2024/2864

18.11.2024 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2024/2864 НА КОМИСИЯТА

от 24 ноември 2023 година

относно SA.32179 (2014/C) — мерки за държавна помощ в полза на Trenitalia SpA и FS Logistica SpA — Италия

(нотифицирано под номер C(2023) 7891)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с тези разпоредби ([1]), и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На 29 декември 2010 г. Комисията получи жалба относно предоставянето на предполагаема държавна помощ от Италия в полза на Trenitalia S.p.A. („Trenitalia“) чрез Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. („RFI“). Както Trenitalia, така и RFI са дъщерни дружества на Ferrovie dello Stato S.p.A. („FS“) (вж. раздел 2.1). Според жалбоподателя някои прехвърляния на активи на железопътната инфраструктура в рамките на групата FS ([2]), от RFI на други дружества от тази група, са включвали помощ. Жалбата беше регистрирана под номер SA.32179 (2010/CP).

(2) На 11 февруари 2011 г. Комисията препрати тази жалба на италианските органи и поиска информация относно мерките, предмет на разследването. На 1 април 2011 г. Италия предостави частичен отговор на това искане. На 14 юни 2011 г. Комисията изпрати на Италия напомнително писмо с искане да предостави липсващата информация. На 12 юли 2011 г. Италия предостави допълнителна информация в отговор на искането на Комисията за информация от 11 февруари 2011 г.

(3) На 24 ноември 2011 г. Комисията поиска от Италия допълнителна информация. На 31 януари 2012 г. Италия предостави исканата информация. На 8 януари 2013 г. Италия предостави допълнителна информация на Комисията.

(4) С писмо от 28 март 2014 г. Комисията уведоми Италия, че е взела решение да открие процедурата, определена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) („решението за откриване на процедурата“) по отношение на определени прехвърляния на активи от RFI на Trenitalia и FS Logistica S.p.A. („мерките, предмет на разследването“).

(5) В решението за откриване на процедурата Комисията също така информира Италия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на компенсация, предоставена от Италия на Trenitalia за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга в областта на железопътните товарни превози (дело SA.32953). Оценката на тази мярка съгласно правилата за държавна помощ е предмет на отделно окончателно решение на Комисията.

([1]) ОВ C 156, 23.5.2014 г., стр. 77.

([2]) В настоящото решение FS и дружествата, които FS притежава и контролира, включително RFI и Trenitalia, се наричат „групата FS“. За описание на структурата на групата FS вж. раздел 2 от настоящото решение, както и официалната уебстраница на групата FS, която е на разположение на следния адрес: https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) На 22 април 2014 г. Италия поиска удължаване на срока за представяне на мнения по решението за откриване на процедурата, което беше разрешено от Комисията на 28 април 2014 г. На 21 май 2014 г. Италия поиска допълнително удължаване на срока за представяне на мнения по решението за откриване на процедурата, което беше разрешено от Комисията на следващия ден.

(7) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 23 май 2014 г. ([3]) Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно мерките, предмет на разследването.

(8) В периода между юни и юли 2014 г. Комисията получи мнения относно решението за откриване на процедурата от три заинтересовани страни. Италия представи мнение на 24 юни 2014 г. На 13 юни 2014 г. FerCargo, сдружение на частни оператори на железопътни товарни превози, поиска удължаване на срока за представяне на мнения относно решението за откриване на процедурата, което беше разрешено от Комисията; FerCargo представи мнение на 8 юли 2014 г. На 16 юни 2014 г. FS поиска удължаване на срока за представяне на мнението си относно решението за откриване на процедурата, което беше разрешено от Комисията; На 23 юли 2014 г. FS представи мнение от името на групата FS. Общността на европейските железници и инфраструктурни дружества (Community of European Railways and Infrastructure Companies — CER) представи мнението си на 19 юни 2014 г.

(9) На 20 юни и 6 август 2014 г. Комисията изпрати мненията на заинтересованите страни на Италия. На 24 септември 2014 г. Италия поиска удължаване на срока, в който да представи коментарите си по мненията на заинтересованите страни. На следващия ден това удължаване беше разрешено от Комисията. На 20 ноември 2014 г. Италия изпрати коментарите си по мненията на заинтересованите страни. На 4 ноември 2015 г. Италия предостави допълнителна информация към коментарите си.

(10) На 20 септември 2017 г. Комисията изпрати искане за информация до Италия, на което Италия отговори на 16 и 30 ноември 2017 г. На 22 декември 2017 г. Комисията изпрати допълнително искане за информация до Италия, на което Италия отговори частично на 31 януари 2018 г. На 21 март 2018 г. се проведе среща между службите на Комисията и органите на Италия. На 3 април 2018 г. Комисията изпрати до Италия искане за допълнителна информация, на което Италия отговори на 23 май 2018 г. На 17 декември 2018 г. се проведе среща между службите на Комисията и италианските органи, последвана от друга среща на 22 януари 2019 г. Допълнителна информация беше предоставена от Италия на 26 април и 28 юни 2019 г.

(11) На 20 декември 2019 г. Комисията изпрати искане за информация до Италия, на което Италия отговори на 31 януари 2020 г.

(12) В началото на 2020 г. избухна пандемията от COVID-19, която предизвика тежък шок за икономиките на Съюза и наложи координиран икономически отговор от страна на държавите членки и институциите на Съюза, за да се смекчат отрицателните последици за икономиката на Съюза. При тези извънредни обстоятелства Комисията се постара да отговори спешно на уведомленията за мерки за държавна помощ, предоставени в контекста на пандемията от COVID-19, и въведе всички необходими процедурни улеснения, за да даде възможност за бърз процес на одобрение от страна на Комисията ([4]). По време на кризата, свързана с COVID-19, Комисията трябваше да отдаде приоритет на мерките за държавна помощ във връзка с COVID-19 ([5]); в резултат на това завършването на официалната процедура по разследване на мерките, предмет на разследването, както и завършването на други процедури се забавиха.

([3]) Вж. бележка под линия 1.

([4]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейската централна банка, Европейската инвестиционна банка и Еврогрупата „Координирани икономически мерки в отговор на пандемията от COVID-19“, COM(2020) 112 final, 13. 3.2020 г., раздел 5.

([5]) Списък на решенията, приети от Комисията в контекста на кризата, свързана с COVID-19, е достъпен на уебсайта на ГД „Конкуренция“ на следния адрес: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (последно посетен на 20.10.2023 г.).

(13) Освен това на 24 февруари 2022 г. Русия започна акт на агресия срещу Украйна. Преките и косвените последици от руската военна агресия имаха икономическо отражение върху целия вътрешен пазар. Тази ситуация налагаше бърза реакция от страна на Комисията, за да се смекчат социалните и икономическите отрицателни последици в Съюза. При тези обстоятелства Комисията беше призована да реагира спешно на уведомленията за мерки за държавна помощ, предоставени в контекста на украинската криза ([6]). През 2022 г. и 2023 г. Комисията трябваше да отдаде приоритет на разглеждането на тези мерки за държавна помощ ([7]), което доведе до допълнително забавяне на приключването на официалната процедура по разследване на мерките, предмет на разследването.

(14) На 17 октомври 2023 г. Италия по изключение се съгласи да се откаже от правата си, произтичащи от член 342 от ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958 ([8]), както и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

2. ОПИСАНИЕ НА ГРУПАТА FS И КОНТЕКСТА НА ОТВАРЯНЕТО НА ПАЗАРА

2.1. Реорганизация на групата FS

(15) Дружеството Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni („предишното FS“) е било италианският железопътен оператор, напълно интегриран вертикално, и единственият правен субект, отговарящ за обществения железопътен транспорт както за пътници, така и за товари, до преструктурирането му, започнало в края на 90-те години на миналия век. Предишното FS е притежавало всички активи, необходими за изпълнение на задълженията си, и е било 100 % собственост на италианското Министерство на икономиката и финансите („MEF“).

(16) Между 1998 г. и 2001 г. Италия реорганизира предишното FS, като създава нови дъщерни дружества, отговарящи за различни стопански сфери на дейност, на които предишното FS прехвърля всички свои активи и дейности. По-специално Италия създава ново холдингово дружество, контролирано на 100 % от MEF, а именно FS, което притежава и контролира всички дружества, работещи в различните стопански сфери на дейност, включително следните:

а) Trenitalia, създадено през юни 2000 г., което отговаря за предоставянето на железопътни транспортни услуги (преди това предоставяни от отделите за пътнически, регионален и товарен превоз и от звеното за технология на подвижния състав на предишното FS);

б) RFI, създадено през юли 2001 г., което става единствен собственик и управител на железопътната инфраструктура. RFI временно притежава и управлява и активите, предмет на оценяваните мерки, докато тези активи не са разпределени на други субекти от групата FS — вж. раздел 3.1.

Trenitalia и RFI, както и холдинговото дружество FS и контролираните от него дружества, съставляват групата FS, която е изцяло собственост на MEF.

(17) В контекста на реорганизацията, посочена в съображение 16, всички активи, необходими за извършване на съответните дейности, е трябвало да бъдат прехвърлени на Trenitalia и на други новосъздадени субекти, посочени в съображение 18, като FS Logistica, но също и на други субекти, които не са обхванати от настоящото разследване. Прехвърлянето на някои недвижими активи обаче е било възпрепятствано от правни и технически усложнения ([9]), които забавят приключването на реорганизацията.

