienākumu nodrošināt iepriekš noteiktu minimālo vai maksimālo pārvadājumu jaudas apjomu, lai sistēma būtu pietiekami elastīga un spētu pielāgoties pieprasījuma svārstībām.
- (358) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka uz PSO, uz kurām attiecas pirmais līgums, ciktāl runa ir par to daļu, kas ir jauns atbalsts, un otrais līgums, attiecās Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punkts, izņemot tarifu saistības starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu.
- (359) Visbeidzot, tā pirmā un otrā līguma daļa, kas attiecas uz tarifu saistībām starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu, neatbilda Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktam. Tāpēc kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo un otro līgumu saistībā ar minētajām tarifu saistībām, ir kvalificējama kā nesaderīgs atbalsts.

8.4.2.3. Pilnvarojuma aktā norādītie elementi

- (360) Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punktu “[s]abiedrisko pakalpojumu līgums nosaka, cita starpā, šādus punktus: a) sniedzamā pakalpojuma raksturu, īpaši atzīmējot nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartus; b) to pakalpojumu cenu, uz ko attiecas šis līgums, kura vai nu jāpieliek tarifa ieņēmumiem vai tajā jāiekļauj šie ieņēmumi, un abu pušu finansiālo attiecību sīks apraksts; c) līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi, jo īpaši neparedzētu pārmaiņu gadījumos; d) līguma derīguma termiņš; e) sankcijas par līguma neizpildīšanu”.
- a) Sniedzamā pakalpojuma raksturs (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta a) apakšpunkts)
- (361) Gan pirmajā, gan otrajā līgumā bija uzskaitīti dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi, kas *Trenitalia* jāsniedz, un sīki izklāstīti nosacījumi, kas uz tiem attiecas ⁽²¹⁹⁾.
- (362) Attiecībā uz *tarifu saistībām* Komisija uzskata, ka attiecībā uz PSO starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem iekšzemes maršrutos starp kontinentālo daļu un Sardīniju, kuri pārsniedz 1 000 km, tarifu saistību raksturs tika noteikts pienācīgi. Faktiski gan saskaņā ar pirmo, gan otro līgumu *Trenitalia* bija jāveic kravu pārvadājumi pa noteiktiem maršrutiem par šajos līgumos noteiktajām likmēm. Šīs samazinātās likmes visiem pakalpojumu lietotājiem bija vienādas, un tās bija jāpiemēro pastāvīgi un regulāri neatkarīgi no pārvadātā kravu apjoma vai jebkādiem efektivitātes apsvērumiem. Attiecībā uz pakalpojuma kvalitāti abos līgumos bija noteikts, ka *Trenitalia* ir jāievēro pirmā līguma 7. pantā un otrā līguma 6. pantā paredzētajā ziņojumā norādītie drošības, vilcienu punktualitātes, pakalpojumu uzticamības un klientu atgriezeniskās saites standarti.

⁽²¹⁹⁾ Pirmā līguma 4. pielikums un otrā līguma 1. pielikums.

- (363) Savukārt attiecībā uz tarifu saistībām starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem caur Triestes *Marittima* ostu šie paši apsvērumi nav piemērojami, ņemot vērā to, ka iepriekš nav definēti maršruti, uz kuriem attiecas tarifu saistības, pat ne sākumpunkta/galamērķa izteiksmē. Komisija norāda, ka sniegtais pakalpojums tika noteikts to vagonu skaita izteiksmē, kuri importa/eksporta nolūkā brauc tranzītā cauri Triestes *Marittima* ostai, neatkarīgi no to sākumpunkta/galamērķa. Ostā apkalpoto vagonu skaits vien nesniedz nekādu informāciju par sniedzamā pakalpojuma raksturu nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes ziņā. Tās ir iezīmes, kuras var jēgpilni novērtēt tikai tad, ja transporta pakalpojumi ir salīdzināmi, bet gadījumā, kad dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi nav pakļauti nekādiem īpašiem nosacījumiem (piemēram, attiecībā uz apkalpotajiem sākumpunktiem/galamērķiem), kas tos varētu padarīt salīdzināmus, pakalpojumi nav salīdzināmi.
- (364) Otrajā līgumā paredzētajām saistībām veikt darbību piemēro tos pašus apsvērumus, kas izklāstīti 354.–357. apsvērumā. Jo īpaši, attiecībā uz saistībām īstenot prāmju pārbraucienus un manevrēšanu kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju un saistībām ekspluatēt noteiktu skaitu staciju Sardīnijā un Sicīlijā. Otrajā līgumā bija ietverti visi nepieciešamie elementi, kas noteica sniedzamā pakalpojuma raksturu nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes ziņā. Tas pats attiecas arī uz saistībām plānot un koordinēt visas palīgdarbības, kas saistītas ar otrajā līgumā paredzēto sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi. Proti, uz šīm papildu saistībām attiecas tie paši nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes nosacījumi, kas piemērojami pamatā esošajiem galvenajiem pārvadājumu pakalpojumiem.
- (365) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka:
- runājot par tarifu saistībām starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu, pirmajā un otrajā līgumā nebija noteikts pārvadājumu pakalpojumu raksturs nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartu ziņā, un tāpēc tie neatbilda Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punktam,
 - runājot par tarifu saistībām starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju, uz kurām attiecas pirmais un otrais līgums, tarifu saistībām dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem iekšzemes maršrutos starp kontinentālo daļu un Sardīniju un par 1 000 km garākos iekšzemes maršrutos, uz kurām attiecas otrais līgums, kā arī saistībām veikt darbību, uz kurām attiecas otrais līgums, pārvadājumu pakalpojumu raksturs nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes standartu ziņā bija pietiekami definēts abos līgumos. Šie elementi bija piemēroti, lai nodrošinātu, ka sabiedrībai tiek sniegti pietiekami dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi. Tāpēc attiecībā uz šīm PSO pirmais un otrais līgums atbilda Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punktam.
- (366) Visbeidzot, tā kā pirmajā un otrajā līgumā nav pienācīgi noteikts, kāda rakstura pakalpojums bija jāsniedz saskaņā ar tarifu saistībām starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu, kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo un otro līgumu saistībā ar šīm tarifu saistībām, neatbilda Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta a) apakšpunktam un tādējādi ir nesaderīgs atbalsts un nav nepieciešams pārbaudīt pārējo minētās regulas 14. panta 2. punktā noteikto prasību izpildi. Šis secinājums neskar konstatējumu, ka pirmais un otrais līgums atbilst pārējiem Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta nosacījumiem, kā paskaidrots 367.–381. apsvērumā.
- b) To pakalpojumu cena, uz ko attiecas līgums (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta b) apakšpunkts)
- (367) Pirmajā un otrajā līgumā bija noteikta kompensācijas summa, kas jāmaksā *Trenitalia* par pakalpojumu sniegšanu, t. i., pakalpojumu cena un tās aprēķināšanai izmantotā metodika ⁽²²⁰⁾.

⁽²²⁰⁾ Sk. pirmā līguma 4. pielikumu un otrā līguma 2. pantu un 1. pielikumu.

- (368) Attiecībā uz tarifu saistībām *Trenitalia* izmaksājamā kompensācija sedza starpību starp paredzamajiem ieņēmumiem no standarta likmes piemērošanas un valsts noteikto tarifu (sk. 54.–56. apsvērumu).
- (369) Konkrētāk, Komisija ir izdarījusi šādus secinājumus:
- attiecībā uz starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Triestes ostu un Ungāriju pirmajā un otrajā līgumā bija paredzēta cena, kas vienāda ar starpību starp faktiskajiem ienākumiem, kuri gūti, piemērojot tarifu saistības (proti, 15 % atlaidi tranzītam caur Austriju un 50 % atlaidi tranzītam caur bijušo Dienvidslāviju (Slovēniju un Horvātiju)), un paredzamo peļņu no parastās likmes piemērošanas,
 - attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem attālumos, kas pārsniedz 1 000 km, otrajā līgumā bija paredzēta cena, kura vienāda ar starpību starp summām, kas būtu iegūtas, piemērojot teorētisko braukšanas likmi par kilometru, un summām, kas faktiski iegūtas, piemērojot braukšanas likmi par kilometru, kura turpina samazināties pat pēc 1 000 km,
 - attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju saskaņā ar otro līgumu starpība starp paredzētajiem ieņēmumiem no standarta likmes piemērošanas un līgumā norādīto tarifu par satiksmi uz Sardīniju un no tās bija viens no elementiem, kas ņemti vērā, skaitliski izsakot kompensāciju, kura aprēķināta, pamatojoties uz *Trenitalia* peļņas un zaudējumu pārskatiem.
- (370) Kompensācija par saistībām veikt darbību saskaņā ar otro līgumu (t. i., saistības veikt dzelzceļa kravu pārvadājumus starp kontinentālo daļu un Sardīniju/Sicīliju, saistības ekspluatēt noteiktu skaitu dzelzceļa staciju Sardīnijā/Sicīlijā un saistības veikt palīgdarbības, kas saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu) tika aprēķināta, pamatojoties uz *Trenitalia* peļņas un zaudējumu pārskatiem.
- (371) Kā norādīts 71. un 72. apsvērumā, otrajā līgumā bija iekļauti īpaši noteikumi, kas reglamentē a) kompensācijas izmaksu un b) to izmaksāto summu atgūšanu, kuras pārsniedz *Trenitalia* gada faktisko slogu, kas norādīts apliecinātajos pārskatos, kurus pārbaudījusi MIT. Kompensācija nedrīkstēja pārsniegt līguma 4. panta 1. punktā norādītās maksimālās summas ⁽²²¹⁾, un minētā līguma 4. panta 2. punktā bija sniegta papildu garantija, proti, tajā bija norādīts, ka “kopējā piešķirtā gada kompensācija nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt faktisko finansiālo slogu, kas uzņēmumam radies par katru gadu trīs gadu laikposmā no 2004. līdz 2006. gadam”. Bija arī īpaši noteikumi, kas reglamentē *Trenitalia* sniegto pakalpojumu apmaksu pēc līguma termiņa beigām (sk. 74. apsvērumu).
- (372) Komisija uzskata, ka pirmais un otrais līgums atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta b) apakšpunktam, kurā noteikts, ka līgumā jānorāda tajā ietvertu pakalpojumu cena un abu pušu finansiālo attiecību sīks apraksts.
- c) Līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta c) apakšpunkts)
- (373) Saskaņā ar pirmo līgumu MIT bija tiesības grozīt vai pielāgot sabiedrisko pakalpojumu saistības, uz kurām attiecas šis līgums, un attiecīgo kompensācijas aprēķināšanas metodiku ⁽²²²⁾. Savukārt *Trenitalia* bija tiesības apturēt pakalpojumu sniegšanu, ja minētie grozījumi/pielāgojumi vai ieviestās tiesību normas nav saderīgas ar saistībām turpināt sniegt pakalpojumus ⁽²²³⁾. Jebkurā gadījumā *Trenitalia* bija pienākums iepriekš paziņot MIT par visiem pakalpojuma grozījumiem ⁽²²⁴⁾ un tas varēja izbeigt dažu vai visu saskaņā ar pirmo līgumu sniegto pakalpojumu sniegšanu, par to paziņojot ne mazāk kā 30 dienas iepriekš ⁽²²⁵⁾.

⁽²²¹⁾ T. i., 2004. gadā 142 828 104 EUR (ieskaitot PVN); 2005. gadā 142 828 104 EUR (ieskaitot PVN); 2006. gadā 117 521 500 EUR (ieskaitot PVN).

⁽²²²⁾ Saskaņā ar pirmā līguma 10. panta 1. punktu šādi grozījumi/pielāgojumi bija jāveic, pamatojoties uz pētījumiem un izmeklēšanām, ņemot vērā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus liberalizācijas procesu, kā arī pamatojoties uz pētījumiem un padziļinātām izmeklēšanām.

⁽²²³⁾ Pirmā līguma 10. panta 4. punkts.

⁽²²⁴⁾ Pirmā līguma 10. panta 5. punkts.

⁽²²⁵⁾ Pirmā līguma 10. panta 2. punkts.

(374) Otrā līguma grozīšana un pielāgojumi bija iespējami, tikai vienojoties ar MIT. Otrā līguma 1. pielikumā minētos pakalpojumus *Trenitalia* varēja pielāgot ar ministrijas apstiprinājumu, par to paziņojot vismaz 60 dienas iepriekš⁽²²⁶⁾; turklāt, pusēm vienojoties un ievērojot īpašus nosacījumus, no 2006. gada varēja samazināt apkalpojamo staciju skaitu⁽²²⁷⁾. Tāpat puses varēja pārskatīt to pakalpojumu noteikumus un apjomus, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, ja faktiski pieejamā kompensācija galu galā būtu mazāka nekā valsts budžetā piešķirtās summas⁽²²⁸⁾. Visbeidzot, runājot par pakalpojumiem, ko *Trenitalia* sniedza pēc līguma termiņa beigām, *Trenitalia* bija tiesības apturēt otrajā līgumā paredzēto saistību izpildi, ja tiktu pieņemtas tiesību normas, kas nav saderīgas ar saistībām turpināt sniegt pakalpojumus⁽²²⁹⁾.

(375) Pamatojoties uz minēto, Komisija uzskata, ka pirmais un otrais līgums atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta c) apakšpunktā noteiktajai prasībai, saskaņā ar kuru PSC ir jāiekļauj līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi.

d) Līguma derīguma termiņš (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta d) apakšpunkts)

(376) Pirmais līgums attiecās uz laikposmu no 2000. gada 1. janvāra līdz 2001. gada 31. decembrim un ietvēra turpināmības klauzulu (10. pants), ar kuru tā spēkā esība tika pagarināta līdz jauna PSC noslēgšanai vai līdz brīdim, kad MIT paziņotu *Trenitalia* par pirmā līguma izbeigšanu.

(377) Otrais līgums attiecās uz laikposmu no 2004. gada 1. janvāra līdz 2006. gada 31. decembrim un ietvēra turpināmības klauzulu (12. pants), ar kuru tā spēkā esība tika pagarināta līdz turpmākam MIT paziņojumam. Šāds paziņojums bija jāsniedz vismaz 90 dienas iepriekš, un tas varēja attiekties uz dažu vai visu līgumā paredzēto PSO izbeigšanu.

(378) Komisija uzskata, ka pirmais un otrais līgums atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta d) apakšpunktam, kurā prasīts PSC iekļaut noteikumus par līguma derīguma termiņu.

e) Sankcijas (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta e) apakšpunkts)

(379) Pirmā līguma neievērošanas gadījumā *Trenitalia* būtu piemērotas sankcijas līdz 250 000 EUR apmērā par katru uzņēmumam *Trenitalia* līgumā noteikto saistību pārkāpumu (sk. 60. apsvērumu).

(380) Otrā līguma neievērošanas gadījumā *Trenitalia* būtu piemērota sankciju sistēma, un šīs sankciju summas būtu jāatskaita no maksājamās kompensācijas (sk. 73. apsvērumu). Pirmkārt, otrajā līgumā bija paredzētas īpašas sankcijas 50 000 EUR apmērā par katru no turpmāk minētajām saistībām neizpildi: pakalpojumu kvalitātes saistības, plānotā regularitāte vai minimālā personāla piešķiršana stacijām, uz kurām attiecas pakalpojumu saistības⁽²³⁰⁾, ietverot kavējumus to ziņojumu nosūtīšanā, kas attiecas uz līgumā paredzēto transporta pakalpojumu kvalitātes līmeni⁽²³¹⁾. Otrkārt, otrajā līgumā bija paredzētas vispārējas sankcijas 50 000 EUR apmērā par katru reizi, kad *Trenitalia* neizpilda kādas no pārējām saistībām, kas izriet no līguma, vai izpilda tās nepilnīgi⁽²³²⁾. Turklāt MIT bija iespēja izbeigt līgumu īpaši nopietnas neizpildes vai nepilnību gadījumā.

(381) Komisija uzskata, ka pirmais un otrais līgums atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta e) apakšpunktam, saskaņā ar kuru PSC ir jāietver sankcijas, kas piemērojamas līguma neizpildes gadījumā.

⁽²²⁶⁾ Otrā līguma 2. panta 5. punkts.

⁽²²⁷⁾ Otrā līguma 2. panta 7. punkts: ja maršrutā, uz kuru attiecas tarifu saistības, laikposmā no 2004. līdz 2005. gadam satiksmes intensitāte ievērojami – par 30 % vai vairāk – palielinās vai samazinās, puses var nolemt šo maršrutu izslēgt no sabiedriskā transporta darbības jomas.

⁽²²⁸⁾ Otrā līguma 4. panta 4. punkts.

⁽²²⁹⁾ Otrā līguma 12. panta 3. punkts.

⁽²³⁰⁾ Otrā līguma 9. panta 3. un 4. punkts.

⁽²³¹⁾ Otrā līguma 9. panta 2. punkts.

⁽²³²⁾ Otrā līguma 9. panta 5. punkts.

8.4.2.4. Kompensācijas samērīgums

- (382) Runājot par kompensācijas summu, Komisija saskaņā ar vispārējiem principiem, kas izriet no Līguma, novērtē, vai kompensācija nepārsniedza summu, kas bija nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras radušās, pildot PSO, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu.

Pirmais līgums

- (383) Saskaņā ar pirmo līgumu izmaksas tika aprēķinātas par katrām līgumā noteiktajām PSO. Kompensācija sedza tikai izmaksas, kas radušās, pildot PSO, neparedzot nekādu peļņas normu. Pirmā līguma 4. pielikumā bija sīki izklāstīta metodika, kā aprēķināt izmaksas, kas radušās saistībā ar katru PSO izpildi, un līguma pirmajam gadam (2000. gadam) šīs izmaksas bija izteiktas skaitliski.
- (384) Runājot tieši par tarifu saistībām starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Triestes ostu un Ungāriju, kā paskaidrots 55. apsvērumā, izmaksas atbilda negūtajiem tarifu ieņēmumiem. Tās tika noteiktas kā starpība starp parastajiem tarifiem, ko *Trenitalia* būtu piemērojis, ja nebūtu līguma, un zemākiem tarifiem, kurus *Trenitalia* faktiski piemēroja, pamatojoties uz līgumu. Piemēram, izmaksas, kas *Trenitalia* radušās 2000. gadā minēto tarifu saistību dēļ, pirmajā līgumā tika skaitliski izteiktas šādi (vērtība Itālijas lirās (ITL) un atbilstošā vērtība EUR) ⁽²³³⁾.