([6]) Съобщение на Комисията — Временна рамка за мерки за държавна помощ при кризи в подкрепа на икономиката след агресията на Русия срещу Украйна (ОВ C 131I, 24.3.2022 г., стр. 1).

([7]) Списък на всички решения, приети от Комисията съгласно Временната рамка за мерки за държавна помощ при кризи и преход в подкрепа на икономиката след агресията на Русия срещу Украйна, е достъпен на уебсайта на ГД „Конкуренция“ на следния адрес: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (последно посетен на 16.10.2023 г.).

([8]) Регламент № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ 17, 6.10.1958 г., стр. 385).

([9]) По-специално Италия отбелязва, че необходимите кадастрални, административни и счетоводни документи, свързани с активите, които трябва да бъдат прехвърлени на Trenitalia, е трябвало да бъдат събрани, категоризирани и проверени, преди да бъде извършено преразпределението. По този начин RFI, след като получава всички инфраструктурни съоръжения от предишното FS, запазва временната си собственост върху тях, включително върху тези, които трябва да бъдат прехвърлени на Trenitalia и FS Logistica.

(18) Според Италия в контекста на процеса на реорганизация на групата FS, посочен в съображение 16, на 17 май 2007 г. Управителният съвет на FS е одобрил Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. ([10]) С оглед на значителните финансови загуби на групата FS (над 2 млрд. евро през 2006 г.) FS приема вътрешен план за преструктуриране, за да възстанови финансовата жизнеспособност на групата FS. В допълнение към мерките за съкращаване на разходите групата FS решава да увеличи оперативните си приходи, по-специално чрез рационализиране на недвижимите имоти и съоръженията, разпръснати в различните структури на групата FS. Това води до създаването на специализирани дъщерни дружества, на които са прехвърлени активите, използвани за извършване на конкретни дейности:

а) логистични услуги; за тази цел през 2007 г. е създаден нов оператор, наречен FS Logistica S.p.A. („FS Logistica“), за да се предлагат интегрирани логистични услуги по примера на други европейски оператори (DB Schenker в Германия и Geodis, собственост на SNCF, във Франция). На 1 януари 2017 г. FS Logistica е преименувано на Mercitalia Logistics S.p.A. („Mercitalia Logistics“) ([11]);

б) услуги за мобилност и управление на недвижими имоти; за тази цел на 27 февруари 2008 г. е създадено ново дъщерно дружество, наречено FS Servizi Urbani S.p.A., което да увеличи максимално стойността на недвижимите имоти, притежавани от FS;

в) инженерни услуги на чуждестранни пазари; тези услуги са били предоставяни от Italferr S.p.A.

(19) Според Италия изпълнението на Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. е спомогнало за възстановяване на финансовото състояние на FS, както е посочено в таблица 1:

Таблица 1

Основен отчет за приходите и разходите, счетоводен баланс и финансови данни на FS

(млн. евро)

	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Основни данни от отчета за приходите и разходите								
Оперативни приходи	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Оперативни разходи	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Брутен оперативен марж	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Оперативни приходи (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Нетни приходи (загуби)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Основна информация за собствения капитал и финансова информация								
Нетен инвестиран капитал	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Собствен капитал на акционерите	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Нетно финансово състояние	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Дълг/собствен капитал	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) В настоящото решение Индустриалният план за периода 2007—2011 г. (на италиански език „Piano industriale 2007—2011“) ще бъде наричан също „Финансово-икономически план за периода 2007—2011 г.“.

([11]) *Източник*: Годишен финансов доклад на FS за 2017 г., стр. 13 (Relazione finanziaria annuale).

(млн. евро)

	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Технически инвестиции през периода	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Източник: информация, предоставена от италианските органи в техните коментари от 23.7.2014 г.

Забележка:
Данните за периода 2007—2008 г. са представени в съответствие с националните счетоводни принципи ITA GAAP, докато данните за периода 2009—2013 г. се основават на МСФО (Международни стандарти за финансово отчитане).

2.2. **Описание на дъщерните дружества на FS, засегнати от разследването на Комисията**

(20) Три дъщерни дружества на FS (RFI, Trenitalia и FS Logistica) са засегнати от мерките, предмет на разследването, които са описани в раздел 3.

2.2.1. *RFI*

(21) RFI отговаря за управлението на железопътната инфраструктура в Италия по силата на 60-годишна концесия, предоставена с постановление на Министерството на транспорта и корабоплаването през 2000 г. ([12]) В това си качество RFI има законен монопол върху изграждането, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на железопътния превоз и разпределянето на трасетата между железопътните предприятия. Съгласно своя устав RFI може също така да извършва на пазара всички дейности или операции, които се считат за необходими или подходящи за изпълнението на мисиите на дружеството ([13]).

(22) Основният актив на дружеството е самата железопътна инфраструктура. Основните дейности на RFI са следните:

а) проектиране, изграждане, въвеждане в експлоатация, управление и поддръжка на националната железопътна инфраструктура, както и управление на системите за контрол и безопасност на движението на влаковете;

б) насърчаване на интеграцията на железопътните инфраструктури и сътрудничеството с други управители на железопътни инфраструктури;

в) други задачи, възложени на управителя на инфраструктурата съгласно съответното законодателство, като управление на достъпа до инфраструктурата и услугите и събиране на таксите за използване на инфраструктурата, дължими от железопътните дружества.

(23) Като управител на италианската железопътна инфраструктура, RFI предоставя услуги, които включват осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура на железопътни предприятия, поддържане и развитие на инфраструктурата, гарантиране на спазването на стандартите за сигурност и безопасност и издаване на сертификати за сигурност ([14]).

([12]) Предишното FS е назначено за управител на инфраструктурата от италианската държава с Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T от 31 октомври 2000 г. През юли 2001 г. RFI поема функциите на управител на инфраструктурата на предишното FS.

([13]) Тези мисии включват следното: закупуване или продажба на недвижими имоти, развиване на търговски, промишлени или финансови дейности, свързани с предмета на дейност на дружеството; придобиване на дялове в други дружества, чийто предмет на дейност е сходен или свързан с предмета на дейност на дружеството, предоставяне на обезпечения и гаранции в полза на трети лица и др.

([14]) Договор за програмата за периода 2001—2007 г., член 4.

(24) Приходите на RFI се състоят основно от приходи от инфраструктурни услуги (такси за ползване на мрежата, продажба на електрическо задвижване, фериботни услуги и държавни вноски за поддръжка на мрежата). Финансовото състояние на RFI за периода 2006—2013 г. е представено в таблица 2:

Таблица 2

Основен отчет за приходите и разходите, счетоводен баланс и финансови данни на RFI

(млн. евро)

	2006 г.	2007 г-. (*)	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Основни данни от отчета за приходите и разходите								
Оперативни приходи	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Оперативни разходи	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Брутен оперативен марж	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Оперативни приходи (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Нетни приходи	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Основна информация за собствения капитал и финансова информация								
Нетен инвестиран капитал	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Собствен капитал на акционерите	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Нетно финансово състояние	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Дълг/собствен капитал	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Източник: информация, предоставена от италианските органи в техните коментари от 23.7.2014 г.

Забележка:
Данните за периода 2006—2008 г. са представени в съответствие с националните счетоводни принципи ITA GAAP, докато данните за периода 2009—2013 г. се основават на МСФО (Международни стандарти за финансово отчитане).
(*) През 2008 г. за първи път е приложен нов принцип за разходите за използване на подвижния състав (амортизация). По този начин данните за 2007 г. са хармонизирани и по отношение на отделянето- на „сектора на железопътните гари/таневрите“ към RFI.

2.2.2. *Trenitalia*

(25) Trenitalia е създадено през 2000 г. като напълно контролирано дъщерно дружество на FS. Към момента на приемане и прилагане на мерките, предмет на разследването, както и към датата на започване на официалното разследване, Trenitalia е осъществявало дейност в областта на железопътния превоз както на пътници, така и на товари. Понастоящем Trenitalia е най-големият железопътен оператор в Италия, който обслужва пътници с влакове на дълги разстояния, местни и регионални влакове; от януари 2017 г. превозите на товари се извършват от Mercitalia Rail.

(26) Финансовото състояние на Trenitalia за периода 2006—2013 г. е представено в таблица 3.

Таблица 3

Основен отчет за приходите и разходите, счетоводен баланс и финансови данни на Trenitalia

Суми в млн. евро

	2006 г.	2007 г-. (*)	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Основни данни от отчета за приходите и разходите								
Оперативни приходи	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Оперативни разходи	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Брутен оперативен марж	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Оперативни приходи (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Нетни приходи	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Основна информация за собствения капитал и финансова информация								
Нетен инвестиран капитал	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Собствен капитал на акционерите	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Нетно финансово състояние	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Дълг/собствен капитал	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Източник: информация, предоставена от италианските органи в техните коментари от 23.7.2014 г.

Забележка:

Данните за периода 2006—2008 г. са представени в съответствие с националните счетоводни принципи ITA GAAP, докато данните за периода 2009—2013 г. се основават на МСФО (Международни стандарти за финансово отчитане).

(*) През 2008 г. за първи път е приложен нов принцип за разходите за използване на подвижния състав (амортизация). По този начин данните за 2007 г. са хармонизирани и по отношение на отделянето- на „сектора на железопътните гари/паневрите“ към RFI.

(27) От януари 2017 г. товарните дейности наTrenitalia са прехвърлени към новосъздаденото дружество Mercitalia Rail S.r.l. („Mercitalia Rail“), изцяло контролирано от Mercitalia Logistics ([15]). Чрез Mercitalia Logistics групата FS предоставя услуги за превоз на товари в Италия и в чужбина, като използва техники както за конвенционален, така и за комбиниран превоз.

2.2.3. *FS Logistica*

(28) FS Logistica е създадено през 2007 г. в резултат на решението на FS да обедини в един-единствен специализиран оператор всички логистични дейности, извършвани в рамките на групата FS. До 2017 г. (когато се преименува на Mercitalia Logistics) ([16]) FS Logistica предоставя логистични услуги в сектора на товарните превози, включващи железопътен превоз, интермодални транспортни решения, складиране, обработка и всички свързани с това операции с недвижими активи. FS Logistica никога не се е квалифицирало като „железопътно предприятие“ по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета ([17]), тъй като не е извършвало тракция на влакове.

([15]) Trenitalia е прехвърлило на Mercitalia Rail всички свои активи и пасиви, свързани с товарни услуги и логистика. Източник: Годишен финансов доклад на Trenitalia SpA за 2017 г., стр. 26 и стр. 36 (Relazione finanziaria annuale).

([16]) Вж. годишния доклад на FS относно предаването на финансови данни за 2017 г., стр. 13.

([17]) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25).

2.3. **Предистория на либерализацията на железопътния транспорт в Съюза и в Италия**

2.3.1. *В Съюза*

(29) На равнището на Съюза железопътният **товарен** превоз беше либерализиран на три последователни вълни.

(30) Първата законодателна инициатива в началото на 90-те години на миналия век доведе до приемането на Директива 91/440/ЕИО, която държавите членки трябваше да транспонират в националното си законодателство до 1 януари 1993 г. С този акт беше поставено началото на либерализирането на сектора на железопътните превози, като беше въведено право на достъп до железопътната инфраструктура за международни групировки и железопътни предприятия, извършващи комбинирани ([18]) услуги за международен превоз на товари, придружено от принципа на разделяне на дейностите по управление на инфраструктурата от дейностите по транспорта. Този принцип не се отнася за структурите, а за функциите, по-специално за счетоводната функция. Съгласно посочената директива разделяне може да се извърши чрез създаването на обособени отдели в рамките на едно и също предприятие или чрез предоставянето на управлението на инфраструктурата на отделен орган. Това правно отделяне обаче не беше задължително.

(31) Директива 91/440/ЕИО беше изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([19]), която беше част от така наречения „първи железопътен пакет“ ([20]), който трябваше да бъде транспониран в националното законодателство на държавите членки до 15 март 2003 г. С член 10, параграф 3 от Директива 91/440/ЕИО, изменена с Директива 2001/12/ЕО, на железопътните предприятия се предоставя право на достъп на недискриминационна основа по отношение на следните видове услуги:

а) услуги за международен превоз на товари в рамките на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози — TERFN ([21]);

б) международни товарни превози по цялата железопътна мрежа на Съюза, считано от 15 март 2008 г.

(32) С цел подобряване на безопасността, оперативната съвместимост и отварянето на пазара на железопътни товарни превози беше приета Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([22]), която беше част от така наречения „втори железопътен пакет“ ([23]). С посочената директива се установява право на достъп за железопътните предприятия по отношение на следните видове услуги:

а) услуги за международен превоз на товари по цялата железопътна мрежа на Съюза от 1 януари 2006 г. (като по този начин се изпреварва крайният срок 15 март 2008 г., предвиден в Директива 2001/12/ЕО);

б) всички видове услуги за превоз на товари (включително национален трафик) от 1 януари 2007 г.

(33) В резултат на това пазарът на товарните превози беше отворен за конкуренция на 15 март 2003 г. за Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози, на 1 януари 2006 г. — за международния товарен превоз по цялата железопътна мрежа на Съюза и на 1 януари 2007 г. — за каботажа на железопътни товарни превози. Поради това се приема, че от 1 януари 2007 г. секторът на железопътните товарни превози е напълно либерализиран на равнището на Съюза както за националните, така и за международните услуги.

([18]) Комбинираният превоз се определя като интермодален транспорт със строго ограничена пътна част, вж. член 1 от Директива 75/130/ЕИО на Съвета от 17 февруари 1975 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран автомобилен/железопътен превоз на товари между държавите членки (ОВ L 48, 22.2.1975 г., стр. 31).

([19]) Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1).

([20]) Първият железопътен пакет включва също така Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26) и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29).

([21]) Железопътна мрежа от приблизително 50 000 km, както е определена в член 10a и приложение I към Директива 2001/12/ЕО, обхващаща в Италия пристанищата с железопътна връзка Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genoa, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Naples, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Venice.

([22]) Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164).

([23]) Вторият железопътен пакет включваше също така Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44), Директива 2004/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система за високоскоростни влакове и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114) и Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1).

(34) Директива 91/440/ЕИО, изменена с директиви 2001/12/ЕО и 2004/51/ЕО, беше консолидирана и отменена, считано от 17 юни 2015 г., с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([24]). В член 10, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС се предвижда, че: „*На железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави членки за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на товари*“.

(35) Що се отнася до железопътния **пътнически** превоз, с „третия железопътен пакет“ (чрез Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([25])) беше отворен международният железопътен пътнически превоз за конкуренция, считано от 1 януари 2010 г. „Четвъртият железопътен пакет“ напълно либерализира железопътния пътнически превоз:

— С Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета ([26]) за изменение на Директива 2012/34/ЕС на железопътните предприятия се предоставя достъп до националните железопътни мрежи, считано от 1 януари 2019 г. ([27]);

— С Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета ([28]) се въведе задължението за възлагане на конкурентни обществени поръчки за услуги, считано от 3 декември 2019 г., с преходен период, приключващ на 24 декември 2023 г. ([29])

2.3.2. *В Италия*

(36) Италия либерализира услугите за железопътни товарни превози, считано от 22 октомври 2003 г., с влизането в сила на Законодателен декрет № 188 от 8 юли 2003 г. („Законодателен декрет 188/2003“) ([30]), с който в националното законодателство се транспонира първият железопътен пакет. Във връзка с националните услуги за превоз на товари, предоставяни по националната железопътна инфраструктура, с член 6 от Законодателен декрет 188/2003 се предоставят различни права на достъп на железопътните предприятия, които използват националната железопътна мрежа, при спазване на определени изисквания ([31]) и при условията на реципрочност в случай на железопътни предприятия, установени в чужбина.

([24]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

([25]) Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44).

([26]) Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352, 23.12.2016 г., стр. 1).

([27]) Вж. член 3 от Директива (ЕС) 2016/2370, в който се предвижда, че дори директивата да влезе в сила от 1 януари 2019 г., нейните разпоредби относно достъпа до железопътни мрежи се прилагат само за работното разписание, което влиза в сила на 14 декември 2020 г.

([28]) Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт (ОВ L 354, 23.12.2016 г., стр. 22).

([29]) Вж. член 1, параграф 9, буква а).

([30]) Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 – „Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria“ (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24.7.2003 — Supplemento ordinario n. 118).. Законодателен декрет 188/2003 заменя два указа на президента (Decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277 — Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie — Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 187, 12.8.1998) и Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 — Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacitá di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura — (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 119, 24.5.1999), с който са транспонирани директиви 91/440/ЕО, 95/18/ЕО и 95/19/ЕО.

([31]) Железопътните предприятия, възнамеряващи да извършват национални железопътни товарни превози в Италия, е трябвало да притежават, в допълнение към лиценза за железопътен превоз, изискван съгласно член 6, параграф 1 от Законодателния декрет 188/2003, специално разрешение от министъра на инфраструктурата и транспорта (член 6, параграф 2 от Законодателен декрет 188/2003), както е определено в член 131, параграф 1 от Закон № 388 от 23 декември 2000 г. В посочения закон се обосновава необходимостта да се предвиди такова разрешение, за да може Министерството на инфраструктурата и транспорта да ограничи увеличаването на железопътните тарифи и да гарантира икономическата жизнеспособност на дейностите по железопътни превози в Италия.

(37) Законодателен декрет 188/2003 също така частично ([32]) отворя пазара на вътрешните железопътни услуги за пътнически превоз в Италия през 2003 г. Конкуренцията *на пазара обаче остава фактически ограничена за всички вътрешни превози до отварянето за конкуренция на международния железопътен превоз на пътници на 1 януари 2010 г. и навлизането на Italo — Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.* във вътрешните услуги за железопътен превоз с високоскоростни влакове през 2012 г. Конкуренцията на пазара е останала до голяма степен затворена, тъй като повечето обществени поръчки за услуги са възложени директно на Trenitalia с малки изключения ([33]).