7. tabula

Metodika, kas izmantota, lai noteiktu kompensāciju saskaņā ar pirmo līgumu par pārvadājumiem starp Triestes ostu un Ungāriju

	Triestes osta–Ungārija (caur Austriju)			Triestes osta–Ungārija (caur bijušo Dienvidslāviju)			C + F Negūtie tarifu ieņēmumi kopā
	A – ieņēmumi no piemērotās braukšanas likmes	B – teorētiskie ieņēmumi no braukšanas likmes	C = B – A Negūtie tarifu ieņēmumi kopā	D – ieņēmumi no piemērotās braukšanas likmes	E – teorētiskie ieņēmumi no braukšanas likmes	F = E – D Negūtie tarifu ieņēmumi kopā	
Itālijas liras (ITL)	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	982 706 065
Atbilstošā vērtība EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	507 525,33

- (385) Komisija uzskata, ka 383. un 384. apsvērumā izklāstītā metodika nodrošināja, ka kompensācija, kas izmaksāta *Trenitalia* saskaņā ar pirmo līgumu, aprobežojās ar faktisko finansiālo slogu, kuru *Trenitalia* uzņēmās visā līguma darbības laikā. Patiešām, tarifu saistību noteikšanas dēļ *Trenitalia* ieņēmumi samazinājās. Tāpēc Itālija piemēroja pareizu metodiku, proti, noteica kompensāciju kā starpību starp ieņēmumiem no braukšanas likmēm, kas noteiktas saskaņā ar pirmo līgumu, un ieņēmumiem, kuri būtu gūti no braukšanas likmēm, ko *Trenitalia* būtu piemērojis, ja minētā līguma nebūtu. Turklāt Itālijas iestādes noteica *Trenitalia* pienākumu iesniegt neatkarīga grāmatvedības eksperta apliecinātus finanšu pārskatus par PSO izpildi 2001. gadā (sk. 58. apsvērumu). Kompensācija par pakalpojumu sniegšanas papildu mēnesi nedrīkstēja pārsniegt vienu divpadsmito daļu no 2001. gadam noteiktās ikgadējās kompensācijas (sk. 59. apsvērumu).

- (386) No tā izriet, ka kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, nepārsniedza izmaksas, kuras saistītas ar šajā līgumā paredzēto PSO izpildi.

⁽²³³⁾ Valūtas kurss: 1 EUR = 1 936,27 ITL; 1 ITL = 0,000516457 EUR.

Otrais līgums

- (387) Otrajā līgumā lielā mērā tika saglabāta metodika, ko piemēroja saskaņā ar pirmo līgumu, attiecībā uz *Trenitalia* piešķirtās kompensācijas noteikšanu par tarifu saistībām, kuras noteiktas starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Triestes ostu un Ungāriju, kā arī iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem attālumos, kas pārsniedz 1 000 km. Otrā līguma 1. pielikumā bija izklāstīta metodika, kā aprēķināt izmaksas, kas radušās saistībā ar katru PSO izpildi, un šīs izmaksas tika izteiktas skaitliski, atsaucoties uz līguma pirmo gadu (2004. gadu). Kompensācija sedza tikai izmaksas, kas radušās, pildot PSO, neparedzot nekādu peļņas normu.
- (388) Turpmāk 8. un 9. tabulā ir parādīta metodika, kas izmantota, lai noteiktu kompensāciju saskaņā ar otro līgumu par tarifu saistībām, kuras noteiktas a) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Triestes ostu un Ungāriju un b) dzelzceļa kravu pārvadājumiem attālumos, kas pārsniedz 1 000 km, un jo īpaši *Trenitalia* izmaksas 2004. gadā.

8. tabula

Metodika, kas izmantota, lai noteiktu kompensāciju saskaņā ar otro līgumu par pārvadājumiem starp Triestes ostu un Ungāriju

Pilni vagoni			Tukši vagoni			C + F Negūtie tarifu ieņēmumi kopā (EUR)
A – ieņēmumi no piemērotās braukšanas likmes (EUR)	B – teorētiskie ieņēmumi no braukšanas likmes (EUR)	C = B – A Negūtie tarifu ieņēmumi kopā (EUR)	D – ieņēmumi no piemērotās braukšanas likmes (EUR)	E – teorētiskie ieņēmumi no braukšanas likmes (EUR)	F = E – D Negūtie tarifu ieņēmumi kopā (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

9. tabula

Metodika, kas izmantota, lai noteiktu kompensāciju saskaņā ar otro līgumu par maršrutiem, kuru attālums pārsniedz 1 000 km

A – vidējā piemērotā braukšanas likme (EUR par tonnkilometru)	B – vidējā teorētiskā braukšanas likme (EUR par tonnkilometru)	C – vidējais attālums (km)	D – pārvadātais apjoms tonnās	E = A * C * D Ieņēmumi no piemērotās braukšanas likmes (miljonos EUR)	F = B * C * D Teorētiskie ieņēmumi no braukšanas likmes (miljonos EUR)	G = F – E Negūtie tarifu ieņēmumi kopā (miljonos EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

- (389) Tāpat kā attiecībā uz pirmo līgumu, Komisija to pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 385. apsvērumā, uzskata, ka šī metodika nodrošināja, ka kompensācija, kas izmaksāta *Trenitalia* saskaņā ar otro līgumu, aprobežojās ar faktisko finansiālo slogu, kuru *Trenitalia* uzņēmās visā līguma darbības laikā. Turklāt Itālija samaksāja kompensāciju, kas bija mazāka par kopējām izmaksām, kuras izrietēja no minēto tarifu saistību piemērošanas.
- (390) Izmaksas, kas saistītas ar PSO dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju (gan tarifu saistībām, gan pakalpojumu sniegšanas saistībām) ⁽²³⁴⁾, tika kompensētas, pamatojoties uz *Trenitalia* peļņas un zaudējumu pārskatiem.

⁽²³⁴⁾ Proti, saistībām a) īstenot prāmju pārbraucienus un manevrēšanu kravu pārvadājumiem starp kontinentālo daļu un Sardīniju; b) uzturēt īpašu sarakstu ar dzelzceļa stacijām un to iekārtām, kas ir pieejamas sabiedrībai kravu pārvadājumiem Sardīnijā; c) plānot un koordinēt visas palīgdarbības, kas saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu uz Sardīniju un no tās.

- (391) Tā pati kompensācijas aprēķināšanas metodika, kas balstīta uz *Trenitalia* peļņas un zaudējumu aprēķinu, tika piemērota arī saistībām attiecībā uz satiksmi uz Sicīliju un no tās.
- (392) Kompensācija, kas aprēķināta, pamatojoties uz šo metodiku, ietvēra peļņu, kura tika noteikta kā *Trenitalia* vidējās svērtās kapitāla cenas un ieguldītā kapitāla reizinājums.
- (393) Kompensāciju, kas saskaņā ar otro līgumu izmaksājama par PSO, kuras uzliktas par dzelzceļa kravu pārvadājumiem uz Sardīniju un Sicīliju un no tām, Itālija aplēsa, pamatojoties uz izmaksām, kas *Trenitalia* radās 2004. gadā, kā norādīts turpmāk tabulā.

10. tabula

Metodika, kas izmantota, lai noteiktu kompensāciju saskaņā ar otro līgumu par pārvadājumiem uz Sardīniju un Sicīliju un no tām

(EUR)

<i>Trenitalia</i> peļņas un zaudējumu pārskats	Sardīnija	Sicīlija
A – ieņēmumi kopā	7 674 289	89 236 087
B – izmaksas kopā	35 481 686	179 404 951
A – B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – ieguldītā kapitāla atdeve	2 733 433	11 729 022
D – nodoklis par darbaspēka izmaksām	—	1 003 737
Ieņēmumi/zaudējumi kopā (A – B – C – D)	[30 540 830]	[102 901 623]

- (394) Komisija vispirms norāda, ka izmaksas, kas saistītas ar PSO, kuras uzliktas dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem no Sardīnijas/Sicīlijas un uz tām, tika aprēķinātas kā vienības izmaksas par vagonkilometru. Komisija uzskata, ka šis rādītājs dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē ir piemērots, lai aplēstu preču dzelzceļa pārvadājumu izmaksas, jo atspoguļo vagona vienības izmaksas par nobraukto kilometru neatkarīgi no pārvadāto preču apjoma⁽²³⁵⁾. Tādējādi šī metodika ļauj aplēst vidējās izmaksas par vagoniem, ko *Trenitalia* izmanto, lai sniegtu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus uz Sardīniju un Sicīliju un no tām.
- (395) Otrkārt, Itālijas iestādes varēja aplēst robežizmaksas, kas saistītas ar PSO izpildi starp kontinentālo daļu un Sicīliju/Sardīniju, pamatojoties uz īpašu peļņas un zaudējumu pārskatu, kurā bija ietverti visi ieņēmumi un izmaksas, kas attiecināti tieši uz šiem pakalpojumiem. Neatkarīgs grāmatvedības eksperts pārskatīja izmaksu sadales faktoros, kā arī *Trenitalia* kontus un faktiski sniegtos pakalpojumus. Šos elementus pārbaudīja arī Itālijas iestādes un Komisija (sk. 71. apsvērumu).
- (396) Visbeidzot, Itālijas iestāžu Komisijai iesniegtie konta izraksti parāda, ka kompensācija, kas izmaksāta *Trenitalia* par šiem pakalpojumiem, nepārsniedza izmaksas, kuras *Trenitalia* radušās, pildot PSO starp kontinentālo daļu un Sicīliju/Sardīniju. Itālija samaksāja kompensāciju, kas bija mazāka par kopējām izmaksām, kuras izrietēja no minēto PSO piemērošanas. Šā iemesla dēļ nav jāpārbauda, vai Itālijas iestāžu aprēķinātā saprātīgā peļņa bija atbilstoša, jo katrā ziņā *Trenitalia*, pildot šīs PSO, nekāda peļņa neradās.

⁽²³⁵⁾ Otrajā līgumā nebija paredzēts pienākums pārvadāt minimālu preču apjomu vai konkrētus preču veidus.

- (397) Runājot par kopējo kompensāciju, kas *Trenitalia* izmaksāta saskaņā ar otro līgumu, Itālijas iesniegtie dati apstiprina, ka šī kompensācija nepārsniedza *Trenitalia* faktisko finansiālo slogu visā līguma darbības laikā. 3. tabulā ir norādīta *Trenitalia* neto izmaksu kopsumma saskaņā ar otro līgumu un kopējā kompensācijas summa, kas piešķirta un izmaksāta *Trenitalia* saskaņā ar šo līgumu. Šie dati liecina, ka *Trenitalia* saņēma kompensāciju tikai par faktiski sniegtajiem pakalpojumiem (un to apliecināja neatkarīgs grāmatvedības eksperts un pārbaudīja Itālijas iestādes (jo īpaši, 2004., 2005., 2006. un 2008. gadā izmaksātā kompensācija bija mazāka par līgumos norādītajām summām)) un ka kompensācija nespēja pilnībā segt *Trenitalia* neto izmaksas.
- (398) Tas, ka *Trenitalia* izmaksas par vilcienkilometru bija augstākas salīdzinājumā ar citu konkurentu izmaksām vai pat ar vidējām izmaksām par vilcienkilometru, kas reģistrētas Itālijā⁽²³⁶⁾, šo secinājumu neietekmē. Pirmkārt, uzņēmuma efektivitātes līmenis nav būtisks elements, kas jāņem vērā, novērtējot, vai Itālija ir piešķirusi *Trenitalia* pārmērīgu kompensāciju par PSO izpildi saskaņā ar otro līgumu. Otrkārt, izmaksas par vilcienkilometru neattiecas uz konkrētajām PSO, bet gan uz *Trenitalia* kopējām izmaksām par vilcienkilometru (kas ietver gan komercpakalpojumus, gan pakalpojumus saskaņā ar PSO). Tāds pats secinājums attiecas uz Itālijā reģistrētajām vidējām izmaksām par vilcienkilometru – tie ir dati, kuri attiecas uz visu Itālijā nodrošināto dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmi. Tāpēc *FerCargo* sniegtie dati (sk. 210. apsvērumu) nesniedz nekādu būtisku salīdzinājuma elementu, ko varētu izmantot, lai aplēstu PSO izpildes izmaksas saskaņā ar otro līgumu, un neliecina, ka *Trenitalia* būtu saņēmis pārmērīgu kompensāciju par šo PSO izpildi.
- (399) Turklāt otrajā līgumā bija skaidri paredzēts atgūšanas mehānisms pārmērīgas kompensācijas gadījumā. Saskaņā ar otrā līguma 4. panta 3. punktu, ja piešķirtā kompensācija pārsniedza izmaksas, kas *Trenitalia* faktiski radušās saistībā ar PSO izpildi saskaņā ar otro līgumu, attiecīgā summa bija jāatņem no izmaksājamās kompensācijas.
- (400) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kopējā kompensācija, kuru *Trenitalia* saņēma saskaņā ar pirmo un otro līgumu, nepārsniedza summu, kas nepieciešama, lai segtu PSO izpildes neto izmaksas, un tāpēc bija samērīga.

8.4.2.5. Secinājums

- (401) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka visas saistības, kas iekļautas pirmajā līgumā (ciktāl runa ir par to daļu, kas ir jauns atbalsts) un otrajā līgumā (izņemot tarifu saistības starptautiskajiem pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu, sk. 352. un 366. apsvērumu), atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punktam un 14. pantam, kā arī Līguma vispārējiem principiem. Tāpēc kompensācija, kas izmaksāta *Trenitalia* saskaņā ar pirmo un otro līgumu, ir kvalificējama kā saderīgs valsts atbalsts (izņemot maksājumus, kuri veikti par tarifu saistībām starptautiskajiem pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu, – tie ir kvalificējami kā nesaderīgs valsts atbalsts).

8.4.3. Trešais līgums

- (402) Komisija norāda, ka par trešā līguma noteikumiem vienojās 2010. gada 29. oktobrī (sk. 95. apsvērumu) un līgums tika parakstīts 2012. gada 3. decembrī. Tātad trešais līgums tika noslēgts, kad joprojām bija piemērojama Regula (EEK) Nr. 1191/69 (sk. 300. un 301. apsvērumu). Komisija arī norāda, ka kompensācija saskaņā ar trešo līgumu tika izmaksāta laikposmā no 2010. līdz 2016. gadam. Tāpēc, ņemot vērā Savienības tiesu noteiktos principus (sk. 316. apsvērumu), saskaņā ar trešo līgumu izmaksātā atbalsta saderība attiecībā uz laiku līdz 2012. gada 3. decembrim tiks novērtēta saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un vispārējiem principiem, kas izriet no Līguma, un attiecībā uz laiku pēc 2012. gada 3. decembra – saskaņā ar LESD 93. pantu.

⁽²³⁶⁾ Sk. 39. apsvērumu lēmumā SA.32603 (2011/N), *Subsidy scheme "Ferrobonus" for combined transport* (Subsīdiju shēma *Ferrobonus* kombinētajiem pārvadājumiem) (OV C 88, 24.3.2012., 1. lpp.).

8.4.3.1. Līdz 2012. gada 3. decembrim veikto maksājumu saderība saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un vispārējiem principiem, kas izriet no Līguma

8.4.3.1.1. Sabiedriskā transporta pakalpojumu uzticēšana

- (403) No iesniegtajiem pierādījumiem izriet, ka Itālijas iestādes un *Trenitalia* 2010. gada 29. oktobrī vienojās par 2012. gada 3. decembrī parakstītā trešā līguma noteikumiem (95. apsvērums). Minētais līgums aptvēra laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim.
- (404) Komisija norāda, ka minētajā līgumā noteiktos pakalpojumus *Trenitalia* sāka sniegt 2009. gada 1. janvārī – pirms trešā līguma parakstīšanas (2012. gada 3. decembris) – un ka Itālija pirmos kompensācijas maksājumus saskaņā ar trešo līgumu veica 2010. gada 21. decembrī (sk. 102. apsvērumu), tātad pirms trešā līguma parakstīšanas.
- (405) Tomēr Komisija norāda, ka Itālija ir sniegusi pierādījumus, kas liecina, ka *Trenitalia* un MIT par visiem būtiskajiem trešā līguma elementiem bija vienojušies 2010. gada 29. oktobrī.
- (406) Kā paskaidrots 92. apsvērumā, trešā līguma galīgais projekts, ko 2010. gada 29. oktobrī MIT ģenerāldirektors nosūtīja kompetentajam ministram parakstīšanai, un trešais līgums, kas parakstīts 2012. gada 3. decembrī, būtībā ir identiski. Tajos ir ietverti identiski noteikumi par sniedzamo pakalpojumu raksturu ⁽²³⁷⁾, pakalpojuma cenu ⁽²³⁸⁾, līguma grozīšanu un pielāgošanu ⁽²³⁹⁾, līguma derīguma termiņu (2009.–2014. gads) ⁽²⁴⁰⁾ un sankcijām ⁽²⁴¹⁾. Turklāt minētajā projektā jau bija ietverti visi elementi, kas attiecas uz kompensācijas aprēķināšanu ⁽²⁴²⁾. Pie tam tieši ar trešā līguma galīgo projektu tika ierosināts pieņemt budžeta likumu, ar ko Itālijas iestādēm atļauj 2010. gada 21. decembrī izmaksāt *Trenitalia* kompensāciju par 2009. gadu par PSO, kuras tika izpildītas saskaņā ar trešo līgumu (sk. 95. apsvērumu).
- (407) Turklāt trešā līguma projektā, par kuru puses vienojās 2010. gada 29. oktobrī, bija skaidri un precīzi noteikts pildāmo PSO raksturs, kā arī nosacījumi, saskaņā ar kuriem *Trenitalia* tās bija jāpilda, pirms tika veikti jebkādi maksājumi.
- (408) Turklāt Komisija norāda, ka laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 29. oktobrim *Trenitalia* pildīja PSO saskaņā ar valsts iestāžu norādēm par PSO raksturu un to sniegšanas nosacījumiem, pamatojoties uz sarunām par trešo līgumu. Pamatojoties uz 3.2.3.1. iedaļā aprakstītajiem faktiem, var secināt, ka *Trenitalia* un MIT jau 2008. gada novembrī intensīvi apsprieda pildāmo PSO darbības jomu un raksturu. Līguma projektā, ar kuru puses apmainījās 2009. gada 4. martā (kas bija sestā līdz minētajam datumam apspriestā redakcija), jau bija definēti galvenie elementi attiecībā uz pildāmo PSO darbības jomu un raksturu, kā arī nosacījumi, saskaņā ar kuriem *Trenitalia* tās pildītu (sk. 88. apsvērumu) ⁽²⁴³⁾.

⁽²³⁷⁾ Projekta 4. un 5. pants un 1. pielikums, pēc tam trešā līguma 4. un 5. pants un 1. pielikums.

⁽²³⁸⁾ Projekta 9. pants un 2. pielikums, pēc tam trešā līguma 9. pants un 2. pielikums.

⁽²³⁹⁾ Projekta 7. un 8. pants, 10. panta 2. punkts, 11. pants un 5. pielikums, pēc tam trešā līguma 7. un 8. pants, 10. panta 2. punkts, 11. pants un 5. pielikums.

⁽²⁴⁰⁾ Projekta 6. panta 1. punkts, pēc tam trešā līguma 6. panta 1. punkts.

⁽²⁴¹⁾ Projekta 13. pants un 3. pielikums, pēc tam trešā līguma 13. pants un 3. pielikums.

⁽²⁴²⁾ Proti, kopā ar noteikumiem par kompensācijas aprēķināšanas metodiku trešā līguma projekta 2. pielikumā bija sniegts *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plāns, kurā sīki izklāstīta līgumam piemērotā iekšējā ieņēmumu likme, pamatdarbības izmaksas, ieņēmumi un valsts budžetā piešķirto līdzekļu summa, kas izmantota kā kompensācijas maksimālā robeža; trešā līguma projekta galīgās redakcijas saturs līdz minētā līguma oficiālajai noslēgšanai 2012. gada 3. decembrī nemainījās.

⁽²⁴³⁾ Sabiedrisko pakalpojumu darbības joma ietvēra *Trenitalia* saistības sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar noteiktiem kvalitātes standartiem (jo īpaši attiecībā uz punktualitāti) un pēc klientu pieprasījuma no/uz Dienviditālijas reģioniem. No trešā līguma projekta galīgās redakcijas atšķīrās tikai konkrētais nodrošināmo vilcienkilometru skaits un minimālā finansiālā efektivitāte, kas nepieciešama PSO izpildei.

- (409) Tāpēc 2009. gadā, kā arī 2010. gadā *Trenitalia* nedarbojās bez pilnvarojuma attiecībā uz PSO darbības jomu un raksturu. 2009. gada 4. marta trešā līguma projekts no 2010. gada 29. oktobra trešā līguma projekta atšķīrās tikai ar minimālo nodrošināmo vilcienkilometru skaitu un minimālo finansiālo efektivitāti, kas nepieciešama PSO izpildei. Šajā ziņā Komisija norāda, ka šo nosacījumu tvērums 2010. gada 29. oktobra līguma projektā salīdzinājumā ar 2009. gada 4. marta līguma projektu tika samazināts ⁽²⁴⁴⁾. Tas nozīmē, ka *Trenitalia* 2009. gadā izpildīto PSO apjoms bija lielāks, nekā puses galu galā vienojās 2010. gada 29. oktobrī (sk. 91. apsvērumu). Turklāt Itālija izmaksāja tikai tādu kompensācijas summu, kas atbilst 2010. gada 29. oktobrī apstiprinātajam vilcienkilometru skaitam (t. i., 11,9 miljoni vilcienkilometru), saskaņā ar finanšu parametriem, kas noteikti 2010. gada 29. oktobra trešā līguma projektā, neņemot vērā papildu PSO, ko *Trenitalia* izpildīja 2009. gadā ⁽²⁴⁵⁾. Turklāt jāatzīmē, ka MIT uzskatīja, ka *Trenitalia* 2009. gadā izpildīja visas PSO saskaņā ar 2010. gada 29. oktobrī saskaņotā trešā līguma projekta prasībām, un tas apstiprina, ka uzņēmumam *Trenitalia* PSO darbības joma un raksturs *de facto* bija pietiekami skaidrs un precīzs jau 2009. gadā (sk. 94. apsvērumu).
- (410) Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālija pilnvaroja *Trenitalia* pildīt PSO laikposmā, uz kuru attiecas ar *Trenitalia* noslēgtais trešais līgums.

8.4.3.1.2. Sabiedrisko pakalpojumu līguma priekšmets

- (411) Trešajā līgumā *Trenitalia* bija noteiktas saistības sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus uz Itālijas dienvidu reģioniem un no tiem (ieskaitot Sicīliju, bet ne Sardīniju). Konkrētāk, *Trenitalia* bija pienākums sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot tradicionālos pārvadājumus ar pilnīgi piekrautu vilcienu vai kombinēto pārvadājumu veidus, atkarībā no lietotāju pieprasījuma ģeogrāfiskajā apgabalā, kas līgumā noteikts reģionu savienojumu izteiksmē.
- (412) *Trenitalia* bija pienākums sniegt šos pakalpojumus jebkuram operatoram, kas tos pieprasīja, saskaņā ar minētā līguma 1. pielikumā noteiktajiem kritērijiem ⁽²⁴⁶⁾ un vilcienkilometru gada apjoma (11,9 miljoni) – “plānotā piedāvājuma” – apmērā, kas noteikts trešā līguma 4. panta 1. punktā un 1. pielikumā attiecībā uz 2009.–2014. gadu ⁽²⁴⁷⁾. Saskaņā ar trešā līguma 11. pantu puses varēja pārskatīt plānoto piedāvājumu laikposmam no 2012. līdz 2014. gadam; tomēr puses šo klauzulu neizmantoja.
- (413) Trešais līgums noteica *Trenitalia* konkrētus kvalitātes mērķus (punktualitātes ziņā), kas norādīti līguma 3. pielikumā ⁽²⁴⁸⁾. Kvalitātes rādītāju vērtības, kas minētas 3. pielikumā, bija balstītas uz metodēm un kritērijiem, par kuriem panākta vienošanās ar MIT ⁽²⁴⁹⁾. *Trenitalia* bija MIT jāiesniedz gada ziņojums par sniegtajiem pakalpojumiem un kvalitāti, pievienojot atbilstošu un pilnīgu dokumentāciju par faktiski sniegtajiem pakalpojumiem un visus elementus, kas vajadzīgi, lai pārbaudītu atbilstību līgumsaistībām, tai skaitā kvalitātes mērķiem ⁽²⁵⁰⁾.
- (414) Turklāt *Trenitalia* bija jāplāno un jākoordinē visas palīgdarbības, kas saistītas ar šo pakalpojumu sniegšanu, piemēram, ritošā sastāva parastā un ārkārtas apkope un regulāras pārbaudes, optimāls drošības nosacījumu līmenis, administratīvās un komerciālās darbības pakalpojumu pārvaldības atbalstam ⁽²⁵¹⁾.

⁽²⁴⁴⁾ Saskaņā ar 2009. gada 4. marta projektu *Trenitalia* bija jānodrošina vismaz 12,8 miljoni vilcienkilometru, savukārt 2010. gada 29. oktobra līguma projektā šis skaits tika samazināts līdz 11,9 miljoniem.

⁽²⁴⁵⁾ 2009. gadā faktiski apkalpoti 14 miljoni vilcienkilometru mīnus 11,9 miljoni vilcienkilometru, par ko vienojās 2010. gada 29. oktobrī, = 2,1 miljons *Trenitalia* 2009. gadā nodrošinātu vilcienkilometru, par kuriem netika saņemta kompensācija.

⁽²⁴⁶⁾ Konkrētāk, jebkuram operatoram, kas reģionu savienojumos, uz kuriem attiecas 1. pielikums, pieprasīja dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, kuri atbilst “minimālajam efektivitātes līmenim”, t. i., starpība starp pieprasītā pakalpojuma izmaksām un ieņēmumiem par vilcienkilometru nepārsniedz 19 EUR par vilcienkilometru un nav lielāka par 73 % no kopējām izmaksām. Šie noteikumi būtībā bija paredzēti, lai aizsargātu līguma ekonomisko līdzsvaru, un tie neietekmēja pakalpojuma nepārtrauktību.

⁽²⁴⁷⁾ Trešā līguma 7. panta 3. punktā ir skaidri norādīts, ka puses ir savstarpēji atzinušas, ka 2009.–2014. gadam plānotais piedāvājums atbilst trešā līguma 1. pielikumam.

⁽²⁴⁸⁾ Trešā līguma 4. panta 6. punkts.

⁽²⁴⁹⁾ Trešā līguma 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts.

⁽²⁵⁰⁾ Trešā līguma 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts.

⁽²⁵¹⁾ Trešā līguma 4. panta 2. punkts.

- (415) Komisija norāda, ka trešā līguma mērķis bija nodrošināt minimālo pakalpojumu tīklu, nevis individuālus savienojumus, t. i., minimālu kopumu ar līnijām un savienojumiem, kuri izvietoti pa Dienviditāliju un kam ir noteikts sākumpunkts/galamērķis. Šīs saistības sniegt pakalpojumus “pēc pieprasījuma” nodrošināja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu piedāvājums atspoguļo lietotāju pieprasījumu regularitātes un pārvadājumu jaudas ziņā. Turklāt līgumā bija paredzēti konkrēti pakalpojuma kvalitātes standarti ⁽²⁵²⁾.
- (416) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka PSO, uz kurām attiecas trešais līgums, ietilpst kategorijā “transporta pakalpojumi, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem” saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. punktu.

8.4.3.1.3. Pilnvarojuma aktā norādītie elementi

- a) Sniedzamā sabiedriskā pakalpojuma raksturs (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta a) apakšpunkts)
- (417) Kā paskaidrots 411.–416. apsvērumā, trešajā līgumā tika noteikti *Trenitalia* uzticēto dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standarti.
- (418) Komisija norāda, ka šajos pakalpojumos cita starpā ņēma vērā sociālos un vides faktorus. Kā minēts 326. apsvērumā, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punktu dalībvalstis var slēgt PSC ar transporta uzņēmumu, “[l]ai nodrošinātu pietiekamus transporta pakalpojumus, ko sniedz, lai īpaši ievērotu sociālus faktorus, vides faktorus un pilsētu un lauku teritoriju plānošanu”. Kā paskaidroja Itālija (165. apsvērumā), trešā līguma mērķis bija ekonomiski ilgtspējīgos apstākļos nodrošināt dzelzceļa pārvadājumus kā alternatīvu dominējošajiem autopārvadājumiem. Tam bija ne tikai transporta politikas mērķis, bet arī vides un teritoriālās politikas, kā arī ekonomiskās un sociālās kohēzijas mērķi. Faktiski tā mērķis bija stiprināt reģionālo kohēziju un teritoriālo līdzsvaru starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju, vienlaikus nodrošinot ilgtspējīgu alternatīvu autotransportam. Trešajā līgumā ir skaidri norādīti sākumpunkta un galamērķa reģioni, kas *Trenitalia* jāapkalpo pildāmo PSO ietvaros, un ar to pietiek, lai uzskatītu, ka ir izpildītas Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punktā un 14. panta 2. punkta a) apakšpunktā noteiktās prasības.
- (419) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka saskaņā ar trešo līgumu sniedzamo sabiedriskā transporta pakalpojumu raksturs bija pietiekami definēts saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta a) apakšpunktu, lasot to kopā ar tās pašas regulas 1. panta 4. punktu.
- b) To pakalpojumu cena, uz ko attiecas līgums (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta b) apakšpunkts)
- (420) Trešajā līgumā bija noteikta kompensācijas summa, kas piešķirta *Trenitalia* par pakalpojumu sniegšanu, t. i., sniedzamo pakalpojumu cena un tās aprēķināšanai izmantotā metodika.
- (421) Gada kompensācijas maksimālā summa tika noteikta, ņemot vērā pieejamos publiskos līdzekļus un paredzamo *Trenitalia* izmaksu un ieņēmumu attīstību līguma darbības laikā, kas norādīta *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānā (līguma 2. pielikums). Faktiskā kompensācija, kas izmaksāta *Trenitalia*, sedza starpību starp satiksmes ieņēmumiem un saistītajām izmaksām, kas attiecas uz PSO izpildi un ko pārbaudīja *ex post* (sk. 99. un 100. apsvērumu).

⁽²⁵²⁾ Trešā līguma 3. pielikums.

- (422) Trešajā līgumā bija iekļauti īpaši noteikumi, kas reglamentē kompensācijas izmaksu (sk. 99. apsvērumu) un to izmaksāto summu atgūšanu, kuras pārsniedz *Trenitalia* gada faktisko slogu, kas norādīts apliecinātajos pārskatos, kuri nosūtīti MIT. Kompensācija nekādā gadījumā nedrīkstēja pārsniegt maksimālās summas, kas norādītas līguma 9. panta 1. punktā (2009.–2011. gadam) vai noteiktas saskaņā ar līguma 11. pantu (2012.–2014. gadam), un tai bija jābūt līguma 2. pielikumā minēto valsts budžetā piešķirto līdzekļu robežās. Komisija norāda, ka *Trenitalia* 2010. gada 21. decembrī saņēma kompensāciju par 2009. un 2010. gadā sniegtajiem pakalpojumiem un tā nepārsniedza 11,9 miljonu vilcienkilometru ierobežojumu, par ko vienojās 2010. gada oktobrī ⁽²⁵³⁾.
- (423) Tāpēc Komisija uzskata, ka trešajā līgumā bija ietverti elementi, kas prasīti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta b) apakšpunktā, saskaņā ar kuru līgumā jānorāda tajā ietverto pakalpojumu cena un abu pušu finansiālo attiecību sīks apraksts.
- c) Līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta c) apakšpunkts)
- (424) Līguma grozīšana un pielāgojumi bija iespējami tikai tad, ja puses par to vienojas.
- (425) Visas izmaiņas plānotajā piedāvājumā, kuras izpaužas kā deficīts vai pārsniegums, kas ir lielāks par 1 % no kopējā vilcienkilometru apjoma, kurš noteikts trešajā līgumā, *Trenitalia* bija jāierosina MIT ⁽²⁵⁴⁾. Puses varēja pārskatīt plānoto piedāvājumu arī tad, ja paredzētās un radušās pamatdarbības izmaksas atšķiras vairāk nekā 10 % apmērā (pārsniegums vai deficīts) no kopējām izmaksām, kas minētas 2. pielikumā, ar nosacījumu, ka šīs atšķirības nav radušās *Trenitalia* rīcības dēļ ⁽²⁵⁵⁾. Jebkādu tādu pakalpojumu pārtraukumu un izmaiņu gadījumā, kas saistīti ar notikumiem, kuri attiecināmi uz *Trenitalia*, kompensācija tiktu samazināta proporcionāli nenodrošinātajiem vilcienkilometriem ⁽²⁵⁶⁾. Vajadzības gadījumā sešu mēnešu laikā no līguma reģistrācijas dienas puses varēja nolemt atjaunināt plānoto piedāvājumu un līguma ekonomiskā un finansiālā līdzsvara nosacījumus laikposmam no 2012. līdz 2014. gadam; šādi atjaunināšanai bija jāatbilst trešā līguma 5. pielikumā sniegtajai formulai ⁽²⁵⁷⁾. Šī klauzula netika izmantota.
- (426) Komisija uzskata, ka trešais līgums atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta c) apakšpunktam, saskaņā ar kuru PSC bija jāiekļauj līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi.
- d) Līguma derīguma termiņš (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta d) apakšpunkts)
- (427) Trešais līgums attiecās uz laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim, un tajā bija iekļauta klauzula (6. panta 2. punkts), ar kuru tā spēkā esība tika pagarināta (ar tiem pašiem noteikumiem) uz laiku, kas nepārsniedz 12 mēnešus, ja MIT to pieprasītu ne vēlāk kā 6 mēnešus pirms līguma termiņa beigām.
- (428) Komisija uzskata, ka līguma derīguma termiņš ir skaidri noteikts – saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta d) apakšpunktu.
- e) Sankcijas (Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta e) apakšpunkts)
- (429) Trešā līguma neievērošanas gadījumā *Trenitalia* būtu piemērota sankciju sistēma, un šīs sankciju summas būtu jāatskaita no maksājamās kompensācijas (sk. 101. apsvērumu).

⁽²⁵³⁾ *Trenitalia* netika kompensēti 2009. gadā sniegtie pakalpojumi, kas pārsniedza minēto robežvērtību (14 miljoni vilcienkilometru, nevis 11,9 miljoni vilcienkilometru).

⁽²⁵⁴⁾ Trešā līguma 7. panta 1. un 2. punkts.

⁽²⁵⁵⁾ Trešā līguma 10. panta 2. punkts.

⁽²⁵⁶⁾ Trešā līguma 8. panta 4. punkts.

⁽²⁵⁷⁾ Trešā līguma 11. pants. Līguma 5. pielikumā bija paredzēta īpaša formula, kas piemērojama līguma ekonomiskā līdzsvara iespējamai pārskatīšanai, lai nodrošinātu, ka kompensācija turpina būt samērīga ar *Trenitalia* izmaksām.

- (430) Trešā līguma 13. pantā bija paredzētas dažāda apmēra sankcijas par līgumsaistību pārkāpšanu atkarībā no pārkāpuma smaguma. Līguma 13. panta 7.–14. punktā bija noteiktas dažādas sankciju summas par konkrētiem pārkāpumiem. 13. panta 15. punktā bija paredzēts, ka par katru pārkāpumu, kas nav konkrēti minēts minētajos noteikumos, piemēro sankcijas, kuru apmērs nepārsniedz 50 000 EUR. 3. pielikumā bija paredzētas īpašas sankcijas par kvalitātes mērķu neievērošanu.
- (431) Komisija uzskata, ka iepriekš minētie noteikumi atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punkta e) apakšpunktam, saskaņā ar kuru PSC ir jāietver sankcijas, kas piemērojamas līguma neizpildes gadījumā.

8.4.3.1.4. Kompensācijas samērīgums

- (432) Runājot par kompensācijas summu, Komisijai ir jāpārbauda, vai kompensācijas summa nepārsniedza summu, kas bija nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras radušās, pildot PSO, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu (sk. 382. apsvērumu).
- (433) Komisija norāda, ka trešā līguma 2. pielikumā bija iekļautas detalizētas tabulas par robežizmaksām, kas *Trenitalia* radušās saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi. Minētajā 2. pielikumā iekļautajā ekonomikas un finanšu plānā katram robežizmaksu posteņa veidam tika noteikta plānotā summa par katru trešā līguma darbības gadu un noteikta kompensācijas kopējā maksimālā summa katram trešā līguma darbības gadam.