(38) Италия транспонира Директива 2004/51/ЕО в националното си законодателство със Законодателен декрет № 162 от 10 август 2007 г. ([34]) (в сила от 23 октомври 2007 г.). С посочения декрет се изменя Законодателен декрет 188/2003, като, считано от 23 октомври 2007 г., на железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до италианската железопътна мрежа за извършване на международни товарни превози, а най-късно от 1 януари 2007 г. — достъп до железопътната мрежа за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на товари ([35]).

(39) Накрая Италия транспонира Директива 2012/34/ЕС в националното си законодателство със Законодателен декрет № 112 от 15 юли 2015 г. ([36]) (в сила от 27 юли 2015 г.). С посочения декрет се потвърждава правото на железопътните предприятия на достъп до пазара на железопътен превоз на товари и пътници при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия, за да се гарантира конкуренцията в железопътния сектор ([37]).

3. **ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ, ПРЕДМЕТ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО**

3.1. **Описание на прехвърлянията на активи („прехвърлянията на активи“ или „мерките“)**

(40) Мерките, предмет на разследването, обхващат прехвърлянето от RFI на Trenitalia на 31 актива през септември 2009 г., прехвърлянето от RFI на FS Logistica на 10 актива през декември 2007 г., на 42 актива през декември 2008 г. и на 5 актива през юли 2011 г. при условията, описани в настоящия подраздел.

(41) Решенията за прехвърляне на определени активи на железопътната инфраструктура от RFI на Trenitalia са взети на заседанието на Управителния съвет на FS, проведено на 7 септември 2009 г., и одобрени на общите събрания на RFI и Trenitalia, проведени на 10 септември 2009 г.

(42) Прехвърлянията на активи от RFI на Trenitalia са извършени, както следва:

а) акционерният капитал на RFI („*capitale sociale e patrimonio*“) е намален с 621 106 000 EUR през септември 2009 г. чрез отмяната на 621 106 000 обикновени акции на стойност 1 EUR всяка от тях; едновременно с това акционерният капитал на Trenitalia е увеличен с 621 106 000 EUR чрез емитирането на 1 242 212 обикновени акции на стойност 500 EUR всяка от тях (номинална стойност);

б) FS остава единственият акционер както в Trenitalia, така и в RFI, преди и след промените в акционерния капитал на RFI и Trenitalia, описани в буква а).

([32]) Откриването е било обвързано с клауза за реципрочност за италианските железопътни предприятия, която е отменена през 2007 г.

([33]) Що се отнася до мрежата, управлявана от RFI, през 2019 г. само два региона възлагат своите поръчки за услуги чрез търг (Valle d'Aosta и Emilia Romagna), докато останалите възлагат поръчки за услуги чрез пряко възлагане (с изключение на Ломбардия, останалите 17 региона възлагат поръчки за 9 или 15 години на Trenitalia). Що се отнася до останалата част от инфраструктурата, която е частично собственост на Министерството на инфраструктурата и транспорта, регионите, провинциите, общините, частни субекти и други публични органи, поради историческото наследство се прилагат специфични разпоредби (източник: Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice (Наръчник за регулиране на железопътния транспорт: Концепции и практика), под редакцията на Matthias Finger и Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020 г., стр. 70).

([34]) Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 – Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 234, 8.10.2007).

([35]) Член 25, параграф 1 от Законодателен декрет № 162 от 10 август 2007 г. за изменение на член 12, параграф 1 от Законодателен декрет 188/2003.

([36]) Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 — Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 170, 24.7.2015).

([37]) Член 2, параграф 1, буква в) от Законодателен декрет № 112 от 15 юли 2015 г.

(43) Прехвърлянията на определени активи на железопътната инфраструктура от RFI на FS Logistica е одобрено от общите събрания на RFI и FS Logistica, проведени на 30 октомври 2007 г., 26 ноември 2008 г. и 20 декември 2010 г. ([38])

(44) Прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica са извършени под формата на три конкретни трансакции, осъществени през 2007 г., 2008 г. и 2011 г.:

а) акционерният капитал и активите на RFI са намалени:

i) с 268 673 758 EUR на 21 декември 2007 г.;

ii) с 151 786 267 EUR на 30 декември 2008 г.;

iii) с 3 186 760 EUR на 6 юли 2011 г.;

б) акционерният капитал и активите на FS Logistica са едновременно увеличени със същите стойности чрез емитирането на обикновени акции;

в) FS остава единственият акционер както във FS Logistica, така и в RFI, преди и след промените в акционерния капитал на RFI и Trenitalia, описани в букви а) и б).

(45) Решенията за прехвърляне, одобрени на заседанията, посочени в съображение 40, формализират управленските решения, взети от FS и неговите дъщерни дружества RFI, Trenitalia и FS Logistica от 2007 г. насам ([39]).

(46) Мерките, предмет на разследването, са били разрешени от акционера на FS, а именно от италианската държава (по-точно от MEF). На 7 юли 2009 г. Италия одобрява с наредба на министър-председателя ([40]) (по-долу „Наредбата от 2009 г.“) ([41]) прехвърлянето на определени активи на железопътната инфраструктура, които са били финансирани с публични средства, от RFI на Trenitalia и на други дружества от групата FS, осъществяващи дейност в областта на железопътните товарни превози. По-специално в Наредбата от 2009 г. се предвижда следното:

а) RFI е било упълномощено да прехвърля свободно определени съоръжения за товарни превози (невключени в приложение 1 към Наредбата от 2009 г. ([42])) на други дружества от групата FS, включително на Trenitalia, като част от трансакции за увеличаване на активите (член 1) ([43]);

б) RFI е трябвало да представи на италианското Министерство на инфраструктурата и транспорта предложение, в което да посочи функционалната специализация и предлаганите платени услуги за всяко от съоръженията и терминалите, изброени в приложение 1 към Наредбата от 2009 г. (член 1);

в) RFI е трябвало да представи на италианското Министерство на инфраструктурата и транспорта план, в който се посочва функцията на всяко от съоръженията за поддръжка на подвижния състав, собственост на RFI, както и наличността на съоръженията за всички железопътни дружества или пълното използване на определени съоръжения от някои от тях (член 2) ([44]);

г) специфични съоръжения за поддръжка на подвижния състав, които са били изцяло използвани от някои предприятия, са били прехвърлени на други дружества от групата FS с цел намаляване на разходите за поддръжка (член 2).

([38]) Правният акт, с който се оформя прехвърлянето, е приет на 6.7.2011 г.

([39]) На 19 септември 2007 г. главният изпълнителен директор на FS M. Moretti изпраща писмо до управителите на цялата група („писмо от 19 септември 2007 г.“), за да се стартира проектът за преразпределение на активите като част от изпълнението на Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. На 23 април 2008 г. Управителният съвет на FS одобрява започването на процедурата по разпределяне на активите. На 3 юни 2008 г. беше създадена специална работна група, която да ръководи процеса на преразпределение на активите на групата FS.

([40]) На италиански език: Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri.

([41]) Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, 7.7.2009 г.

([42]) В приложение 1 към Наредбата от 2009 г. се съдържа списък на товарните съоръжения и терминалите, собственост на RFI.

([43]) „Освен това с оглед намаляването на разходите за поддръжка, които понастоящем се поемат от държавата, RFI, съгласно настоящата наредба, може свободно да прехвърля/разпределя товарни съоръжения, които не са включени в списъка в приложение 1), на други дружества от групата FS — между които и Trenitalia — в контекста на всяка операция по реорганизация и дори в контекста на капитализация или операции по капитализация.“ (превод от италиански език).

([44]) „За да се намалят разходите за поддръжка и съхранение, които понастоящем се поемат от държавата, и за да се извърши прехвърляне на капитала/капитализация на Trenitalia, RFI трябва да представи на Министерството на инфраструктурата и транспорта в срок от 60 дни от приемането на настоящата Наредба, план, съдържащ за всяко съоръжение за поддръжка на подвижния състав, собственост на управителя, указание, в допълнение към всяка функционална специализация:
а) която то предоставя на всички железопътни предприятия, които имат достъп до мрежата;
б) която се използва изключително от някои от тях.
Във всеки случай при горепосочените съоръжения управителят на инфраструктурата не предоставя никаква услуга, а се ограничава до предоставянето на тези активи.“ (превод от италиански език).

(47) Италия потвърди списъка и характеристиките на прехвърлените активи, описани в съображение 20 от решението за откриване на процедурата, като добави, че правното основание за извършване на прехвърлянията не е Наредбата от 2009 г., а Гражданският кодекс на Италия. В Таблица 4 са обобщени прехвърлянията на активи, извършени от RFI на Trenitalia и FS Logistica, които представляват мерките, предмет на разследването.

Таблица 4

Списък на активите, прехвърлени от RFI на Trenitalia и FS Logistica

Дата	Дружество бенефициер	Описание	Стойност
7 септември 2009 г.	Trenitalia	RFI прехвърля на Trenitalia 11 съоръжения за поддръжка на подвижния състав заедно с 20 части от прилежащата земя	Балансова стойност: 621 милиона евро ([1])
21 декември 2007 г.	FS Logistica	RFI прехвърля на FS Logistica 10 части от товарни терминали	Балансова стойност: 268,7 милиона евро ([2])
30 декември 2008 г.	FS Logistica	RFI прехвърля на FS Logistica 41 имота, намиращи се в Италия (напр. парцели, складове, помещения, фабрики и съоръжения с товарно предназначение), както и своя дял от 43,75 % в SGT ([3])	Балансова стойност: 151,8 милиона евро ([4])
6 юли 2011 г.	FS Logistica	RFI прехвърля на FS Logistica 5 недвижими имота (заводи, площи и сгради)	Балансова стойност: 3,2 милиона евро ([5])

Източник: информация, предоставена от италианските органи.