11. tabula

Metodika kompensācijas aprēķināšanai saskaņā ar trešo līgumu – trešā līguma 2. pielikumā iekļautā *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plāna izvilks

		(milj. EUR)					
		2009.gads	2010.gads	2011.gads	2012.gads	2013.gads	2014. gads
A1	Attiecināmās kapitāla atmaksas un atlīdzības izmaksas	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Kapitāla atmaksas un atlīdzības izmaksas	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Nodevas	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Vilcienu aprīte	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Vilcienu parka pārvaldība	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Transportlīdzekļu vadīšana	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Vilcienu svārstīšanās un formēšana	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Tehniskā apkope	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Komerčiālās izmaksas	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Personāls (rūpnieciskais, komerciālais un atbalsta)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

		(milj. EUR)					
		2009.gads	2010.gads	2011.gads	2012.gads	2013.gads	2014. gads
b1.9	Neabsorbētās izmaksas	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Procentu izmaksas par atlaišanas pabalstiem	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Nodoklis par darbaspēka izmaksām	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Attiecināmās pamatdarbības izmaksas	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Neattiecināmās pamatdarbības izmaksas (ekonomikas princips)	*	*	*	*	*	*
b3	Pārstrukturēšanas izmaksu uzkrājumi	*	*	*	*	*	*
b4	Aktīvu norakstīšana	*	*	*	*	*	*
B2	Iekļautās pamatdarbības izmaksas	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	KOPĒJĀS ATTIECINĀMĀS IZMAKSAS	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8
C2	KOPĒJĀS IZMAKSAS, KAS IEKĻAUTAS ATLĪDZĪBĀ	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8
d1	Satiksmes ieņēmumi	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Papildu ieņēmumi						
d2	Pakalpojumu līguma maksas, ko sedz valsts	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Kombinēto pārvadājumu stimuli	*	*	*	*	*	*
d5	Maksas (piešķiruma integrācija, bez PVN)	*	*	*	*	*	*
d6	Pakalpojumu līgumu maksas, ko sedz reģioni	*	*	*	*	*	*
d3	“C” kvota no iepriekšējiem gadiem	5,9	0,6	*	*	*	*
D	KOPĒJIE SEDZOŠIE IEŅĒMUMI	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1

- (434) Pirmām kārtām attiecībā uz izmaksu posteņiem no 11. tabulas izriet, ka visi tajā uzskaitītie izmaksu posteņi bija tieši saistīti ar PSO izpildi saskaņā ar trešo līgumu. Itālija ņēma vērā visas attiecināmās pamatdarbības izmaksas, kas saistītas ar *Trenitalia* sniegto dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tiešajām darbībām, kuras tika veiktas, lai izpildītu PSO saskaņā ar trešo līgumu. Itālija ņēma vērā arī *Trenitalia* kapitāla izmaksas, jo īpaši tās, kas saistītas ar šo PSO izpildei izmantoto aktīvu amortizāciju un nolietojumu. Turklāt neatkarīgā grāmatvedības eksperta sniegtajos gada apliecinājumos tika novērtēts, ka *Trenitalia* izmantoja pareizos parametrus, lai sadalītu izmaksas, kas tieši saistītas ar PSO, kuras pildītas saskaņā ar trešo līgumu, un izmaksas, kas saistītas ar *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas veiktajām komerciālajām kravu pārvadājumu darbībām (sk. 100. apsvērumu). Komisija pārskatīja šos apliecinājumus.
- (435) Attiecībā uz ieņēmumiem Komisija uzskata, ka *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānā ir ņēmti vērā visi attiecīgie ieņēmumi, izņemot iespējamus papildu ieņēmumus ⁽²⁵⁸⁾. *Trenitalia* trešā līguma izpildes laikā faktiski guva papildu ieņēmumus, un tāpēc šie ieņēmumi bija jāņem vērā robežieņēmumos. Tomēr Komisija norāda, ka pat tad, ja tiktu iekļauti papildu ieņēmumi, kas faktiski gūti trešā līguma izpildes laikā (aptuveni 6 miljoni EUR gadā, t. i., 30 miljoni EUR trešā līguma darbības laikā), kopējie prognozētie robežieņēmumi *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānā joprojām būtu daudz zemāki par kopējām prognozētajām robežizmaksām (sk. 11. tabulas d1. un C2. rindu). Tāpēc papildu ieņēmumu neiekļaušana kompensācijas summas noteikšanas parametros neietekmē saskaņā ar trešo līgumu piešķirtās kompensācijas (kas 11. tabulā un 12. tabulā apzīmēta kā "pakalpojumu līguma maksas, ko sedz valsts") samērīguma novērtējumu, jo šī kompensācija nepārsniedza kopējās izmaksas, kas *Trenitalia* radušās, pildot saskaņā ar trešo līgumu noteiktās PSO. 12. tabulā redzams, ka *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānā Itālija aplēsa, ka *Trenitalia* kopējie neto zaudējumi saistībā ar PSO izpildi saskaņā ar trešo līgumu, ņemot vērā attiecīgo kompensāciju, būtu 47,53 miljoni EUR.

12. tabula

***Trenitalia* prognozētie neto rezultāti saskaņā ar trešo līgumu**

	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. gads	2013. gads	2014. gads	(milj. EUR) Kopā
Attiecināmās izmaksas	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Pakalpojumu līguma maksas, ko sedz valsts	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Satiksmes ieņēmumi	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Kopējie ieņēmumi	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Neto rezultāts	[75,30]	[35,53]	1,50	20,90	20,60	20,30	[47,53]

- (436) Otrkārt, Komisija norāda, ka *Trenitalia* izmaksātās kompensācijas *ex post* aprēķins bija balstīts uz *Trenitalia* faktiskajām izmaksām un ieguldītā kapitāla apjomu un tā tika ierobežota līdz valsts budžeta piešķirtajam līdzekļu apjomam. Proti, kā parādīts 13. tabulā, kopējā atbalsta summa, kas izmaksāta *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu, nepārsniedza a) kopējo kompensācijas summu, kas aplēsta ekonomikas un finanšu plānā un kas galu galā piešķirta; b) *Trenitalia* kopējās neto izmaksas, kas paredzētas ekonomikas un finanšu plānā un kas faktiski radušās.

⁽²⁵⁸⁾ Papildu ieņēmumi ir ieņēmumi no precēm vai pakalpojumiem, kas nav uzņēmuma pamatdarbība (šajā gadījumā kravu pārvadājumu pakalpojumi).

13. tabula

Kompensācija saskaņā ar trešo līgumu

(milj. EUR)

	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. gads	2013. gads	2014. gads	Kopā
<i>Aplēstā kompensācija</i>	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
<i>Piešķirtā kompensācija</i>	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	623,50
<i>Izmaksātā kompensācija</i>	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	612,10
<i>Trenitalia prognozētās neto izmaksas</i>	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
<i>Trenitalia faktiski radušās neto izmaksas</i>	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	855,20

- (437) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kopējā kompensācija, kuru *Trenitalia* saņēma saskaņā ar trešo līgumu, nepārsniedza summu, kas nepieciešama, lai segtu *PSO* izpildes neto izmaksas, un tāpēc bija samērīga. Tas nozīmē, ka arī kompensācija, kas izmaksāta līdz 2012. gada 3. decembrim, bija samērīga.
- (438) Secinājums par *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu izmaksātās kopējās kompensācijas samērīgumu neskar pārējo to nosacījumu novērtējumu, kas jāizpilda saskaņā ar LESD 93. pantu, lai pēc 2012. gada 3. decembra izmaksātās kompensācijas atzītu par saderīgām ar iekšējo tirgu.

8.4.3.2. Secinājums

- (439) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka visas trešajā līgumā iekļautās saistības atbilst Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punktam un 14. pantam, kā arī Līguma vispārējiem principiem. Tāpēc kompensācija, kas *Trenitalia* izmaksāta līdz 2012. gada 3. decembrim saskaņā ar trešo līgumu, ir kvalificējama kā saderīgs valsts atbalsts.

8.4.3.3. Pēc 2012. gada 3. decembra veikto maksājumu saderība saskaņā ar LESD 93. pantu

8.4.3.3.1. Patiesa VTNP esība

- (440) Lai novērtētu patiesa VTNP esību saskaņā ar LESD 93. pantu, ir jāpārbauda, vai Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, definējot VTNP, uz kuru attiecas trešais līgums.
- (441) Šis novērtējums tiek veikts, ņemot vērā Vispārējās tiesas nolēmumus lietās *Andersen* ⁽²⁵⁹⁾ un *SNCM* ⁽²⁶⁰⁾, tomēr ievērojot nozares tiesiskā regulējuma īpatnības. Šajā sakarā Komisija norāda, ka dalībvalstu rīcības brīvību attiecībā uz VTNP satura un darbības jomas noteikšanu dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā neierobežo sekundārie tiesību akti Savienības līmenī. Tiek izdarīta atsauce uz LESD 93. pantu, kurā ir noteikts, ka atbalsta pasākumi ir saderīgi, ja tie "ir atbildīgi par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem".

⁽²⁵⁹⁾ 2017. gada 18. janvāra spriedums RENV, T-92/11, ECLI:EU:T:2017:14, 69. un 70. punkts.

⁽²⁶⁰⁾ 2017. gada 1. marta spriedums, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 134. un 135. punkts.

(442) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija kumulatīvi novērtēs:

- 1) attiecīgās transporta vajadzības, ņemot vērā leģitīmo sabiedrības interešu mērķi, ko attiecīgā dalībvalsts vēlas sasniegt (t. i., vai pastāv reāla vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem);
- 2) cik lielā mērā tirgus spēki vieni paši varētu apmierināt šīs vajadzības (t. i., vai pastāv tirgus nepilnība, kuras dēļ atbalsts ir nepieciešams, lai apmierinātu iepriekš minēto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem);
- 3) vai PSC bija vismazāk kropļojošie pasākumi, ar ko novērst šo trūkumu, ņemot vērā sabiedrības interešu mērķi, ko attiecīgā dalībvalsts vēlas sasniegt (t. i., vai atbalsts ir piemērots).

8.4.3.3.1.1. Reālas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem pastāvēšana

- (443) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju trešā līguma mērķis bija nodrošināt dzelzceļa kravu pārvadājumus, lai stiprinātu reģionālo kohēziju starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju. Itālija apgalvoja, ka vismaz minimālu dzelzceļa kravu pārvadājumu kā modālās alternatīvas saglabāšana Dienviditālijā ir ļoti svarīga galalietotājiem un visai sabiedrībai, arī lai izvairītos no satiksmes masveida novirzīšanas uz autotransportu (165. apsvērums).
- (444) Itālijas galvenais mērķis šajā lietā bija veicināt teritoriālo ekonomisko un sociālo kohēziju starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju, organizējot starpreģionālus dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus. Itālija konstatēja, ka šajā nolūkā ir nepieciešams visā Dienviditālijā nodrošināt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu minimālu tīklu, nevis individuālus savienojumus. Šis tīkls bija paredzēts, lai varētu sniegt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus uz Dienviditāliju un no tās. Turklāt ar to bija plānots sasniegt vides un teritoriālās politikas mērķi, atbalstot drošāku un mazāk piesārņojošu kravu pārvadājumu sistēmu.
- (445) Komisija uzskata, ka Itālijas noteiktie teritoriālās ekonomiskās un sociālās kohēzijas un vides un teritoriālās politikas mērķi ir leģitīmi un tajos nav pieļautas acīmredzamas kļūdas, jo starpreģionālo dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu organizēšanai var būt būtiska nozīme reģionālās kohēzijas stiprināšanā un tā vienlaikus var nodrošināt ilgtspējīgu alternatīvu autotransportam.
- (446) Divus gadus pēc tam, kad *Trenitalia* konkurenti sāka darboties Dienviditālijā, t. i., 2008. gadā, preču tranzīta apjoms starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju bija samērā neliels salīdzinājumā ar satiksmi Ziemeļitālijā ⁽²⁶¹⁾. Kā norādīja Itālija, Dienviditālijas reģionu pārvaldes iestādes uzskatīja, ka šis apjoms nav pietiekams (229. apsvērums) un samazināsies vēl vairāk, ņemot vērā *Trenitalia* paziņoto plānu samazināt zaudējumus nesošos dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, ja netiks piešķirta publiskā kompensācija (216. apsvērums).
- (447) Itālija uzskatīja, ka bez pienācīgiem atbalsta pasākumiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšana Dienviditālijā, visticamāk, izžudīs. Tas būtu negatīvi ietekmējis reģionālo kohēziju, ņemot vērā, ka kravu pārvadājumu nelīdzsvarotība starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju pastāvēja arī autotransportā ⁽²⁶²⁾ un gaisa transportā ⁽²⁶³⁾. Ņemot vērā minētos apstākļus, Komisija uzskata, ka pat tad, ja nav notikusi sabiedriskā apspriešana, ir pietiekami daudz elementu, kas tai ļauj secināt, ka dzelzceļa kravu pārvadājumiem bija vajadzīgs valsts atbalsts. Šo viedokli pamato arī tas, ka intermodālie termināļi un platformas galvenokārt atradās Ziemeļitālijā, savukārt Dienviditālijā bija tikai dažas iekārtas.

⁽²⁶¹⁾ Jo īpaši, Itālija parādīja, ka 2008. gadā dzelzceļa kravu pārvadājumi Dienviditālijas reģionos veidoja tikai 10 % no kopējā Itālijā pārvadāto preču apjoma, no kura 60 % bija koncentrēti četros Ziemeļitālijas reģionos (Emīlija-Romanja, Lombardija, Pjemonta un Veneto). Kā FS grupa paskaidroja savos apsvērumos (214. apsvērums), *Trenitalia* konkurenti sniedza tikai ļoti nelielu daļu no jau tā ļoti ierobežotajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem Dienviditālijā.

⁽²⁶²⁾ Bez dzelzceļa transporta autotransports nespētu apmierināt kravu pārvadājumu vajadzības Dienviditālijā. 2007. gadā no Ziemeļitālijas uz Dienviditāliju un otrādi pa autoceļiem pārvadāto preču apjoms bija tikai mazāk nekā 2,5 % no kopējiem kravu autopārvadājumiem. 2008. gadā kravu autopārvadājumi veidoja 90 % no kopējā iekšzemes kravu pārvadājumu apjoma. Sk. ziņojumu par transporta infrastruktūras stāvokli Itālijā, *Uniontrasporti*, 2011. gada februāris.

⁽²⁶³⁾ Bez dzelzceļa transporta gaisa transports nespētu apmierināt kravu pārvadājumu vajadzības Dienviditālijā. Kravu gaisa pārvadājumi galvenokārt bija koncentrēti Ziemeļitālijas reģionos, un satiksmes apjoms no Dienviditālijas lidostām bija ļoti zems. No Dienviditālijas lidostām pārvadātās preces 2010. gadā veidoja tikai 3 % no iekšzemes kravu gaisa pārvadājumiem.

- (448) Turklāt Itālija uzskatīja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi varētu ļaut izvairīties no kravu novirzīšanas uz autotransportu – tendences, kā rezultātā varētu palielināties negadījumu skaits un sastrēgumi, jo īpaši Dienviditālijas ceļu tīklā. Šajā sakarā Komisija ņem vērā īpašos apstākļus, kas it sevišķi izriet no savienojuma starp salu – Sicīliju – un kontinentālo daļu, kā arī ceļu tīkla daļu sliktā stāvokļa dažos Dienviditālijas reģionos (piemēram, Kalabrijā), kā uzsvērts PWC pētījumā (sk. 235.–237. apsvērumu). Kravu autopārvadājumu pieaugums starp Ziemeļitāliju un Dienviditāliju, iespējams, būtu izraisījis ne tikai piesārņojuma, bet arī ceļu satiksmes drošības risku palielināšanos ⁽²⁶⁴⁾.
- (449) Tas, ka trešais līgums bija vērsts uz reģionu savienojumiem, nevis uz atsevišķiem maršrutu savienojumiem, nepadara VTNP darbības jomu nesaderīgu ar reģionālās kohēzijas mērķi. Turpmāk (450.–452. apsvērumā) izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka reģionu savienojumu pieeja bija pamatota ar dzelzceļa kravu pārvadājumu iezīmēm un nebija pretrunā reģionālās kohēzijas mērķim.
- (450) Pirmkārt, dzelzceļa pārvadājumi tiek organizēti tīkla mērogā un apkalpo vairākas stacijas vienā un tajā pašā maršrutā, kā arī vairākus maršrutus vienā un tajā pašā reģionu savienojumā.
- (451) Otrkārt, runājot tieši par kravu pārvadājumiem, galalietotāji ir ne tikai rūpnieciskie operatori, bet arī kravu pārvadātāji, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus no punkta uz punktu atbilstoši klientu vajadzībām. Tāpēc Komisija uzskata, ka teritoriālās kohēzijas nolūkā ir lietderīgi koncentrēties uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz reģionu savienojumu, nevis detalizētākā līmenī.
- (452) Visbeidzot, Komisija norāda, ka daudzums 11,9 miljoni vilcienkilometru gadā, kas nosaka līguma tvērumu, tika noteikts ar mērķi panākt līdzsvaru starp 443.–445. apsvērumā norādītajām pārvadājumu vajadzībām un Itālijas budžeta ierobežojumiem. Šis daudzums attiecas uz visu Itālijas teritoriju (neatkarīgi no atsevišķajiem apkalpojamiem maršrutiem), lai sistēma būtu pietiekami elastīga un tādējādi spētu apmierināt pēc iespējas lielākas kravu pārvadājumu vajadzības, kā arī nodrošināt pēc iespējas lielāku pakalpojumu segumu. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju šāda elastība bija nepieciešama, jo pieprasījums pēc dzelzceļa kravu pārvadājumiem atšķīrās ne tikai pa reģioniem, bet arī pa gadiem atkarībā no rūpnieciskās ražošanas.
- (453) Ņemot vērā iepriekš minētos apstākļus, Komisija secina, ka Itālija, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu, ir definējusi vajadzību pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem konkrētos reģionu savienojumos, lai uzlabotu teritoriālo kohēziju.

8.4.3.3.1.2. Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu komerciālā piedāvājuma trūkuma esība tirgū

- (454) *FerCargo* apgalvoja, ka tā dalībnieki būtu varējuši nodrošināt pakalpojumus, kas ir salīdzināmi ar *Trenitalia* sniegtajiem pakalpojumiem nepārtrauktības, regularitātes un biežuma, pārvadājumu jaudas un likmju ziņā (206. apsvēruma). Turpretī Itālija apgalvoja, ka laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam, proti, laikā, kad tika noteikta trešā līguma ģeogrāfiskā darbības joma un tvērums, tirgus spēki vien nebūtu snieguši pietiekamu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu apjomu uz/no reģioniem Dienviditālijā.
- (455) Turpmāk 14. tabulā, pamatojoties uz Itālijas iesniegtajiem datiem ⁽²⁶⁵⁾, ir sīki izklāstīts *Trenitalia* konkurentu piedāvājums (vilcienkilometri) reģionu savienojumos, uz kuriem attiecas trešais līgums 2008. un 2009. gadā.

⁽²⁶⁴⁾ Dienviditālijas autoceļu tīklā bija nelīdzsvarots automaģistrāļu blīvums, un laikā, kad tika uzticēts trešais līgums, dažām no šīm automaģistrālēm tika veikti nozīmīgi modernizācijas darbi (automaģistrāle A3 starp Salerno un Redžo di Kalabriju). Dažiem reģioniem nebija automaģistrāļu (Molīze, Bazilikata un liela daļa Apūlijas), kā rezultātā kravu pārvadājumu pakalpojumus nācās sniegt pa valsts nozīmes ceļiem, tādējādi palielinot sastrēgumu un negadījumu risku (sk. ziņojumu par transporta infrastruktūras stāvokli Itālijā, *Uniontrasporti*, 2011. gada februāris).

⁽²⁶⁵⁾ PWC 3. pētījuma 44.–58. lpp.

14. tabula

	Savienojumi		2008. gads		2009. gads	
	Sākumpunkts	Galamērķis	Konkurenti	Piedāvājums	Konkurenti	Piedāvājums
1.	Abruco	Abruco	<i>Linea, Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	3 800	<i>Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	4 200
2.	Kalabrija	Kalabrija	<i>Rail Traction Company</i>	250	<i>Rail Traction Company</i>	300
3.	Kampānija	Kampānija	<i>NordCargo, Rail Traction Company</i>	900	<i>Rail Italia, Rail Traction Company</i>	6 300
4.	Molīze	Molīze	—	—	—	—
5.	Apūlija	Apūlija	<i>Linea, Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	1 000	<i>Ferrottramviaria, Ferrovie Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, NordCargo</i>	7 100
6.	Sicīlija	Sicīlija	—	—	—	—
7.	Abruco	Bazilikata	—	—	—	—
	Bazilikata	Abruco	—	—	—	—
8.	Abruco	Kampānija	—	—	—	—
	Kampānija	Abruco	—	—	—	—
9.	Abruco	Kalabrija	—	—	—	—
	Kalabrija	Abruco	—	—	—	—
10.	Abruco	Molīze	<i>Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	350	—	—
	Molīze	Abruco	<i>Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	350	—	—
11.	Abruco	Apūlija	<i>Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	810	<i>Ferrottramviaria, Ferrovie Adriatico Sangritana, NordCargo</i>	34 000
	Apūlija	Abruco	<i>Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	940	<i>Ferrottramviaria, Ferrovie Adriatico Sangritana, NordCargo</i>	34 100
12.	Abruco	Sicīlija	—	—	—	—
	Sicīlija	Abruco	—	—	—	—
13.	Bazilikata	Kalabrija	—	—	—	—
	Kalabrija	Bazilikata	—	—	—	—

	Savienojumi		2008. gads		2009. gads	
	Sākumpunkts	Galamērķis	Konkurenti	Piedāvājums	Konkurenti	Piedāvājums
14.	Bazilikata	Kampānija	—	—	—	—
	Kampānija	Bazilikata	—	—	—	—
15.	Bazilikata	Apūlija	—	—	<i>Linea</i>	1 000
	Apūlija	Bazilikata	—	—	<i>Linea</i>	2 300
16.	Bazilikata	Sicīlija	—	—	—	—
	Sicīlija	Bazilikata	—	—	—	—
17.	Kalabrija	Kampānija	<i>Rail Traction Company</i>	90 900	<i>Rail Italia, Rail Traction Company</i>	89 600
	Kampānija	Kalabrija	<i>Rail Traction Company</i>	91 600	<i>Rail Italia, Rail Traction Company</i>	89 500
18.	Kalabrija	Apūlija	—	—	—	—
	Apūlija	Kalabrija	—	—	—	—
19.	Kalabrija	Sicīlija	—	—	—	—
	Sicīlija	Kalabrija	—	—	—	—
20.	Kampānija	Molīze	—	—	—	—
	Molīze	Kampānija	—	—	—	—
21.	Kampānija	Apūlija	—	—	—	—
	Apūlija	Kampānija	—	—	—	—
22.	Kampānija	Sicīlija	—	—	—	—
	Sicīlija	Kampānija	—	—	—	—
23.	Molīze	Kalabrija	—	—	—	—
	Kalabrija	Molīze	—	—	—	—
24.	Molīze	Apūlija	<i>Rail One</i>	200	<i>Fertramviaria</i>	400
	Apūlija	Molīze	—	—	<i>Fertramviaria</i>	400
25.	Molīze	Sicīlija	—	—	—	—
	Sicīlija	Molīze	—	—	—	—
26.	Apūlija	Sicīlija	—	—	—	—
	Sicīlija	Apūlija	—	—	—	—

	Savienojumi		2008. gads		2009. gads	
	Sākumpunkts	Galamērķis	Konkurenti	Piedāvājums	Konkurenti	Piedāvājums
27.	Sicīlija	Ziemeļi	—	—	—	—
	Ziemeļi	Sicīlija	—	—	—	—
28.	Molīze	Ziemeļi	—	—	—	—
	Ziemeļi	Molīze	Rail One	700	—	—
29.	Apūlija	Ziemeļi	Rail One, Linea	49 000	Linea, NordCargo	90 700
	Ziemeļi	Apūlija	Rail One, Linea	51 500	Linea, NordCargo	108 000
30.	Kampānija	Ziemeļi	NordCargo, Rail Traction Company	187 100	Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company	193 500
	Ziemeļi	Kampānija	NordCargo, Rail Traction Company	175 600	Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company	185 100
31.	Kalabrija	Ziemeļi	—	—	—	—
	Ziemeļi	Kalabrija	—	—	—	—
32.	Bazilikata	Ziemeļi	—	—	Linea	105 900
	Ziemeļi	Bazilikata	—	—	Linea	92 000
33.	Abruco	Ziemeļi	NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana	113 800	Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo, Rail Traction Company	179 800
	Ziemeļi	Abruco	NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana	116 400	Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo	178 100

(456) Komisija norāda, ka 2008.–2009. gadā tirgus dalībnieki nebija pārstāvēti 19 no 33 reģionu savienojumiem (braucieni abos virzienos), kuri *Trenitalia* bija jāapkalpo saskaņā ar trešo līgumu. Proti, 19 savienojumi, ko ne 2008., ne 2009. gadā neapkalpoja konkurenti, bija šādi: Molīze–Molīze, Sicīlija–Sicīlija, Abruco–Bazilikata, Abruco–Kampānija, Abruco–Kalabrija, Abruco–Sicīlija, Bazilikata–Kalabrija, Bazilikata–Kampānija, Bazilikata–Sicīlija, Kalabrija–Apūlija, Kalabrija–Sicīlija, Kampānija–Molīze, Kampānija–Apūlija, Kampānija–Sicīlija, Molīze–Kalabrija, Molīze–Sicīlija, Apūlija–Sicīlija, Sicīlija–Ziemeļitālija, Kalabrija–Ziemeļitālija.

(457) Turpretī atlikušie 14 reģionu savienojumi (braucieni abos virzienos), kuros *Trenitalia* konkurenti darbojās jau 2008.–2009. gadā, bija šādi: Abruco–Abruco, Kalabrija–Kalabrija, Kampānija–Kampānija, Apūlija–Apūlija, Abruco–Molīze, Abruco–Apūlija, Bazilikata–Apūlija, Kalabrija–Kampānija, Molīze–Apūlija, Molīze–Ziemeļitālija, Apūlija–Ziemeļitālija, Kampānija–Ziemeļitālija, Bazilikata–Ziemeļitālija un Abruco–Ziemeļitālija.

19 reģionu savienojumi, kurus 2008. un 2009. gadā apkalpoja tikai Trenitalia

- (458) Nebija pamatoti pieņemt, ka 19 reģionu savienojumos, ko ne 2008., ne 2009. gadā neapkalpoja konkurenti, tie ātri ienāks tirgū.
- (459) Pirmkārt, tolaik konkurentiem nebija attiecīgo drošības sertifikātu, lai darbotos šajos 19 reģionu savienojumos, izņemot savienojumu Bazilikata–Kalabrija (par kuru GTS bija sertifikāts kopš 2009. gada 10. decembra) ⁽²⁶⁶⁾ un savienojumu Kampānija–Apūlija (par kuru *Compagnia Ferroviaria Italiana* bija sertifikāts kopš 2009. gada 29. decembra) ⁽²⁶⁷⁾. Tomēr minētie sertifikāti attiecās tikai uz dažiem kravu pārvadājumu veidiem ⁽²⁶⁸⁾. Tā kā, lai darbotos savienojumā, bija iepriekš jāiegūst šādi sertifikāti ⁽²⁶⁹⁾, jebkuram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas vēlējās paplašināt savas darbības, sākot darboties “jaunā” savienojumā, bija jāiesniedz īpašs pieprasījums kompetentajai valsts aģentūrai, jāsedz attiecīgās izmaksas un jāgaida drošības sertifikāta izdošana, un tikai tad tas varēja sākt darboties ⁽²⁷⁰⁾.
- (460) Otrkārt, attiecīgā drošības sertifikāta esība vien negarantēja pakalpojumu sniegšanu savienojumā, jo sertifikāta īpašnieks varēja brīvi izlemt, kādus savienojumus apkalpot un kad. Kā parāda 14. tabulā sniegtie dati, konkurenti, kas darbojās kādā reģionu savienojumā 2008. gadā, ne vienmēr bija tie paši, kas attiecīgajā savienojumā darbojās 2009. gadā, un daži savienojumi, kurus 2008. gadā apkalpoja konkurenti, 2009. gadā netika apkalpoti (konkrētāk, Abruco–Molīze un Ziemeļitālija–Molīze). Turklāt, pamatojoties uz ieinteresēto personu un Itālijas sniegto informāciju, nav pierādījumu (piemēram, interešu deklarācijas, uzņēmējdarbības plānu vai paziņojumu presei), kas liecinātu, ka, ja nebūtu trešā līguma, *Trenitalia* konkurenti būtu sākuši sniegt jaunus dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus (vai paplašinātu esošos) minētajos 19 reģionu savienojumos.
- (461) Visbeidzot, Komisija izslēdz iespēju, ka otrais līgums, kas bija spēkā līdz 2008. gada beigām, varēja ietekmēt konkurentu spēju sniegt pakalpojumus minētajos 19 reģionu savienojumos. Otrajā līgumā bija paredzētas tikai tarifu saistības un saistības veikt darbību attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem no Sicīlijas un Sardīnijas un uz tām. Pirmkārt, Komisija norāda, ka Itālija uzskatīja, ka ir jānoslēdz trešais līgums, ņemot vērā otrā līguma nepiemērotību pietiekama pārklājuma Dienviditālijā un savienojumu ar Ziemeļitāliju nodrošināšanai (sk. 80.–83. apsvērumu). Otrkārt, beidzoties otrajam līgumam, *Trenitalia* konkurenti minētajos savienojumos nedarbojās, izņemot Kampānijas–Apūlijas un Bazilikatas–Kalabrijas savienojumu. Tomēr otrais līgums nevarēja ietekmēt komercdarbības šajos divos savienojumos, jo tie neietilpa otrā līguma tvērumā. Vienīgās PSO, kas *Trenitalia* tika noteiktas attiecībā uz savienojumiem uz Dienviditāliju un no tās, bija tarifu saistības dzelzceļa kravu pārvadājumiem attālumos, kuri pārsniedz 1 000 km. Tomēr satiksme Kampānijas–Apūlijas savienojumā un Apūlijas–Bazilikatas savienojumā notiek attālumos, kas ir krietni mazāki par šo robežvērtību.
- (462) Ņemot vērā iepriekš minēto un šo 19 reģionu savienojumu īpašos apstākļus un īpatnības, Komisija uzskata, ka laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam, kad tika noteikta trešā līguma darbības joma, 19 reģionu savienojumos, kurus neapkalpoja konkurenti, ietekmēja tirgus nepilnība. Tāpēc Komisija secina, ka šajos 19 reģionu savienojumos tirgus spēki vien nespēja apmierināt vajadzību pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas atbilstu Itālijas noteiktajam sabiedrības interešu mērķim, un tāpēc atbalsts bija nepieciešams šā mērķa sasniegšanai.

⁽²⁶⁶⁾ GTS Rail bija iesniedzis drošības sertifikāta pieteikumu 2008. gada 8. aprīlī. Informācija pieejama tīmekļvietnē www.ansf.gov.it (pēdējo reizi skatīta 15.11.2023.).

⁽²⁶⁷⁾ *Compagnia Ferroviaria Italiana* bija iesniedzis drošības sertifikāta pieteikumu 2008. gada 31. oktobrī. Informācija pieejama tīmekļvietnē www.ansf.gov.it (pēdējo reizi skatīta 15.11.2023.).

⁽²⁶⁸⁾ GTS Rail nevarēja pārvadāt bīstamas preces Bazilikatas–Kalabrijas savienojumā. *Compagnia Ferroviaria Italiana* nevarēja pārvadāt dažas bīstamas preces (piemēram, sprāgstvielas un radioaktīvus materiālus) Kampānijas–Apūlijas savienojumā. Avots: www.ansf.gov.it (pēdējo reizi skatīta 15.11.2023.).

⁽²⁶⁹⁾ Sk. 2003. gada dekrēta 10. pantu un Likumdošanas dekrēta Nr. 162/2007 14. panta 1. punktu.

⁽²⁷⁰⁾ Lai saņemtu drošības sertifikātu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir jāpierāda atbilstība īpašajām prasībām par drošu kustību valsts dzelzceļa infrastruktūrā, kuras izriet no drošības noteikumiem, tehniskajiem standartiem un valsts standartiem, kas ir spēkā sertifikāta izdošanas laikā. Saskaņā ar *Conferencia pubblica per il trasporto merci in Italia*, 2017. gada oktobris, 27. lpp.) sertifikāta izsniegšana parasti ilga no sešiem mēnešiem līdz vienam gadam.

- (463) Konkurentu pakāpeniskā ienākšana šajos 19 reģionu savienojumos šo secinājumu nemaina, jo tirgus nepilnības esības novērtējums ir jāveic, atsaucoties uz to laiku, kad tiek uzticēta pakalpojumu sniegšana. Jebkurā gadījumā komercdarbības šajos savienojumos visā trešā līguma darbības laikā izrādījās ārkārtīgi niecīgas, kā apstiprināts PWC 3. pētījumā. Kā paskaidroja Itālija, dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem 19 reģionu savienojumos bija jātiek galā ar šādām problēmām:
- a) attiecīgajās teritorijās pastāvoši objektīvi trūkumi pieejamajā dzelzceļa infrastruktūrā, kuru dēļ bija jāizmanto īpašs ritošais sastāvs;
 - b) lielākas manevrēšanas izmaksas, kas parasti saistītas ar tradicionālajiem pārvadājumiem, vagonu sakabināšanas/atkabināšanas dēļ; kā arī
 - c) liels pieprasījuma svārstīgums un no tā izrietošā neiespējamība paļauties uz pastāvīgām satiksmes un ieņēmumu plūsmām ⁽²⁷¹⁾.
- (464) Īpaši attiecībā uz Sicīliju ir būtiski minēt arī papildu infrastruktūras maksas, kas jāmaksā par prāmju pārbraucieniem un manevrēšanu, kā arī Sicīlijas dzelzceļa tīkla iezīmes, kuru dēļ tajā varēja izmantot tikai ļoti vecu un specifisku kravas lokomotīvu veidu.

14 reģionu savienojumi, kuros Trenitalia konkurenti darbojās jau 2008. un 2009. gadā

- (465) Attiecībā uz atlikušajiem 14 reģionu savienojumiem, kuros *Trenitalia* konkurenti darbojās jau 2008.–2009. gadā ⁽²⁷²⁾, Itālija un FS grupa apgalvoja, ka *Trenitalia* konkurentu piedāvājums nebija atbilstošs, jo tas bija pārāk ierobežots (apkalpoto maršrutu, virziena un pakalpojumu veida ziņā) un/vai nestabils (214. un 230.–238. apsvērumi). *Trenitalia* konkurenti īstenoja izdevīgākā maršruta izvēles stratēģiju, jo to piedāvājums bija koncentrēts uz visrentablākajiem maršrutiem un sastāvēja galvenokārt no kombinētajiem pārvadājumu pakalpojumiem ⁽²⁷³⁾.
- (466) PWC 3. pētījums parāda, ka šajos savienojumos konkurentu piedāvājums nebija pietiekams, lai apmierinātu visu attiecīgā gada pieprasījumu pēc pakalpojumiem reģionu savienojumā ⁽²⁷⁴⁾. Turklāt dažos reģionu savienojumos konkurenti dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus sniedza tikai vienā virzienā ⁽²⁷⁵⁾ vai tikai vienā virzienā vismaz attiecībā uz konkrētu transporta veidu ⁽²⁷⁶⁾, savukārt *Trenitalia* bija jāsniedz pakalpojumi abos virzienos. Līdzīgi arī *Trenitalia* konkurentu piedāvājums Kampānijas–Ziemeļitālijas, Abruco–Ziemeļitālijas, Kalabrijas–Kampānijas un Bazilikatas–Ziemeļitālijas savienojumā bija lielāks par *Trenitalia* piedāvājumu tikai attiecībā uz kombinētajiem dzelzceļa pārvadājumiem, savukārt *Trenitalia* bija jāsniedz arī tradicionālie pārvadājumu pakalpojumi. Visbeidzot, konkurenti dažos reģionu savienojumos darbojās tikai dažos maršrutos ⁽²⁷⁷⁾, savukārt *Trenitalia* bija jānodrošina pakalpojumi visos maršrutos, kas pieejami attiecīgajā reģionu savienojumā.
- (467) Komisija uzskata, ka šie elementi tomēr nav pietiekami, lai konstatētu tirgus nepilnības pastāvēšanu iepriekš minētajos 14 reģionu savienojumos.