([1]) *Източник:* Годишен финансов доклад на RFI за 2009 г., стр. 30 и 31 (Bilancio di esercizio) и Годишен финансов доклад на Trenitalia за 2009 г., стр. 46 и 47 (Bilancio di esercizio).

([2]) *Източник:* Годишен финансов доклад на RFI за 2008 г., стр. 27 (Bilancio di esercizio).

([3]) Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., италиански оператор в комбинирания автомобилно-железопътен транспорт, 53,3 % собственост на FS Logistica и 34,5 % на Hupac. Съгласно акта за прехвърляне на собствеността от 30 декември 2008 г. стойността на 43,75 % дял в SGT възлиза на 491 732 EUR.

([4]) *Източник:* Годишен финансов доклад на RFI за 2008 г., стр. 27 (Bilancio di esercizio).

([5]) *Източник:* Годишен финансов доклад на RFI за 2010 г., стр. 27 (Bilancio di esercizio) и Доклад за дейността на FS за 2010 г., стр. 65.

3.2. **Описание на активите, прехвърлени на Trenitalia**

(48) Активите, прехвърлени на Trenitalia през септември 2009 г., се състоят от 31 съоръжения, а именно:

а) 11 съоръжения за поддръжка, включително цехове, използвани от различни отдели на Trenitalia, с обща площ 1,6 милиона m^2;

б) 20 „спомагателни площи“, свързани с цехове, които вече са собственост на Trenitalia, с обща площ 0,6 милиона m^2.

(49) Спомагателните площи са основно земята и маневрените площи в близост до цех или сграда и са необходими за използването на този цех или сграда.

(50) Що се отнася до цеховете и другите технически съоръжения, Италия посочи, че те са обслужвали различни отдели за пътнически превоз, както е посочено в Таблица 5.

Таблица 5

Описание на единадесетте съоръжения за поддръжка, прехвърлени на Trenitalia

Номер на съоръжението	Група активи	Прехвърлена площ през 2009 г. (m^2)	Съответен отдел на Trenitalia
1	Съоръжение Bari Centrale	130 000	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
2	Съоръжение Firenze Osmannoro	340 000	Регионален отдел за пътнически превози
3	Съоръжение Firenze Romito	52 000	Регионален отдел за пътнически превози
4	Съоръжение Genova Terralba	41 000	Регионален отдел за пътнически превози
5	Съоръжение Napoli Smistamento	317 800	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
6	Съоръжение Messina	26 000	Регионален отдел за пътнически превози
7	Съоръжение Roma Prenestina	105 130	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
8	Съоръжение Torino Smistamento	225 000	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
9	Съоръжение Cervignano	117 940	Отдел за железопътни товарни превози
10	Съоръжение Trieste	61 576	Регионален отдел за пътнически превози
11	Съоръжение Verona	169 100	Отдел за железопътни товарни превози
	ОБЩО	**1 585 546**	

Източник: информация, предоставена от италианските органи (в техните коментари от 24 юли 2014 г.).

(51) Девет от единадесетте съоръжения за поддръжка, прехвърлени на Trenitalia през 2009 г., са били използвани, както следва:

а) от отдела за пътнически превози на дълги разстояния (4 съоръжения с обща площ 0,8 милиона m^2);

б) от регионалния отдел за пътнически превози (5 съоръжения с обща площ 0,5 милиона m^2).

(52) Другите две съоръжения за поддръжка с обща площ от 0,3 милиона m2 са се използвали за първо ниво на поддръжка на подвижния състав на отдела за товари.

(53) Комплексите с единадесетте съоръжения за поддръжка, прехвърлени през 2009 г., включват и релсите за достъп и коловозите за престой, свързани с тези съоръжения за поддръжка, за да се съхранява подвижният състав преди и след поддръжка. Някои от тези съоръжения за поддръжка включват технически зони, предназначени за специфична работа, пряко свързана с поддръжката от първо ниво, като платформи за измиване на влакове или тунели, зони за изпразване на химически тоалетни и шахти за проверка на подвижния състав. Според FS дружеството Trenitalia е направило значителни инвестиции в тези съоръжения още преди прехвърлянето на активите в периода 2003—2008 г. с цел подобряване на ефективността на дейностите по поддръжка ([45]).

(54) Двадесетте спомагателни площи, описани подробно в Таблица 6, включват:

а) различни видове площи, прилежащи към съоръженията за поддръжка, които вече се използват от Trenitalia, главно за отдела за пътнически превози за дълги разстояния (5 съоръжения с обща площ 0,26 милиона m^2) и регионалния отдел за пътнически превози (13 съоръжения с обща площ 0,35 милиона m^2);

([45]) По-специално депата за поддръжка са били модернизирани, за да обслужват определените типове подвижен състав.

б) останалите комплекси представляват 2 малки площи (от 22 500 m^2 и 14 000 m^2), прилежащи към съоръженията, използвани съответно от техническия отдел за поддръжка на второ ниво на пътническите вагони и от отдела за товари.

Таблица 6

Описание на спомагателните площи, прехвърлени на Trenitalia

	Група активи	Прехвърлена площ през 2009 г. (m^2)	Отдел на Trenitalia, който я използва
1	Fabriano	19 100	Регионален отдел за пътнически превози
2	Ancona	70 070	Регионален отдел за пътнически превози
3	Sulmona	16 090	Регионален отдел за пътнически превози
4	Lecce Surbo	39 815	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
5	Bologna Ravone	14 000	Регионален отдел за пътнически превози
6	Pisa S. Ermete	8 100	Регионален отдел за пътнически превози
7	Siena	4 140	Регионален отдел за пътнически превози
8	Milano Martesana	46 000	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
9	Voghera	22 500	Технически отдел
10	Milano Fiorenza	50 000	Регионален отдел за пътнически превози
11	Napoli Centrale	45 300	Регионален пътнически отдел
12	Catania	50 065	Регионален отдел за пътнически превози
13	Roma S. Lorenzo	53 500	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
14	Roma Smistamento	49 000	Регионален отдел за пътнически превози
15	Torino Porta Nuova	10 992	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
16	Novara	8 500	Регионален отдел за пътнически превози
17	Mestre	109 400	Отдел за пътнически превози на дълги разстояния
18	Trento	2 300	Регионален отдел за пътнически превози
19	Bolzano	9 600	Регионален отдел за пътнически превози
20	Torino Orbassano	14 285	Отдел за железопътни товарни превози
	ОБЩО	**642 757**	

Източник: информация, предоставена от италианските органи в техните коментари от 24 юли 2014 г.

3.3. **Описание на активите, прехвърлени на FS Logistica**

(55) Както е посочено в съображения 18 и 28, през 2007 г. холдинговото дружество FS решава да прехвърли акционерния капитал и съответните активи в логистичната дейност (доколкото те са били собственост на RFI, но са били използвани в логистичната дейност) в специално дружество (FS Logistica). Таблица 7 съдържа списък на активите, прехвърлени на FS Logistica на 21 декември 2007 г., таблица 8 съдържа списък на активите, прехвърлени на FS Logistica на 30 декември 2008 г., а Таблица 9 съдържа списък на активите, прехвърлени на FS Logistica на 6 юли 2011 г.

Таблица 7

Списък на активите, прехвърлени на FS Logistica на 21 декември 2007 г.

		Товарни терминали	Складове	Офиси	Спомагателни площи	Свързани площи	Акционерно участие
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari Ferruccio/Bari Lamasinata ([1])		X	X	X	X	
3	Bologna S. Donato		X	X	X	X	
4	Brescia		X	X	X	X	
5	Marcianise — Maddaloni				X	X	
6	Milano Smistamento	X					
7	Novara		X	X	X		
8	Padova Campo di Marte		X	X	X	X	
9	Torino		X	X	X	X	
10	Verona		X	X	X	X	

Източник: информация, предоставена от италианските органи в техните коментари от 24 юли 2014 г.
([1]) Няма свързани зони в терминала Bari Lamasinata.

Таблица 8

Списък на активите, прехвърлени на FS Logistica на 30 декември 2008 г.