⁽²⁷¹⁾ Lietotāju pieprasījums pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem (aprēķināts kā *Trenitalia* piedāvājuma un konkurentu piedāvājuma summa) nebija viendabīgs, un šajos reģionu savienojumos vairākus gadus nebija nekādas satiksmes vai satiksmes attālums bija mazāks par 1 000 vilcienkilometriem.

⁽²⁷²⁾ T. i., Abruco–Abruco, Kalabrija–Kalabrija, Kampānija–Kampānija, Apūlija–Apūlija, Abruco–Molīze, Abruco–Apūlija, Bazilikata–Apūlija, Kalabrija–Kampānija, Molīze–Apūlija, Molīze–Ziemeļitālija, Apūlija–Ziemeļitālija, Kampānija–Ziemeļitālija, Bazilikata–Ziemeļitālija un Abruco–Ziemeļitālija.

⁽²⁷³⁾ Izņemot to pārvadājumu piedāvājumu, ko nodrošināja no Abruco, – tur konkurenti piedāvāja arī tradicionālos pārvadājumu pakalpojumus saprātīgā apjomā (lielākoties apkalpojot autobūves nozari).

⁽²⁷⁴⁾ Tas attiecas arī uz tiem savienojumiem, kuros laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam *Trenitalia* konkurentu daļai bija tendence palielināties, piemēram, uz savienojumiem Kampānija–Ziemeļitālija, Apūlija–Ziemeļitālija, Abruco–Apūlija un Abruco–Ziemeļitālija.

⁽²⁷⁵⁾ Piemēram, 2008. gadā *Trenitalia* konkurenti Molīzes–Apūlijas savienojumā sniedza pakalpojumus tikai no Molīzes uz Apūliju un Molīzes–Ziemeļitālijas savienojumā tikai no Ziemeļitālijas uz Molīzi.

⁽²⁷⁶⁾ Tas attiecas uz satiksmi no Abruco uz Apūliju Abruco–Apūlijas savienojumā, ko veidoja tikai tradicionālie pārvadājumi, galvenokārt autopārvadājumi.

⁽²⁷⁷⁾ Tā tas nepārprotami bija Kampānijas–Ziemeļitālijas un Apūlijas–Ziemeļitālijas savienojumā.

- (468) Lai konstatētu, ka pastāv tirgus nepilnība, kas pamato šo 14 reģionu savienojumu iekļaušanu trešajā līgumā, Itālijai būtu bijis jāpierāda, ka tirgū jau esošie operatori nevar apmierināt pārvadājumu vajadzības, ja valsts iestādes šajā nolūkā nav uzlikušas saistības. Faktiski trešā līguma uzticēšanas laikā Itālija pietiekami neņēma vērā pastāvošo tirgus piedāvājumu šajos savienojumos, konstatējot tirgus nepilnību.
- (469) Pirmkārt, PWC 3. pētījumā sniegtie dati liecina, ka 2009. un 2010. gadā *Trenitalia* konkurenti kopā dažos no šiem savienojumiem jau nodrošināja lielāku vilcienkilometru skaitu nekā *Trenitalia* un ka sniegto pakalpojumu apjoms strauji palielinājās ⁽²⁷⁸⁾. PWC 3. pētījums parāda, ka privātie operatori laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam gandrīz divkārtšoja vilcienkilometru skaitu lielākajā daļā no 14 reģionu savienojumiem, kuros tie darbojās. Vilcienkilometru apjoms pieauga arī dažos ziemeļu–dienvidu savienojumos, tādējādi veicinot Itālijas reģionālās kohēzijas mērķa sasniegšanu ⁽²⁷⁹⁾. Itālija neanalizēja, vai pastāvošais tirgus piedāvājums pietiekami veicina 444. apsvērumā norādītā Ziemeļitālijas un Dienviditālijas teritoriālās ekonomiskās un sociālās kohēzijas mērķa sasniegšanu. Turklāt augošais dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu skaits, ko laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam sniedza komerciālie operatori, varētu liecināt par viņu vēlmi vēl vairāk paplašināt savas komercdarbības 14 reģionu savienojumos. Tāpat, ja konkurentu 2009. gadā reģistrētā satiksme izrādījās pietiekama, lai apmierinātu kopējo pieprasījumu pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas reģistrēti 2010. gadā ⁽²⁸⁰⁾, Itālijai būtu vajadzējis papildus pārbaudīt, vai *Trenitalia* pakalpojumi patiešām ir nepieciešami, lai apmierinātu pārvadājumu vajadzības šajos savienojumos ⁽²⁸¹⁾.
- (470) Argumentam, ka privātajiem operatoriem nebija vajadzīgo līdzekļu, lai nodrošinātu visu trešā līguma tvērumu (11,9 miljoni vilcienkilometru), nav nozīmes, jo privāto operatoru kapacitāte bija jānovērtē katrā no 14 reģionu savienojumiem, kuros tie darbojās vai nu 2008., vai 2009. gadā. Patiešām, trešā līguma tvērums bija jānosaka *pēc tam*, kad bija ņemta vērā tirgus piedāvājuma spēja apmierināt pārvadājumu vajadzības.
- (471) Otrkārt, tas, ka konkurenti apkalpoja tikai dažus maršrutus konkrētā reģionu savienojumā, nenozīmē, ka viss reģionu savienojums cieta no tirgus nepilnības. Kā minēts 451. apsvērumā, dzelzceļa kravu pārvadājumu galalietotāji ir ne tikai rūpnieciskie operatori, bet arī kravu pārvadātāji, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus no punkta uz punktu atbilstoši klientu vajadzībām. Itālija nepaskaidroja, kāpēc no šo pārvadātāju viedokļa viens vai vairāki maršruti vienā un tajā pašā reģionu savienojumā nav aizstājami. Komisija uzskata, ka šāds pamatojums būtu bijis nepieciešams, jo Itālija pati nolēma noteikt sabiedriskā transporta vajadzību reģionu savienojuma līmeni, nevis atsevišķu savienojumu līmeni.

⁽²⁷⁸⁾ Jo īpaši, Kampānijas–Ziemeļitālijas savienojumā *Trenitalia* konkurenti 2009. gadā nodrošināja kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 374 300 vilcienkilometru apmērā salīdzinājumā ar 281 500 vilcienkilometriem, ko nodrošināja *Trenitalia*, un 2010. gadā – kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 621 200 vilcienkilometru apmērā salīdzinājumā ar 253 100 vilcienkilometriem, kuros nodrošināja *Trenitalia*. Abruco–Ziemeļitālijas savienojumā *Trenitalia* konkurenti 2009. gadā nodrošināja kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 57 300 vilcienkilometru apmērā, savukārt *Trenitalia* nesniedza nekādus pakalpojumus, un 2010. gadā tie nodrošināja kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 93 400 vilcienkilometru apmērā salīdzinājumā ar 50 900 vilcienkilometriem, ko nodrošināja *Trenitalia*. Kalabrijas–Kampānijas savienojumā *Trenitalia* konkurenti 2009. gadā nodrošināja kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 179 100 vilcienkilometru apmērā salīdzinājumā ar 46 900 vilcienkilometriem, ko nodrošināja *Trenitalia*. Konkurentu piedāvājums 2010. gadā samazinājās līdz 7 200 vilcienkilometriem salīdzinājumā ar 20 100 vilcienkilometriem, ko nodrošināja *Trenitalia*. Savienojumā Bazilikata–Ziemeļitālija *Trenitalia* konkurenti 2009. gadā nodrošināja kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 10 000 vilcienkilometru apmērā un 2010. gadā – kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 1 000 vilcienkilometru apmērā, savukārt *Trenitalia* nesniedza nekādus pakalpojumus. Abruco–Apūlijas savienojumā *Trenitalia* konkurenti 2009. gadā nodrošināja tradicionālos dzelzceļa kravu pārvadājumus 30 500 vilcienkilometru apmērā salīdzinājumā ar 6 800 vilcienkilometriem, ko nodrošināja *Trenitalia*, un kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 37 600 vilcienkilometru apmērā salīdzinājumā ar 1 200 vilcienkilometriem, kuros nodrošināja *Trenitalia*. 2010. gadā *Trenitalia* konkurenti nodrošināja tradicionālos dzelzceļa kravu pārvadājumus 58 600 vilcienkilometru apmērā salīdzinājumā ar 1 100 vilcienkilometriem, ko nodrošināja *Trenitalia*, un kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumus 59 800 vilcienkilometru apmērā, savukārt *Trenitalia* nesniedza nekādus kombinētos dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus.

⁽²⁷⁹⁾ Galvenokārt maršrutos Kampānija–Ziemeļitālija, Apūlija–Ziemeļitālija un Abruco–Ziemeļitālija.

⁽²⁸⁰⁾ Kā tas notika, piemēram, Kalabrijas–Kampānijas savienojumā.

⁽²⁸¹⁾ Itālijas sniegtie dati neļauj secināt, ka *Trenitalia* pakalpojumi patiešām bija nepieciešami, lai apmierinātu pārvadājumu vajadzības šajos savienojumos, jo tie nesniedz visaptverošu priekšstatu par šajos savienojumos reģistrēto dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību. Konkrētāk, Itālija nesniedza informāciju par *Trenitalia* satiksmi 2007. un 2008. gadā šajos savienojumos, bet tikai par konkurentu kopējo satiksmi (nenodalot tradicionālo un kombinēto), sk. PWC 3. pētījumu. Šie dati būtu jāvušī pārbaudīt konkurentu satiksmes tendenci salīdzinājumā ar *Trenitalia* satiksmi laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam un saprast, vai šī tendence attaisnoja PSO attiecībā uz šiem savienojumiem 2010. gadā.

- (472) Treškārt, Komisija nevar piekrist Itālijas argumentam, ka dažos reģionu savienojumos konkurentu piedāvājums nebija pietiekami stabils, lai garantētu minimāla pakalpojumu apjoma pastāvīgu nodrošināšanu ⁽²⁸²⁾. Pirmkārt, apspriešanās ar tirgus dalībniekiem būtu ļāvusi noskaidrot tieši to – vai operatori, kas jau sniedza komercpakalpojumus konkrētos maršrutos vai tīklos, plāno palielināt, saglabāt vai samazināt šos pakalpojumus, bet Itālija izslēdza vajadzību pēc apspriešanās ar tirgus dalībniekiem (sk. 166. apsvērumu). Turklāt trešajā līgumā nebija noteikts konkrēts maršruts, kas *Trenitalia* būtu jāapkalpo, bet gan vispārīgi noteiktas *Trenitalia* saistības apkalpot starpreģionālus savienojumus (neatkarīgi no tā, kādi maršruti tiek apkalpoti šajos reģionos) “pēc pieprasījuma”, ko izteicis jebkurš galalietotājs. Tādējādi arguments, ka konkurenti varēja apkalpot tikai noteiktus maršrutus, nebūtu jāņem vērā, jo arī *Trenitalia* nebija pienākuma saskaņā ar trešo līgumu apkalpot visus maršrutus konkrētā reģionā. Jebkurā gadījumā Komisija norāda, ka konkurentu piedāvājuma iespējamā nestabilitāte ir saistīta arī ar šajos reģionu savienojumos pastāvošajam pieprasījumam raksturīgajām iezīmēm, kas ļoti apgrūtināja tāda stabila minimālā pakalpojumu apjoma noteikšanu, kurš jāsniedz katrā reģionu savienojumā ⁽²⁸³⁾. Visbeidzot, kā uzsvērts 15. tabulā, laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam trīs Itālijas minētajos reģionu savienojumos *Trenitalia* un tā konkurentu piedāvājumam bija līdzīga satiksmes tendence.

15. tabula

Dzelzceļa kravu pārvadājumi 2009. gadā

(vilcienkilometri)

Reģionu savienojums	Konkurenti		Trenitalia	
	Tradicionālie	Kombinētie	Tradicionālie	Kombinētie
Apūlija–Ziemeļitālija	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Kalabrija–Kampānija	—	179 100	264 800	46 900
Bazilikata–Ziemeļitālija	187 900	10 000	380 500	—

Dzelzceļa kravu pārvadājumi 2010. gadā

(vilcienkilometri)

Reģionu savienojums	Konkurenti		Trenitalia	
	Tradicionālie	Kombinētie	Tradicionālie	Kombinētie
Apūlija–Ziemeļitālija	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Kalabrija–Kampānija	—	7 200	80 200	20 100
Bazilikata–Ziemeļitālija	25 600	1 000	340 400	—

- (473) Kā liecina 15. tabulas dati, kad konkurentu satiksme samazinājās, tādu pašu lejupvērstu tendenci piedzīvoja arī *Trenitalia*. Tāpēc šādas *Trenitalia* konkurentu piedāvājuma attīstības cēlonis drīzāk bija lietotāju pieprasījuma samazināšanās, nevis konkurentu piedāvājuma iespējama nestabilitāte. Jebkurā gadījumā līdzīgi samazinājās arī *Trenitalia* piedāvājums, tādējādi negarantējot stabilu piedāvājumu.

⁽²⁸²⁾ Konkrētāk, savienojumos Apūlija–Ziemeļitālija, Kalabrija–Kampānija un Bazilikata–Ziemeļitālija, sk. 235. apsvērumu.

⁽²⁸³⁾ Šīs grūtības atzina pati Itālija, kad tā nolēma noteikt saistības sniegt pakalpojumus “pēc pieprasījuma”, nevis saistības sniegt pakalpojumus noteiktā apjomā.

- (474) Visbeidzot, Komisija norāda, ka Itālija nav pierādījusi, ka *Trenitalia* sniegtajiem pakalpojumiem būtu īpašas iezīmes (salīdzinājumā ar komerciālo operatoru piedāvātajiem pakalpojumiem), kas pamatotu tirgus nepilnību. Trešajam līgumam bija ļoti liels tvērums, ko ierobežoja tikai maksimālais vilcienkilometru skaits, par kuru *Trenitalia* bija tiesības saņemt kompensāciju. Piemēram, trešajā līgumā PSO neaprobežojās tikai ar tādu konkrētu preču pārvadājumiem 14 reģionu savienojumos, kuras komerciālie operatori nevarēja pārvadāt. Gluži pretēji, saskaņā ar trešo līgumu *Trenitalia* varēja pārvadāt jebkāda veida preces, ko pieprasa klienti. Kā liecina PWC 3. pētījums, *Trenitalia* sniegtie kravu pārvadājumu pakalpojumi galvenokārt attiecās uz konteineros pārvadātām precēm, un tas ir tāda veida pakalpojums, kuru būtu varējuši sniegt arī komerciālie operatori. Trešajā līgumā nebija prasīts, lai preces tiktu pārvadātas saskaņā ar noteiktiem standartiem, ko komerciālie operatori nevarēja izpildīt, vai konkrētos vilcienos, kuru šiem operatoriem nebija. Trešajā līgumā PSO tvērums neaprobežojās tikai ar konkrētiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, un Itālija nepierādīja, ka ar trešo līgumu 14 reģionu savienojumos *Trenitalia* tika uzticēti īpaši kravu pārvadājumu pakalpojumi salīdzinājumā ar komerciālo operatoru pakalpojumiem.
- (475) Tas, ka uz *Trenitalia* attiecās punktualitātes saistības⁽²⁸⁴⁾ un saistības nodrošināt pietiekamu drošības līmeni, nemaina iepriekš minēto secinājumu. Punktualitāte un drošība ir kvalitātes standarti, ko sagaida no jebkura kravu pārvadātāja, un nekas lietas materiālos neliecina par to, ka komerciālie operatori nebūtu varējuši izpildīt šādus standartus. Tāpat apstāklis, ka *Trenitalia* bija jānodrošina nediskriminējošas cenas, šajā lietā nav nozīmes, jo šis aspekts pats par sevi nepiešķir īpašas iezīmes pakalpojumiem, kurus *Trenitalia* piedāvāja saskaņā ar trešo līgumu.
- (476) No 469.–475. apsvērumā izklāstītajiem elementiem izriet, ka Itālija nav pierādījusi, ka *Trenitalia* saņēma kompensāciju tikai par tiem pakalpojumiem, kas sniegti, lai novērstu tirgus piedāvājuma trūkumu. Ņemot vērā trešā līguma lielo tvērumu un komerciālo operatoru augsto klātbūtni 14 reģionu savienojumos, Itālijai bija jāveic tirgus papildu izpēte, sabiedriskā apspriešana vai citi piemēroti pētījumi, lai analizētu pastāvošo un prognozēto tirgus piedāvājumu. Tāpēc attiecībā uz 14 reģionu savienojumiem Komisija secina, ka, ciktāl konkurenti tajos darbojās jau trešā līguma uzticēšanas brīdī, trešais līgums neattiecas tikai uz tādiem reģionu savienojumiem, kam raksturīga tirgus nepilnība.
- (477) Attiecībā uz Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumiem, uz kuriem attiecas trešais līgums, Komisija ņem vērā Itālijas sniegto skaidrojumu, ka šie savienojumi ir tikai ziemeļu–dienvidu savienojumu turpinājums, kas ļauj apkopot un optimizēt satiksmes plūsmas (237. apsvēruma). Kā paskaidroja Itālija, šiem papildu savienojumiem bija divi mērķi:
- tie ļāva *Trenitalia* pārdalīt vilcienus un vagonus vai citus nepieciešamos aktīvus no Ziemeļitālijas (kur tā koncentrēja savas komerciālās dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības) uz reģionu savienojumiem, uz kuriem attiecas trešais līgums. Tā kā trešais līgums neparedzēja maršrutus, kuri *Trenitalia* būtu jāapkalpo pēc regulāra grafika, bet gan *ad hoc* maršrutus, kas reģionu savienojumos tiktu apkalpoti pēc pieprasījuma, *Trenitalia* neiedalīja pastāvīgus aktīvus šiem reģionu savienojumiem, bet gan pārorientēja aktīvus uz šiem savienojumiem atkarībā no lietotāja pieprasījuma. Šī pārorientēšana notika Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos, jo nepieciešamie aktīvi galvenokārt atradās Ziemeļitālijā,
 - turklāt *Trenitalia* izmantoja Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumus, lai optimizētu pārvadājamo preču pārvadājumus pārējos reģionu savienojumos. Pateicoties šiem savienojumiem, *Trenitalia* varēja pārvadāt visas preces, kas uzkratas Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos, uz vienu un to pašu galamērķi Dienviditālijā (un otrādi). Citiem vārdiem sakot, Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumi tika izmantoti arī kā palīgmāršruti 33 reģionu savienojumiem, lai apkopotu pārvadātās preces šajos savienojumos un tādējādi pēc iespējas optimizētu slodzes koeficientu.

⁽²⁸⁴⁾ Sk. trešā līguma 3. pielikumu.

- (478) Tāpēc tirgus nepilnības neesība vai esība šajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos galu galā bija atkarīga no tirgus nepilnības neesības vai esības konkrētajā ziemeļu–dienvidu savienojumā, kas saistīts ar Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumu.
- (479) Nobeigumā jānorāda, ka Komisija atzīst, ka pastāv tirgus nepilnība 19 reģionu savienojumos (un ar tiem saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos), kur tirgū bija vērojams nepārprotams dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu komercpiedāvājuma trūkums, jo nebija konkurentu. Turpretī attiecībā uz atlikušajiem 14 reģionu savienojumiem (un saistītajiem Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumiem), kurus trešā līguma uzticēšanas brīdī konkurenti jau apkalpoja, Itālija neveica pilnīgu faktiskā un potenciālā tirgus piedāvājuma analīzi un tāpēc *ex ante* nekonstatēja tirgus nepilnības esību. Tā kā Itālija šajā lietā nav veikusi šo novērtējumu, nav pierādījumu, ka atbalsts būtu bijis nepieciešams, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. No tā izriet, ka kompensācija, kas izmaksāta par pakalpojumiem, kuri sniegti šajos 14 reģionu savienojumos (un saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos), nav saderīga ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 93. pantu.

8.4.3.3.1.3. PSC bija vismazāk kropļojošais pasākums tirgus nepilnības novēršanai

- (480) Visbeidzot, Komisija pārbaudīs, vai trešais līgums bija vismazāk kropļojošais pasākums, ar ko novērst Itālijas konstatēto tirgus nepilnību, ņemot vērā izvirzīto teritoriālās ekonomiskās un sociālās kohēzijas mērķi.
- (481) Itālija apgalvoja, ka laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam tirgus liberalizācija nebija pietiekami nobriedusi, lai garantētu pietiekamu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu līmeni uz Dienviditāliju un no tās pat tad, ja pastāv vispārēja subsīdiu sistēma.
- (482) Komisija uzskata, ka laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam, ņemot vērā tirgū pastāvošo ierobežoto konkurenci, ar atbalsta shēmu ⁽²⁸⁵⁾ nebūtu pieticis, lai nodrošinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu pārklājumu visos Dienviditālijas reģionos. Šāda shēma, kas būtu pieejama visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri izpilda konkrētus atbilstības un būtiskos nosacījumus, būtu varējusi samazināt izmaksas, kas *Trenitalia* konkurentiem radušās par pakalpojumu sniegšanu, bet nebūtu garantējusi minimālo pakalpojumu sniegšanu visos reģionu savienojumos, un tādējādi tā neatbilstu Itālijas izvirzītajam teritoriālās kohēzijas mērķim. 19 reģionu savienojumos, ko raksturoja tirgus nepilnība, konkurenti pārvadājumus nesniedza, un jebkurā gadījumā konkurenti būtu varējuši brīvi izlemt, vai paplašināt savu darbību, aptverot arī tos reģionu savienojumus, kas iepriekš netika apkalpoti ⁽²⁸⁶⁾.
- (483) Turklāt attiecībā uz iespēju uzticēt pakalpojumus dažādiem operatori un tādējādi izvairīties no tā, ka vienā PSC ir apvienots vesels pakalpojumu kopums, Komisija norāda, ka trešais līgums attiecās uz 33 reģionu savienojumiem (braucieni abos virzienos), no kuriem katrs aptvēra vairākus maršrutus. Komisija arī norāda, ka dažādu PSC noslēgšana (un saistītās administratīvās izmaksas) varētu būt bijusi pārmērīgi apgrūtinājoša. Turklāt Itālijai nebija pienākuma rīkot konkursus par PSC attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem un tā varēja tieši piešķirt PSC vienam operatoram. Šo iemeslu dēļ atsevišķu PSC slēgšanai nebūtu bijusi mazāk kropļojoša ietekme uz tirgu.
- (484) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka PSC uzticēšana *Trenitalia* par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu 19 reģionu savienojumos, ko skārusi tirgus nepilnība (un ar tiem saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos), bija piemērots veids, kā nodrošināt Itālijas izvirzītā Ziemeļitālijas un Dienviditālijas teritoriālās kohēzijas mērķa sasniegšanu.

⁽²⁸⁵⁾ Šāda shēma ir pieejama visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izpilda tajā izklāstītos atbilstības un būtiskos nosacījumus. Sk., piemēram, pasākumu, ko Komisija novērtēja lietā SA.45482 – *Rail freight transport support scheme* (Dzelzceļa kravu pārvadājumu atbalsta shēma).

⁽²⁸⁶⁾ Tas nav pretrunā tam, ka Itālija 2015. gadā atteicās no PSC un ieviesa shēmu infrastruktūras piekļuves tarifu un ārējo izmaksu kompensēšanai saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu (lieta SA.45482 – *Rail freight transport support scheme* (Dzelzceļa kravu pārvadājumu atbalsta shēma) – un lieta SA.48759 – *Prolongation of rail freight transport scheme* (Dzelzceļa kravu pārvadājumu shēmas pagarināšana)). Minētās shēmas pamatā bija cits politikas mērķis, proti, atbalstīt intermodālu kravu pārvadājumu pakalpojumu visā valsts teritorijā, nevis garantēt minimāla dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu apjoma nodrošināšanu Dienviditālijā.

8.4.3.3.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumu uzticēšana

- (485) Komisija norāda, ka, kā jau minēts 405. apsvērumā, *Trenitalia* un MIT jau 2010. gada 29. oktobrī vienojās par visiem būtiskajiem trešā līguma elementiem un līgums tika parakstīts 2012. gada 3. decembrī. Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālija pilnvaroja *Trenitalia* pildīt PSO laikposmā, uz kuru attiecas trešais līgums.

8.4.3.3.3. Pārmērīgas kompensācijas neesība

- (486) Apsvērumi, kas jau izklāstīti 432.–437. apsvērumā attiecībā uz tās kompensācijas samērīgumu, kas izmaksāta saskaņā ar trešo līgumu līdz 2012. gada 3. decembrim, attiecas arī uz kompensāciju, kas izmaksāta saskaņā ar trešo līgumu laikposmā no 2012. gada 4. decembra līdz 2014. gada 31. decembrim, jo tika piemērota tā pati atbalsta aprēķināšanas metodika.
- (487) Konkrētāk, Komisija norāda, ka saskaņā ar trešo līgumu izmaksātā kompensācija tika aprēķināta *ex ante*, pamatojoties uz izmaksām, kas saistītas ar pakalpojumu sniegšanu, kā norādīts *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānā, kurš pievienots trešajam līgumam (99. apsvēruma). Līgumā paredzētā kopējā kompensācija aprobežojās ar faktisko finansiālo slogu, kas operatoram radās visā līguma darbības laikā. Turklāt no *ex post* viedokļa kompensācija, kas izmaksāta laikposmā no 2012. gada 3. decembra līdz 2014. gada 31. decembrim, ir mazāka par kopējām izmaksām, kuras uzņēmums reģistrējis par pakalpojumu sniegšanu tajā pašā laikposmā (sk. 436. apsvērumu). Turklāt tā bija pat mazāka par *Trenitalia* ekonomikas un finanšu plānā paredzēto summu.
- (488) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kopējā kompensācija, ko *Trenitalia* saņēma saskaņā ar trešo līgumu, nepārsniedza summu, kas nepieciešama, lai segtu PSO izpildes neto izmaksas, un tāpēc bija samērīga. Tas nozīmē, ka arī kompensācija, kas izmaksāta pēc 2012. gada 3. decembra, bija samērīga. Secinājums par *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu izmaksātās kopējās kompensācijas samērīgumu neskar pārējo to nosacījumu novērtējumu, kas jāizpilda, lai pēc 2012. gada 3. decembra izmaksātās kompensācijas atzītu par saderīgām ar iekšējo tirgu.

8.4.3.3.4. Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci

- (489) Komisija uzskata, ka trešais līgums nevarēja izkropļot konkurenci 19 reģionu savienojumos, kuros ietekmēja tirgus nepilnība. Pirmkārt, lielākajā daļā šo savienojumu *Trenitalia* konkurentiem nebija nepieciešamās darbības atļaujas (sk. 459. apsvērumu). Otrkārt, Komisija norāda, ka pat tad, ja pieņem, ka tiem bija attiecīgā atļauja vai tie to varēja iegūt salīdzinoši īsā laikposmā, trešais līgums neliedza tiem ienākt tirgū, bet tikai nodrošināja pastāvīgu pakalpojumu sniegšanu maršrutos, par kuriem tika pierādīts, ka tirgus dalībniekiem par tiem nav sevišķas intereses (sk. 460. un 461. apsvērumu). Visbeidzot, Itālijas izmantotā pieeja “pēc pieprasījuma” nodrošināja, ka *Trenitalia* piedāvājums nepārsniedza lietotāju pieprasījumu.
- (490) Savukārt attiecībā uz 14 reģionu savienojumiem, par kuriem Komisija konstatēja, ka tajos nepastāvēja tirgus nepilnība (sk. 479. apsvērumu), izmaksātā kompensācija varēja izkropļot konkurenci, jo īpaši ņemot vērā to, ka šajos maršrutos konkurenti jau darbojās laikā, kad *Trenitalia* un MIT bija vienojušies par visiem būtiskajiem trešā līguma elementiem, un ka, ja nebūtu trešā līguma, konkurenti būtu varējuši palielināt savus pakalpojumus jau apkalpotajos reģionu savienojumos.
- (491) Attiecībā uz Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumiem, uz kuriem attiecas trešais līgums, Komisija norāda, ka tie bija paredzēti, lai apkopotu un optimizētu satiksmes plūsmas ziemeļu–dienvidu savienojumos, un tādējādi tie papildināja reģionu savienojumus (237. apsvēruma). Komisija uzskata, ka trešais līgums izkropļoja konkurenci tikai Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos, kas papildina 14 reģionu savienojumus, attiecībā uz kuriem Itālija *ex ante* nav konstatējusi tirgus nepilnības esību.

9. SECINĀJUMI

- (492) Kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar pirmo līgumu, nav valsts atbalsts, izņemot a) kompensāciju, kas piešķirta par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kuri sniegti kopš 2003. gada 22. oktobra, jo šī kompensācija ir pastāvošs atbalsts, un b) no 2003. gada 15. marta piešķirto kompensāciju par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un caur Triestes *Marittima* ostu, jo šī kompensācija ir jauns atbalsts. Šis jaunais atbalsts, kas novērtēts saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Līguma vispārējiem principiem, ir kvalificējams kā saderīgs valsts atbalsts attiecībā uz summām, kuras izmaksātas par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju; tas ir kvalificējams kā nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts attiecībā uz summām, kas izmaksātas par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu.
- (493) Kompensācija, kas izmaksāta saskaņā ar otro līgumu un novērtēta saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Līguma vispārējiem principiem, ir kvalificējama kā saderīgs valsts atbalsts, izņemot atbalstu, kurš izmaksāts par tarifu saistībām attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem caur Triestes *Marittima* ostu, jo tas ir kvalificējams kā nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts.
- (494) Runājot par trešo līgumu, kompensācija, kas izmaksāta līdz 2012. gada 3. decembrim un novērtēta saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Līguma vispārējiem principiem, ir kvalificējama kā saderīgs valsts atbalsts. Kompensācija, kura izmaksāta pēc 2012. gada 3. decembra saskaņā ar trešo līgumu un kuras saderība ir novērtēta saskaņā tieši ar LESD 93. pantu, ir nelikumīgs atbalsts un daļēji kvalificējama kā saderīgs, daļēji kā nesaderīgs atbalsts. Summa, ko Itālija izmaksājusi *Trenitalia* par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti turpmāk uzskaitītajos 19 reģionu savienojumos, ir nelikumīgs un saderīgs atbalsts: Molīze–Molīze, Sicīlija–Sicīlija, Abruco–Bazilikata, Abruco–Kampānija, Abruco–Kalabrija, Abruco–Sicīlija, Bazilikata–Kalabrija, Bazilikata–Kampānija, Bazilikata–Sicīlija, Kalabrija–Apūlija, Kalabrija–Sicīlija, Kampānija–Molīze, Kampānija–Apūlija, Kampānija–Sicīlija, Molīze–Kalabrija, Molīze–Sicīlija, Apūlija–Sicīlija, Sicīlija–Ziemeļitālija, Kalabrija–Ziemeļitālija (un saistītie Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumi). Summa, ko Itālija izmaksājusi *Trenitalia* par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kuri sniegti turpmāk uzskaitītajos 14 reģionu savienojumos, ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts: Abruco–Abruco, Kalabrija–Kalabrija, Kampānija–Kampānija, Apūlija–Apūlija, Abruco–Molīze, Abruco–Apūlija, Bazilikata–Apūlija, Kalabrija–Kampānija, Molīze–Apūlija, Molīze–Ziemeļitālija, Apūlija–Ziemeļitālija, Kampānija–Ziemeļitālija, Bazilikata–Ziemeļitālija, Abruco–Ziemeļitālija (un saistītie Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumi). Attiecībā uz 14 reģionu savienojumiem, kurus apkalpoja arī *Trenitalia* konkurenti, Itālija ir pielāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka, nepastāvot trešajam līgumam, tirgus nebūtu varējis sniegt visus pakalpojumus, kurus *Trenitalia* sniedza saskaņā ar trešo līgumu, vai to daļu.

16. tabula

Secinājums par trim PSC

Valsts atbalsta pasākumi	Valsts atbalsta novērtējums
Pirmais līgums	Atbalsta nav: kompensācija par a) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pirms 2003. gada 15. marta, b) iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem pirms 2003. gada 22. oktobra. Pastāvošs atbalsts: kompensācija par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem laikā no 2003. gada 22. oktobra līdz 2003. gada 31. decembrim. Jauns atbalsts: kompensācija par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem TERFN laikā no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim, tai skaitā: — saderīgs atbalsts: kompensācija par starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju, — nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts: kompensācija par starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu caur Triestes <i>Marittima</i> ostu.

Valsts atbalsta pasākumi	Valsts atbalsta novērtējums
Otrais līgums	Jauns atbalsts: kompensācija par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, tai skaitā: — saderīgs atbalsts: kompensācija par starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju un par iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu (tarifu saistības un saistības veikt darbību), — nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts: kompensācija par starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu caur Triestes <i>Marittima</i> ostu.
Trešais līgums	Jauns atbalsts: kompensācija par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, tai skaitā: — saderīgs atbalsts: atbalsts, kas izmaksāts līdz 2012. gada 3. decembrim par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, — nelikumīgs un saderīgs atbalsts: atbalsts, kas izmaksāts pēc 2012. gada 3. decembra par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu 456. apsvērumā minētajos 19 reģionu savienojumos un saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos, — nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts: atbalsts, kas izmaksāts pēc 2012. gada 3. decembra par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu 457. apsvērumā minētajos 14 reģionu savienojumos un saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos.

10. ATGŪŠANA

- (495) Saskaņā ar LESD un Savienības tiesu iedibināto judikatūru, ja Komisija ir konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, Komisija ir kompetenta lemt, ka dalībvalstij šis atbalsts ir jāmaina vai jāizbeidz ⁽²⁸⁷⁾. Tāpat Savienības tiesas ir pastāvīgi lēmušas, ka dalībvalstij pienākumu izbeigt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, nosaka, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ⁽²⁸⁸⁾.
- (496) Šajā saistībā Savienības tiesas ir noteikušas, ka minētais mērķis ir sasniegts, kad saņēmējs ir atmaksājis piešķirtās nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi iekšējā tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta izmaksāšanas ⁽²⁸⁹⁾.
- (497) Ievērojot šo judikatūru, Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ⁽²⁹⁰⁾ 16. panta 1. punktā ir noteikts: “Kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja.”
- (498) Tādējādi, ņemot vērā, ka daļa no *Trenitalia* kompensācijām, kas minētas 492.–494. apsvērumā, tika īstenotas, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un tika atzītas par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, tās atgūst, lai atjaunotu stāvokli, kas pastāvēja iekšējā tirgū pirms to piešķiršanas. Atgūstamajai summai pieskaita procentus par laikposmu no dienas, kad atbalsts nodots *Trenitalia* rīcībā, līdz tā faktiskās atgūšanas dienai.

⁽²⁸⁷⁾ 1973. gada 12. jūlija spriedums Komisija/Vācija, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punkts.

⁽²⁸⁸⁾ 1990. gada 21. marta spriedums Beļģija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. punkts.