		Товарни терминали	Складове	Офиси	Спомагателни площи	Свързани площи	Акционерно участие
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		Товарни терминали	Складове	Офиси	Спомагателни площи	Свързани площи	Акционерно участие
3	Casalmaggiore		X	X	X		
4	Cassano D'Adda				X	X	
5	Castelguelfo				X		
6	Catania		X	X	X	X	
7	Cittadella			X	X	X	
8	Conegliano		X		X	X	
9	Fossano						
10	Genova		X	X	X		
11	Grisignano		X		X	X	
12	Indicatore			X	X		
13	Lamezia				X		
14	Legnago		X	X	X	X	
15	Livorno Area Palumbo				X		
16	Livorno Cantiere		X		X	X	
17	Lucca		X				
18	Marcianise — Maddaloni	X					
19	Milano smistamento	X					
20	Moncalieri				X	X	
21	Mori		X		X	X	
22	Napoli			X	X		
23	Novara Boschetto				X	X	
24	Novi S. Bovo		X	X	X	X	
25	Ospitaletto TR		X	X	X	X	
26	Padova Interporto	X					

		Товарни терминали	Складове	Офиси	Спомагателни площи	Свързани площи	Акционерно участие
27	Palermo Brancaccio		X	X	X	X	
28	Pomezia	X					
29	Pontirolo				X	X	
30	Prato Centrale		X	X	X	X	
31	Prosecco		X	X	X	X	
32	Ravenna				X		
33	Ravenna Sapir				X	X	
34	Rezzato		X	X	X	X	
35	Roma Smistamento		X	X	X	X	
36	Rovato		X	X	X	X	
37	S.Stefano Magra		X		X	X	
38	Siracusa		X	X	X	X	
39	Surbo		X	X	X	X	
40	Treviso scalo		X	X	X	X	
41	Verona Porta Nuova		X	X	X	X	
42	Partecipazione SGT S.p.A.						X

Източник: информация, предоставена от италианските органи в техните коментари от 24 юли 2014 г.

Таблица 9

Списък на активите, прехвърлени на FS Logistica на 6 юли 2011 г.

		Товарни терминали	Складове	Офиси	Спомага-телни площи	Свързани площи	Акционерно участие
1	Lecco		X	X	X	X	
2	Novara Boschetto		X	X	X	X	
3	Ostiglia				X	X	
4	Piadena				X	X	
5	Rivalta Scrivia				X		

Източник: информация, предоставена от италианските органи в техните коментари от 24 юли 2014 г.

(56) Към момента на прехвърлянето FS Logistica притежава логистична инфраструктура, разпръсната на територията на Италия, и функционира чрез три различни звена на предприятието: „Управление и развитие на активи в областта на недвижимите имоти“; „Мултимодален транспорт и логистика“; „Omnia express: Транспорт и преместване“.

(57) Към момента на прехвърлянето корпоративната мисия на FS Logistica включва проектиране, изграждане, въвеждане в експлоатация, придобиване, продажба, управление и поддръжка на логистични структури, като интермодални центрове, логистични платформи, центрове за разпределение, терминали и съоръжения за обработка и съхранение на товари или интермодални транспортни единици (ITU). FS Logistica предоставя интегрирани логистични услуги (съхранение; обработка и управление на поръчките от производствените предприятия или складовете до пунктовете за доставка). То също така управлява, подобрява и развива недвижими имоти с логистичен или промишлен характер. Както е посочено в съображение 28, през 2017 г. FS Logistica е преименувано на Mercitalia Logistics.

4. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

4.1. Наличие на държавна помощ

4.1.1. *Държавни ресурси*

(58) В решението за откриване на процедурата (съображение 70) Комисията изрази предварителното становище, че прехвърлянията на активи, посочени в таблица 4, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Първоначално Комисията прецени, че мерките, предмет на разследването, са свързани с държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата. За да стигне до това заключение, Комисията отбелязва, че активите са били прехвърлени от RFI на Trenitalia и FS Logistica и че тези три дружества са били изцяло дъщерни дружества на FS, чийто акционерен капитал е бил изцяло притежаван от италианската държава. Комисията също така счита, че в качеството си на стопроцентов акционер на FS италианската държава е назначавала членовете на Управителния му съвет и следователно е имала решаващо влияние върху управлението на RFI, изцяло притежавано дъщерно дружество на FS, по време на въпросните трансакции.

4.1.2. *Икономическо предимство*

(59) Що се отнася до съществуването на икономическо предимство, Комисията изрази съмнение дали мерките, предмет на разследването, са били извършени на пазарна цена, тъй като италианските органи не са представили никакви предварителни оценки на пазарна цена на прехвърлените активи, които да покажат, че RFI е действало като пазарен оператор, когато са били предприети мерките, предмет на разследването ([46]). Комисията също така изрази съмнение, че въпросните трансакции представляват преразпределение на активи в рамките на една и съща корпоративна група, което не подлежи на правилата за държавна помощ. Комисията отбеляза, че произтичащото от Директива 91/440/ЕИО задължение за отделно счетоводство между транспортните дейности и управлението на инфраструктурата в железопътния сектор е обосновано от факта, че транспортните дейности се извършват на конкурентен пазар. Съответно Комисията счете, че преразпределянето на активи между корпоративни единици в рамките на една и съща корпоративна група от управител на инфраструктура към железопътен оператор би могло да доведе до икономическо предимство за последния, като подобри конкурентната му позиция в сравнение с позицията на неговите конкуренти на пазара ([47]).

(60) По-конкретно Комисията предварително счита, че активите на Trenitalia и FS Logistica са се увеличили значително, без да се налага тези предприятия да плащат за тези активи. Освен това прехвърлената инфраструктура, която е можело да бъде продадена като предишна собственост на управителя на инфраструктурата на други железопътни дружества, е можела да бъде използвана само от Trenitalia и FS Logistica. Комисията подчерта, че този условен достъп до инфраструктурата може да е имал специално значение по отношение на съоръженията за поддръжка, чийто достъп и разходи представляват важен конкурентен фактор на пазара на услуги за железопътен превоз на товари.

(61) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че мерките, предмет на разследването, са довели до икономическо предимство за Trenitalia и FS Logistica.

([46]) Съображение 61 от решението за откриване на процедурата.
([47]) Съображение 62 от решението за откриване на процедурата.

4.1.3. *Селективност*

(62) В решението за откриване на процедурата Комисията предварително счита, че мерките, предмет на разследването, са селективни, тъй като изглежда, че само Trenitalia и FS Logistica са се възползвали от тях.

4.1.4. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията*

(63) В решението за откриване на процедурата Комисията отбеляза, че услугите за железопътен товарен превоз са либерализирани в Италия от 2003 г. насам. Тя също така отхвърли твърденията на Италия, че мерките, предмет на разследването, следва да се считат за част от първоначалната реорганизация на групата FS от периода 2000—2001 г., извършена преди отварянето на този пазар, и че преразпределението на активите, извършено през 2009 г., включва цехове, свързани основно с поддръжката на подвижния състав за пътнически превоз — сектор, който е либерализиран на равнището на Съюза едва от 1 януари 2010 г.

(64) Комисията отбеляза, че италианските органи не са представили никакви доказателства, че по време на първоначалната реорганизация от периода 2000—2001 г. вече е било взето решение относно активите, прехвърлени между 2007 г. и 2011 г., и че мерките, предмет на разследването, изглежда са били приложени вследствие на Наредбата от 2009 г. ([48]) Що се отнася до твърдението на Италия, че цеховете за поддръжка са включвали подвижен състав за пътнически превози, Комисията изтъкна, че Италия не е доказала, че тези активи са били предназначени за пътнически превози и че във всеки случай Италия е продължила да прехвърля активи след либерализацията на пазара на пътнически превози, тъй като решението за въпросното окончателно прехвърляне е било взето през 2010 г. и то е било осъществено през 2011 г. ([49])

(65) Поради това Комисията стигна до предварителното становище, че мерките, предмет на разследването, са били предприети, когато италианският пазар на железопътни товарни превози е бил отворен за конкуренция, така че тези мерки са могли да нарушат конкуренцията на този пазар. Освен това, тъй като основните участници на италианския пазар за железопътни товарни превози са осъществявали дейност и на международно равнище по време на прехвърлянията, Комисията стигна до предварителното заключение, че тези мерки са засегнали търговията в рамките на Съюза ([50]).

4.1.5. *Предварително заключение*

(66) Съответно Комисията стигна до предварителното заключение, че мерките, предмет на разследването, в полза на Trenitalia и FS Logistica представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

4.2. **Съвместимост на помощта**

(67) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази първоначалното си становище, че в разглеждания случай не е приложимо нито едно от основанията за съвместимост с вътрешния пазар, предвидени в член 93, член 106, параграф 2, член 107, параграф 2 или член 107, параграф 3 от ДФЕС.

(68) Вследствие на това Комисията изрази съмнения относно съвместимостта на мерките, предмет на разследването, с вътрешния пазар и прикани Италия да представи своите коментари относно възможните основания за съвместимост.

5. **МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ**

(69) Италия изтъква два основни аргумента:

а) Италия е спазила секторните правила на Съюза, приложими към вертикално интегрираните дружества, особено при прехвърлянето на активи;

б) мерките, предмет на разследването, описани в Таблица 4, са в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика („принцип на ИУПИ“) и не водят до държавна помощ.

([48]) Съображение 67 от решението за откриване на процедурата.
([49]) Съображение 68 от решението за откриване на процедурата.
([50]) Съображение 69 от решението за откриване на процедурата.

5.1. **Съответствие на прехвърлянията на активи със секторните правила на Съюза**

(70) По отношение на първия аргумент Италия твърди, че нито в Директива 91/440/ЕИО, както е изменена, нито в Директива 2012/34/ЕС се предвижда задължение за корпоративно разделяне на железопътния транспорт и управлението на инфраструктурата. Италия се позовава на две решения на Съда на Европейския съюз (дело C-556/10 ([51]) и дело C-369/11 ([52])) и отбелязва, че както вече е твърдяла по време на производството по дело C-556/10, „*изискването за разделение, установено от законодателя на ЕС по отношение на функциите на железопътния транспорт и управлението на инфраструктурата, е изискване за счетоводството*“ ([53]). Вследствие на това Италия счита, че правото на Съюза не изисква от държавите членки да въведат корпоративно разделение между дейностите, свързани с управлението на инфраструктурата и транспортните дейности, извършвани от железопътните предприятия. Италия също така счита, че правото на Съюза не възпрепятства железопътните предприятия или други лица (различни от управителя на инфраструктурата) да притежават активи, които могат да бъдат описани като „железопътна инфраструктура“, в съответствие с член 3 от Директива 91/440/ЕИО.

(71) Според Италия този подход е в съответствие със самите принципи на законодателството на Съюза в областта на железопътния транспорт, а именно принципа на управленска и организационна независимост на железопътните групи в съответствие с търговските и пазарните принципи (по-специално членове 4 и 5 от Директива 91/440/ЕИО). Също така в Директива 2012/34/ЕС се признава свободата на интегрираните групи да се организират в съвкупности от дружества или отдели по целесъобразност (вж. член 7, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС) ([54]).

(72) Въз основа на тези съображения Италия твърди, че правото на Съюза дава пълна свобода на железопътните предприятия да разпределят ресурсите и активите между правните субекти, които съставляват групата. Тази свобода на разпределение включва възможността за самостоятелно организиране на различните дейности в няколко отдела в рамките на едно дружество или в няколко дружества в рамките на една група. Тази свобода включва възможността да се променя вътрешната организация на предприятията, като се преразпределят, когато е целесъобразно, техните дейности и активи между отдели или дружества.

(73) Италия също така твърди, че съгласно приложимите правила на Съюза железопътно предприятие може да бъде получател на редица активи, предоставени от други дружества в рамките на същата група, и евентуално да стане собственик на такива активи, независимо дали първоначално те са били предоставени на друго предприятие от групата. Освен това Италия изтъква, че *a fortiori* въпросното право на преценка се прилага и съгласно правилата на Съюза, когато активите, които се прехвърлят в рамките на група, не могат да бъдат класифицирани като „инфраструктура“.

(74) Следователно Италия счита, че мерките, предмет на разследването, посочени в решението за откриване на процедурата, представляват операции по преструктуриране в рамките на групата FS, които са напълно законосъобразни и съответстват на широката свобода на преценка, предоставена от правото на Съюза на железопътните групи да организират своята структура и дейности по своя преценка.

(75) Италия твърди, че в разглеждания случай съответните операции по реорганизация са започнали в началото на 2000 г., но са били забавени поради редица пречки (вж. съображение 17). Освен това Италия се позовава на аргументите, изтъкнати от FS (вж. раздел 6.1.1), за да докаже, че съответните операции са в съответствие с „икономическия и промишлен подход“. Според FS и Италия тези операции са били предназначени за оптимизиране на разпределението на ресурсите на групата по отношение на различните засегнати стопански площи.

5.2. **Неналичие на държавна помощ при прехвърлянето на активи**

(76) Във връзка с прехвърлянето на активите, предмет на разследването, Италия твърди, че не са изпълнени кумулативните условия, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, за да може дадена мярка да представлява държавна помощ.

([51]) Решение от 28 февруари 2013 г., *Комисия/Франция*, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.
([52]) Решение от 3 октомври 2013 г., *Комисия/Италия*, C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.
([53]) Решение от 28 февруари 2013 г., *Комисия/Германия*, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, т. 49.
([54]) Според Италия това, разбира се, би било подчинено на изискването за независимост на „основните функции“, посочено в член 7 от Директива 2012/34/ЕС.

5.2.1. *Приписване на отговорност на държавата*

(77) Що се отнася до приписването на отговорност на италианската държава, Италия посочва, че FS е независимо по отношение на управлението спрямо своя публичен акционер (MEF) и че е приело мерките, предмет на разследването, без никаква публична намеса или участие, с пълна търговска автономия и в съответствие с чисто стопанската логика. Италия се позовава на съдебната практика по делото *Stardust Marine* ([55]).

(78) С оглед на обстоятелствата по случая Италия счита, че предприятията от групата FS, участващи в прехвърлянията на активи, са действали независимо по отношение на публичния акционер (MEF). Италия посочва по-специално, че Наредбата от 2009 г. не поставя под въпрос липсата на отговорност на италианската държава: твърди се, че Наредбата от 2009 г. е „правна разпоредба от общ характер с политическа цел, приета в съответствие със Закон № 400/1988, и като такава само изразява политическа воля, но не поражда преки последици“ ([56]). Според италианските органи незадължителният характер на Наредбата от 2009 г. се потвърждава от факта, че член 1 от тази наредба, в който се предвижда прехвърлянето на някои терминали и товарни съоръжения на Trenitalia, никога не е бил приложен от FS или RFI.

5.2.2. *Държавни ресурси*

(79) Италия твърди, че мерките, предмет на разследването, не са имали пряко или непряко въздействие върху ресурсите в държавния бюджет, върху които държавата е имала действителен контрол. Италия добавя, че:

а) въпросните операции са съвместни операции по разделяне след сливане на предприятия, които се извършват в рамките на групата FS: следователно те са били решени, изпълнени и са породили правни и икономически последици единствено в рамките на групата FS;

б) като такива тези операции се състоят от преразпределение на активи и акции, които вече са били част от групата FS и следователно не са имали никакво въздействие върху цялостния ѝ състав, който е останал непроменен след операциите.

5.2.3. *Икономическо предимство*

5.2.3.1. Общи съображения

(80) Според Италия решението за откриване на процедурата неправилно приравнява въпросните операции с безвъзмездно закупуване. Правното и икономическото естество на прехвърлянията на активите, предмет на производството, е напълно различно. Според Италия това са операции по разделяне след сливане в рамките на групата FS, т.е. операции по преструктуриране, които са обичайни за публични и частни групи и се уреждат от дружественото право на Съюза и националното дружествено право. Що се отнася конкретно до разделянето след сливане, Италия изтъква, че операциите от този вид се уреждат на равнището на Съюза с Директива 82/891/ЕИО на Съвета ([57]). Както е предвидено в посочената директива (вж. член 2) ([58]), „разделянето след сливане“ включва прехвърляне на акции на дружеството, което получава активи (в резултат на операцията), на акционерите на дружеството, което губи активи (в контекста на тази операция). Според Италия в подобни случаи прехвърлянията на активи никога не се извършват

([55]) Решение от 15 май 2002 г., *Франция/Комисия*, C-482/99, EU:C:2002:294.

([56]) Решение на Държавния съвет от 6 април 2011 г., постановено по решение RG № 4639/2009 относно извънредната жалба, подадена срещу Наредбата от 2009 г. от различни железопътни предприятия за превоз на товари.

([57]) Шеста директива 82/891/ЕИО на Съвета от 17 декември 1982 г., приета на основание на член 54, параграф 3, буква ж) от Договора, относно разделянето на акционерните дружества (ОВ L 378, 31.12.1982 г., стр. 47).

([58]) Според Италия Директива 82/891/ЕИО урежда въпроси, свързани с дружественото право. Като се позовава на италианската правна система, Италия изтъква, че в съответствие с разпоредбите на Гражданския кодекс, когато едно и също дружество майка притежава разделяното дружество и дружеството, на което се прехвърлят активите, разделянето може да се осъществи чрез опростения процес, предвиден в комбинираните разпоредби на членове 2506 и 2505 от Гражданския кодекс. В този случай не се прилагат разпоредбите на член 2501-б, първа алинея, точка 3 (съотношение на замяна на акциите и всяко плащане в брой), точка 4 (процедури за разпределяне на акциите) и точка 5 (начална дата за участие в печалбите, свързани с разпределените акции), нито разпоредбите на член 2501-г (доклад на административен орган) или член 2501-д (доклад на експерти) от Гражданския кодекс. В обобщение, според Италия процедурите, използвани за прехвърлянията на въпросните активи, не включват никаква оценка на прехвърлените активи, тъй като активите са останали собственост на групата (те просто са станали собственост на друго дружество в рамките на групата въз основа на счетоводната стойност), като на дружеството майка са били разпределени нови емитирани акции в съответствие с увеличението на активите на дъщерното дружество бенефициер.

срещу заплащане на цена, а чрез разпределяне на акции на партньора (и следователно това не са прехвърляния на активи срещу цена, а срещу акции). Тъй като операцията представлява просто осъществяване на вътрешно преструктуриране, тя е неутрална за групата FS като цяло. Простото преместване на (определени) активи от едно място на друго се извършва в рамките на една и съща група ([59]).