⁽²⁸⁹⁾ 1999. gada 17. jūnija spriedums Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

⁽²⁹⁰⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

- (499) Savienības tiesību aktos nav paredzēts, ka Komisijai, uzdodot atgūt atbalstu, kas atzīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, būtu skaitliski jāizsaka precīza atgūstamā atbalsta summa. Pietiek ar to, ka Komisijas lēmumā tiek norādīta informācija, kas dod lēmuma adresātam iespēju pašam bez pārliedzīgām grūtībām noteikt minēto summu ⁽²⁹¹⁾.
- (500) *Trenitalia* piešķirtā nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta summu aprēķina, kā norādīts turpmāk.
- (501) Tā nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta summu, kas piešķirts *Trenitalia* saskaņā ar pirmo un otro līgumu kā kompensācijas par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu caur Triestes *Marittima* ostu laikā no 2003. gada 15. marta līdz 2008. gada 31. decembrim, aprēķina, no faktiskajiem ieņēmumiem, kuri gūti, piemērojot tarifu saistības, atņemot ieņēmumus, ko *Trenitalia* būtu guvis no standarta likmes piemērošanas, un šo starpību reizinot ar to vagonu kopskaitu, kurus apkalpo Triestes *Marittima* ostā.
- (502) Tā nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta summu, kas piešķirts *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu pēc 2012. gada 3. decembra par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu 494. apsvērumā minētajos 14 reģionu savienojumos un saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos, aprēķina, ņemot vērā to vilcienkilometru īpatsvaru, ko *Trenitalia* apkalpojis minētajos 14 reģionu savienojumos (un saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos), salīdzinājumā ar kopējo vilcienkilometru daudzumu, kas kompensēts saskaņā ar trešo līgumu pēc 2012. gada 3. decembra.
- (503) Komisija norāda, ka pēc lēmuma par procedūras sākšanu *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļā tika veikts būtisks pārstrukturēšanas process (sk. 46. un 47. apsvērumu). FS grupa, kas ir *Trenitalia* vienīgā īpašniece, 2017. gadā nodeva visas savas kravu pārvadājumu darbības jaunai vienībai ar nosaukumu *Mercitalia Group*, kura ir pilnīgā FS grupas kontrolē. Šis pārstrukturēšanas process ietvēra *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas atvasināšanu par labu *Mercitalia Rail*.
- (504) Ja nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta saņēmējs ir nodevis visas savas darbības vai to daļu citam uzņēmumam, pienākumu atmaksāt nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu var attiecināt arī uz uzņēmumu, kas ir faktiski guvis priekšrocību darbību nodošanas rezultātā (tiesību pārņēmējs uzņēmums) ⁽²⁹²⁾. Turklāt apvienošanās vai citu veidu uzņēmējdarbības reorganizācijas gadījumā pienākums atmaksāt atbalstu var tikt nodots tai vienībai, kura turpina pastāvēt pēc apvienošanās ⁽²⁹³⁾.
- (505) Komisija norāda, ka *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas nodošana *Mercitalia Logistics* būtībā bija uzņēmējdarbības reorganizācija, kas izpaudās kā dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmējdarbības nodošana FS grupas iekšienē no *Trenitalia* uzņēmumam *Mercitalia Rail*, nesamaksājot nekādu cenu. FS grupa pati norādīja, ka nodošana ir tās kravu pārvadājumu uzņēmējdarbības reorganizācija (sk. 46. apsvērumu). Kā atzinušas Itālijas iestādes, no 2017. gada 1. janvāra *Mercitalia Rail* kā *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas jaunais īpašnieks saskaņā ar Itālijas tiesību aktiem kļuva par *Trenitalia* juridisko tiesību pārņēmēju dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū.
- (506) Saskaņā ar paziņojuma par atgūšanu 95. punktu apvienošanās vai cita veida uzņēmējdarbības reorganizācijas gadījumā uzņēmums, kam jāatmaksā nesaderīgs un nelikumīgs atbalsts, ir sākotnējais saņēmējs vai, ja atbalstu nevar atgūt no tā, tā juridiskais tiesību pārņēmējs.

⁽²⁹¹⁾ 2007. gada 18. oktobra spriedums Komisija/Francija, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, 29. punkts un tajā minētā judikatūra.

⁽²⁹²⁾ 1991. gada 21. marta spriedums Itālija/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 57. punkts, un Komisijas paziņojums "Komisijas paziņojums par nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta atgūšanu", OV C 247, 23.7.2019., 1. lpp. (turpmāk tekstā – "paziņojums par atgūšanu"), 89. punkts. Atmaksājot atbalstu, saņēmējam ir jāzaudē priekšrocība, kas tam iepriekš bija tirgū, un tiek atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas.

⁽²⁹³⁾ Paziņojuma par atgūšanu 95. punkts.

- (507) Tāpēc Komisija secina, ka visu atbalstu, kas saskaņā ar šo lēmumu atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu, Itālija atgūst no *Trenitalia* kā minētā atbalsta tiešā saņēmēja vai, ja Itālija nevar atgūt nelikumīgo un nesaderīgo atbalstu no *Trenitalia*, no *Trenitalia* juridiskā tiesību pārņēmēja *Mercitalia Rail*.
- (508) Iepriekš minētais secinājums nemainīts, pat pieņemot, ka, kā to apgalvo Itālijas iestādes, juridiskās tiesību pārņemšanas rezultātā *Mercitalia Rail* netika nodotas saistības, kas saistītas ar nelikumīgo un nesaderīgo atbalstu, kurš piešķirts *Trenitalia* pirms atvasināšanas (sk. 198. apsvērumu). Faktiski, kā paskaidrots 511.–517. apsvērumā, *Mercitalia Rail* jebkurā gadījumā ir kvalificējams arī kā *Trenitalia* saimnieciskais tiesību pārņēmējs dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū.
- (509) Saskaņā ar paziņojuma par atgūšanu 89. punktu, ja atgūšanas lēmuma īstenošanas stadijā atbalstu no sākotnējā saņēmēja nevar atgūt un šis atbalsts ir nodots citam uzņēmumam, dalībvalstij būtu jāattiecina atgūšana uz uzņēmumu, kas ir faktiski guvis priekšrocību darbību nodošanas rezultātā, un jānodrošina, ka atgūšanas pienākums netiek apiets. Šāda nodošana var izpausties kā saņēmēja veikta visu aktīvu vai to daļas pārdošana, pēc kuras attiecīgo darbību vairs neveic tā pati juridiskā persona.
- (510) Saskaņā ar Tiesas 2003. gada 8. maija spriedumu Itālija un *SIM 2*/Komisija ⁽²⁹⁴⁾ tas, vai starp atbalsta saņēmēju un uzņēmumu, kuram nodoti tā aktīvi, pastāv saimnieciskā pēctecība, tiek novērtēts, izmantojot rādītāju kopumu. Lai konstatētu saimniecisko pēctecību starp diviem uzņēmumiem, var ņemt vērā šādus faktorus, bet tiem visiem nav obligāti jābūt izpildītiem ⁽²⁹⁵⁾: a) vai pārdošanas cena atbilst tirgus cenai vai ne, b) nodošanas tvērums (aktīvi un saistības, darbaspēks, aktīvu funkcionālo kopumu esība), c) pircēja(-u) identitāte, d) nodošanas brīdis (pēc sākotnējā novērtējuma sākšanas, formālās izmeklēšanas procedūras vai galīgā lēmuma pieņemšanas), e) darījuma ekonomiskā loģika.
- (511) Šajā lietā Komisija uzskata, ka pastāv vairāki faktori, kas kopā ļauj secināt, ka starp *Trenitalia* un *Mercitalia Rail* pastāv saimnieciskā pēctecība.
- (512) Pirmkārt, attiecībā uz pircēja identitāti – nodotās darbības galu galā palika viena un tā paša īpašnieka (*Ferrovie dello Stato S.p.A.*) pārziņā. Nav apstrīdams, ka gan *Trenitalia*, gan *Mercitalia Rail* (pēdējo minēto uzņēmumu netieši – ar *Mercitalia Logistics* starpniecību) kontrolē *Ferrovie dello Stato S.p.A.*, FS grupas pārvaldītājsabiedrība.
- (513) Otrkārt, attiecībā uz darījuma ekonomisko loģiku un mērķi ir arī skaidrs, ka viss darījums bija iecerēts kā vienkārša uzņēmējdarbības reorganizācija FS grupā (48. apsvērumu). Šīs reorganizācijas mērķis bija turpināt vadīt *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļu un pārējās FS grupas dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības efektīvāk, piešķirot tās vienai vienībai (*Mercitalia Group*).
- (514) Treškārt, nav apstrīdams (sk. 47. apsvērumu), ka *Mercitalia Rail* nav samaksājis *Trenitalia* nekādu cenu par *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas nodošanu un ka nodošana notika, samazinot *Trenitalia* pamatkapitālu un proporcionāli palielinot *Mercitalia Rail* kapitāla vērtību par summu, kas atbilst *Trenitalia* nodotās kravu pārvadājumu nodaļas uzskaites vērtībai. Tāpēc darījums nebija strukturēts tā, lai novērstu nesaderīgā atbalsta nodošanu no *Trenitalia* uzņēmumam *Mercitalia Rail*.

⁽²⁹⁴⁾Tiesas 2003. gada 8. maija spriedums Itālijas Republika un *SIM 2 Multimedia SpA*/Komisija, C-328/99 un C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

⁽²⁹⁵⁾Šo rādītāju kopumu Tiesa apstiprināja 2021. gada 29. aprīļa spriedumā *Fortischem a.s.*, C-890/19 P, ECLI:EU:C:2021:345, 59. punkts.

- (515) Ceturtkārt, runājot par nodošanas tvērumu, kā norādīja Itālijas iestādes un pati FS grupa savā 2017. gada finanšu pārskatā (sk. 46. un 47. apsvērumu), *Mercitalia Rail* pārņēma visus *Trenitalia* kravas nodaļas aktīvus⁽²⁹⁶⁾ un spēkā esošos līgumus. Konkrētāk, *Mercitalia Rail* pārņēma a) visus komercīgumus, ko *Trenitalia* noslēdzis attiecībā uz kravu pārvadājumu darbību, kā arī piekļuvi visai *Trenitalia* kravu pārvadājumu klientu informācijai un datiem; b) visu *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļas darbaspēku un vadību (t. i., 3 117 darbiniekus un 15 direktorus), kam tika saglabāti tādi paši līguma nosacījumi, kādi bija spēkā pirms atvasināšanas; c) visas komerciālā un intelektuālā īpašuma licences, kas attiecas uz kravu pārvadājumu darbībām un kas piederēja *Trenitalia*; d) visus nomas līgumus, kas attiecas uz kravu pārvadājumu darbībām (ritošais sastāvs, infrastruktūra u. c.), kā arī īpašumtiesības uz aktīviem, kas iepriekš piederēja *Trenitalia*; un e) uzņēmumam *Trenitalia* Itālijā un jebkurā citā dalībvalstī piešķirtās jaudas tiesības un tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai un/vai apkalpes iekārtām. Nodšana ietvēra arī attiecīgu *Trenitalia* saistību daļu⁽²⁹⁷⁾.
- (516) Visbeidzot, runājot par nodošanas brīdi, uzņēmējdarbības reorganizācija notika pēc formālās izmeklēšanas procedūras sākšanas, t. i., kad *Trenitalia* jau zināja par atgūšanas risku.
- (517) Visi 512.–516. apsvērumā minētie elementi norāda uz saimnieciskās pēctecības pastāvēšanu starp *Trenitalia* un *Mercitalia Rail* attiecībā uz to uzņēmējdarbību kravu pārvadājumu jomā. Itālijas iestādes nesniedza nevienu elementu, kas būtu pretrunā šim secinājumam. Arguments, ka *Trenitalia* nebija nodoma nodot *Mercitalia Rail* iespējamās saistības, kas izriet no jebkāda nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta, un ka trešais līgums jau bija beidzies, neizslēdz to, ka *Mercitalia Rail* ir guvis priekšrocību no nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta, kuru saņēmusi *Trenitalia* kravu pārvadājumu nodaļa. Tas, ka *Trenitalia* drošības sertifikāts netika nodots, pats par sevi neizslēdz, ka *Mercitalia Rail* darbojās kā *Trenitalia* saimnieciskais pēctecis, un katrā ziņā tas ir saistīts ar to, ka jaunizveidotajam *Mercitalia Rail* saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem⁽²⁹⁸⁾ bija jāiegūst savs sertifikāts, lai tas varētu darboties kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū.
- (518) Ņemot vērā saimnieciskās pēctecības esību starp *Trenitalia* un *Mercitalia Rail* attiecībā uz to uzņēmējdarbību kravu pārvadājumu jomā, pēdējais minētais uzņēmums būtu jāuzskata par *Trenitalia* saimniecisko tiesību pārņēmēju.
- (519) Noslēgumā jānorāda, ka tad, ja nelikumīgo un nesaderīgo atbalstu nevar atgūt no *Trenitalia*, atgūšana būtu jāattiecinā arī uz *Mercitalia Rail* kā *Trenitalia* juridisko tiesību pārņēmēju vai jebkurā gadījumā kā *Trenitalia* saimniecisko tiesību pārņēmēju,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Kompensācija, kas piešķirta *Trenitalia* saskaņā ar pirmo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, nav valsts atbalsts, ciktāl tā attiecas uz a) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā, kas sniegti pirms 2003. gada 15. marta; un b) iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti pirms 2003. gada 22. oktobra.

⁽²⁹⁶⁾ Kā Itālijas iestādes paskaidroja savās 2023. gada 11. aprīļa atbildēs, aktīvi bija materiālie aktīvi (ēkas, rūpnīcas, aprīkojums, ritošais sastāvs), nemateriālie aktīvi (galvenokārt programmatūra, kas saistīta ar nodaļas pārvaldības sistēmām), līdzdalība meitasuzņēmumos, asociētajos uzņēmumos un citos uzņēmumos, inventārs (jo īpaši rezerves daļas ritošā sastāva uzturēšanai), pircēju un pasūtītāju īstermiņa parādi.

⁽²⁹⁷⁾ Kā Itālijas iestādes paskaidroja savā 2023. gada 11. aprīļa iesniegumā, nodotās saistības ietvēra šā uzņēmējdarbības atzara finanšu parādu (kas galvenokārt bija mātesuzņēmuma *Ferrovie dello Stato S.p.A.* nodrošinātais īstermiņa finansējums), uzkrājumus atlaišanas pabalstiem un citiem personāla pabalstiem, uzkrājumu riska un maksu segšanai, citas īstermiņa saistības un īstermiņa parādus piegādātājiem. Turpretī, kā minēts 198. apsvērumā, nodošana neietvēra saistības, kas varētu izrietēt no konstatējuma par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, kurš pirms atvasināšanas piešķirts *Trenitalia* par dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

⁽²⁹⁸⁾ Sk. 44. zemsvītras piezīmi.

Kompensācija, kas *Trenitalia* piešķirta saskaņā ar pirmo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu līdz 2003. gada 31. decembrim, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ciktāl tā attiecas uz a) starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā, kas sniegti no 2003. gada 15. marta; un b) iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti no 2003. gada 22. oktobra.

Kompensācija, kas *Trenitalia* piešķirta saskaņā ar otro līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

Kompensācija, kas *Trenitalia* piešķirta saskaņā ar trešo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Valsts atbalsts, kas piešķirts *Trenitalia* saskaņā ar pirmo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir kvalificējams kā pastāvošs atbalsts, ciktāl tas attiecas uz iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti laikā no 2003. gada 22. oktobra līdz 2003. gada 31. decembrim. Valsts atbalsts, kas piešķirts *Trenitalia* saskaņā ar pirmo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir kvalificējams kā jauns atbalsts, ciktāl tas attiecas uz starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā, kas sniegti laikā no 2003. gada 15. marta līdz 2003. gada 31. decembrim.

Valsts atbalsts, kas piešķirts *Trenitalia* saskaņā ar otro līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir kvalificējams kā jauns atbalsts.

Valsts atbalsts, kas piešķirts *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir kvalificējams kā jauns atbalsts.

3. pants

Valsts atbalsts, kas izmaksāts *Trenitalia* saskaņā ar pirmo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu starp Itālijas Triestes ostu un Ungāriju, ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Valsts atbalsts, kas izmaksāts *Trenitalia* saskaņā ar pirmo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu caur Triestes *Marittima* ostu, tika ieviests nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

Valsts atbalsts, kas izmaksāts *Trenitalia* saskaņā ar otro līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, izņemot valsts atbalstu, kurš izmaksāts *Trenitalia* par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu caur Triestes *Marittima* ostu, – tas tika ieviests nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

Valsts atbalsts, kas izmaksāts *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ir likumīgs, ciktāl runa ir par atbalstu, kurš izmaksāts līdz 2012. gada 3. decembrim, savukārt atbalsts, kas izmaksāts pēc 2012. gada 3. decembra, tika ieviests nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Valsts atbalsts, kas izmaksāts *Trenitalia* saskaņā ar trešo līgumu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, izņemot valsts atbalstu, kurš izmaksāts pēc 2012. gada 3. decembra par pakalpojumiem 14 reģionu savienojumos (arī visos saistītajos Ziemeļitālijas–Ziemeļitālijas savienojumos) – Abruco–Abruco, Kalabrija–Kalabrija, Kampānija–Kampānija, Apūlija–Apūlija, Abruco–Molīze, Abruco–Apūlija, Bazilikata–Apūlija, Kalabrija–Kampānija, Molīze–Apūlija, Molīze–Ziemeļitālija, Apūlija–Ziemeļitālija, Kampānija–Ziemeļitālija, Bazilikata–Ziemeļitālija, Abruco–Ziemeļitālija, – tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

4. pants

Itālija atgūst 3. pantā minēto nesaderīgo atbalstu no *Trenitalia* vai, ja šo atbalstu nav iespējams atgūt no *Trenitalia*, no *Trenitalia* tiesību pārņēmēja *Mercitalia Rail*.

Par atgūstamajām summām tiek maksāti procenti no datuma, kurā tās tika nodotas saņēmēja rīcībā, līdz to faktiskajai atgūšanai.

Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ⁽²⁹⁹⁾ V nodaļu un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008 ⁽³⁰⁰⁾, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

5. pants

Šā lēmuma 3. pantā minēto nesaderīgo atbalstu atgūst nekavējoties un efektīvi.

Itālija nodrošina, ka šis lēmums tiek īstenots četru mēnešu laikā pēc lēmuma paziņošanas dienas.

6. pants

Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija iesniedz šādu informāciju:

- kopējā atbalsta summa, ko saņēmis saņēmējs,
- kopējā no saņēmēja atgūstamā summa (pamatsumma un atgūšanas procenti),
- sīks to pasākumu apraksts, kas jau veikti vai ko plānots veikt, lai izpildītu šo lēmumu,
- dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

Itālija turpina informēt Komisiju par to valsts pasākumu īstenošanas gaitu, kuri veikti, lai īstenotu šo lēmumu, tikmēr, kamēr nav pabeigta 3. pantā minētā atbalsta atgūšana. Tā pēc vienkārša Komisijas pieprasījuma bez kavēšanās sniedz informāciju par pasākumiem, kas jau veikti vai ko plānots veikt, lai izpildītu šo lēmumu. Turklāt tā sniedz sīku informāciju par atbalsta un atgūšanas procentu summām, kas jau ir atgūtas no saņēmēja.

7. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

⁽²⁹⁹⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽³⁰⁰⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 271/2008 (2008. gada 30. janvāris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

Komisija var publicēt atbalsta un atgūšanas procentu summas, kas atgūtas, piemērojot šo lēmumu, neskarot Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ⁽³⁰¹⁾ 30. pantu.

Briselē, 2023. gada 24. novembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Didier REYNDERS

⁽³⁰¹⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).