(81) Според Италия прехвърлянията на активите, предмет на прегледа, са идентични от икономическа гледна точка с преразпределения между вътрешните отдели на едно дружество, не включват нова вноска в капитала в групата FS и се ограничават само до вътрешно преструктуриране: като такива те не предоставят предимства и следователно не представляват държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС. Италия твърди, че тази оценка се потвърждава от собствената практика на Комисията, по-специално по делата *Banque Postale* ([60]) и *Chronopost* ([61]), потвърдена от Съда ([62]).

(82) Италия допълни първоначалните си коментари, като представи три проучвания от независими експерти, които доказват, че прехвърлянията на активи са в съответствие с пазарните условия и като такива не предоставят икономическо предимство на дружествата получатели, а именно FS Logistica и Trenitalia. В раздел 5.2.3.2. ще бъдат представени трите проучвания.

5.2.3.2. Проучвания от независими експерти, представени от Италия

1) Проучването на PwC от април 2019 г. относно прехвърлянето на активи на Trenitalia и FS Logistica

(83) В проучването на PricewaterhouseCoopers ([63]) („PwC“) от април 2019 г. се прави оценка на рентабилността на прехвърлянията на активи, като се изчислява и след това се сравнява стойността на предприятието на трите дружества, участващи в трансакцията (Trenitalia и FS Logistica, получателите, и RFI, първоначалният собственик), в два сценария: i) действителен сценарий (с прехвърляния на активите) и ii) съпоставителен сценарий (без прехвърляния на активите). Резултатите показват, че стойността на предприятието на получателите, а именно Trenitalia и FS Logistica, е по-висока при първия сценарий, отколкото при втория сценарий, докато при първоначалния собственик, а именно RFI, е обратното.

(84) Стойността на предприятието е сборът от пазарната стойност на собствения капитал и дълга и като такава представлява стойността на дружеството като цяло, т.е. от гледна точка както на притежателите на дълг, така и на акционерите. Проучването оценява стойността на предприятието чрез метода на дисконтираните парични потоци, който се състои в изчисляване на настоящата стойност на очакваните „нетни парични потоци на дружеството“ (FCFF) ([64]).

(85) За всеки сценарий и всяко дружество, участващо в прехвърлянията на активи, в проучването на PwC от април 2019 г. се използват прогнози за FCFF до 2017 г., като се добавя терминална стойност, за да се отчете периодът след 2017 г. Терминалната стойност, която представлява стойността на всяко дружество, участващо в прехвърлянето на активи след 2017 г., е резултат от прилагането на формулата за растеж на Гордън ([65]). Формулата за растеж на Гордън предполага постоянен темп на растеж на нормализираните FCFF. Нормализирането се състои в това, че капиталовите разходи (CAPEX) се определят като равни на амортизацията, промените в нетните текущи активи се равняват на нула и се приема същият марж на печалбата, както през последната година от периода на планиране. Накрая, за всеки

([59]) В това отношение Италия изтъква, че някои прехвърляния са се отнасяли и до активи, прехвърлени обратно на RFI от други дружества във FS, а именно прехвърлянето на части от терминалите Torino Orbassano и Maddaloni Marcianise, които дотогава са били собственост на FS Logistica.

([60]) Решение на Комисията от 21 декември 2005 г. относно предполагаема държавна помощ, предоставена от Франция за създаването и функционирането на Banque Postale, C(2005)5421 (ОВ C 21, 28.1.2006 г., стр. 4).

([61]) Решение на Комисията от 1 октомври 1997 г. относно предполагаема държавна помощ, предоставена от Франция на SFMI-Chronopost, C(1997) 3146) (ОВ L 164, 9.6.1998 г., стр. 37).

([62]) Решение от 1 юли 2008 г., *Chronopost/Ufex и др.*, съединени дела C-341/06 P и C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

([63]) PriceWaterhouseCoopers е известно консултантско дружество в областта на икономиката.

([64]) Нетните парични потоци на дружеството (FCFF) са сборът от оперативните и инвестиционните парични потоци. Те изключват финансовите парични потоци, т.е. разходите за лихвени проценти, дивиденти, входящи и изходящи потоци на дълга. По този начин FCFF са мярка за печалбите, които се начисляват на цялото дружество, а именно както на притежателите на дълг, така и на акционерите.

([65]) Формулата за растеж на Гордън се използва за определяне на стойността на определен актив при предположението, че активите носят определена печалба, която постоянно нараства с определен фиксиран темп безсрочно.

Формулата за растеж на Гордън е $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, където TV е терминалната стойност, NCF е нормализираният паричен поток (посочен в съображение 85), g е процентът на постоянен растеж на паричните потоци, а WACC е средната претеглена цена на капитала.

сценарий проучването изчислява стойността на предприятието на всяко дружество, участващо в прехвърлянето на активи, като сбор от настоящите стойности на FCFF и на терминалната стойност, като се използва специфичната за дружеството средна претеглена цена на капитала ([66]) (WACC) като дисконтов процент.

(86) Разликата в паричните потоци в сценария със и без прехвърляния представлява полезните взаимодействия, които групата FS може да очаква от мерките, предмет на разследването. Що се отнася до прехвърлянията от RFI на Trenitalia, тези прехвърляния лишават RFI от печалба, равна на наемите на активите, които то е отдало под наем на Trenitalia, след приспадане на свързаните с тях разходи, т.е. данъци върху собствеността и амортизация. Пропуснатите печалби на RFI се начисляват на Trenitalia след прехвърлянето. След прехвърлянето Trenitalia се възползва и от възвръщаемостта на инвестициите, насочени към подобряване на активите, които не биха били направени, ако RFI беше останало собственик на тези активи (вж. например съображения 98 и 99). Тези инвестиции имат за цел да рационализират процеса на поддръжка на подвижния състав на Trenitalia и включват, наред с другото, структурни промени в цеховете за поддръжка, промени в тяхното разположение, разходи за автоматизация и адаптиране към нови видове подвижен състав. В проучването се посочва, че прехвърлянето на активите би позволило на Trenitalia да направи с 205 милиона евро повече инвестиции в сравнение със сценария, при който активите са собственост на RFI. Тези допълнителни инвестиции за периода 2010—2017 г. ([67]) биха довели до спестяване на разходи за поддръжка в размер на общо 382,55 милиона евро в сравнение със сценария, при който активите са собственост на RFI. Следователно на равнището на FS полезното взаимодействие, произтичащо от прехвърлянето на активите от RFI на Trenitalia, е възвръщаемостта на инвестициите, насочени към подобряване на активите.

(87) Що се отнася до прехвърлянията от RFI на FS Logistica, тези прехвърляния лишават RFI от печалба, равна на наемите на активите, които то е отдало под наем на FS Logistica, след приспадане на свързаните с тях разходи, т.е. данъци върху собствеността и амортизация. В същото време прехвърлянията генерират доходи за FS Logistica, които произтичат от инвестициите, насочени към подобряване на активите, и по-високите приходи от отдаването на тези активи под наем на пазара. Що се отнася до инвестициите, те са насочени към увеличаване на площта, която е на разположение за отдаване под наем на пазара (например извънредна поддръжка на съществуващи активи, изграждане на нови складове, съвместни предприятия за изграждане на нови терминали) и възлизат на 38,2 милиона евро за периода 2010—2017 г. Като цяло, според проучването, ползите за FS Logistica компенсират повече от загубите на RFI, тъй като FS Logistica е в състояние да извлече по-голяма стойност от прехвърлените активи, тъй като е дружество, специализирано в областта на логистиката.

(88) В проучването се установява, че при сценария с прехвърлянията на активи в полза на Trenitalia и FS Logistica прогнозната стойност на предприятието е 4 639 милиона евро за Trenitalia, 82 милиона евро за FS Logistica и 2 206 милиона евро за RFI. При съпоставителния сценарий (без прехвърлянията на активи) проучването установява стойност на предприятието от 4 315 милиона евро за Trenitalia, 56 милиона евро за FS Logistica и 2 234 милиона евро за RFI. Взети заедно, последиците от прехвърлянията на активи се състоят в увеличаване на стойността на предприятието на Trenitalia с 325 милиона евро и на FS Logistica с 26 милиона евро, както и в намаляване на стойността на предприятието на RFI с 28,3 милиона евро. Проучването показва също така, че от общото намаление на стойността на предприятието на RFI (28,3 милиона евро) 16,4 милиона евро се дължат на прехвърлянето на Trenitalia, а останалата част — на прехвърлянията на FS Logistica ([68]).

(89) Като цяло в проучването на PwC от април 2019 г. се стига до заключението, че в резултат на полезните взаимодействия, произтичащи от прехвърлянията на активите, увеличението на стойността на предприятието за получателите (325 милиона евро за Trenitalia и 26 милиона евро за FS Logistica) надхвърля загубата за RFI (28,3 милиона евро). От това следва, че на равнището на групата FS мерките, предмет на разследването, са увеличили стойността на предприятието с 322,7 милиона евро.

([66]) WACC се определя като среднопретеглена стойност на цената на собствения капитал и цената на дълга след данъчно облагане, като тежестите са равни на капиталовата структура на дружествата, участващи в прехвърлянията.

([67]) Както инвестициите, така и спестените разходи са сумирани за периода 2010—2017 г., без дисконтиране.

([68]) С други думи в проучването на PwC от април 2019 г. се оценява, че стойността на предприятието на RFI би била 2 222,1 милиона евро при сценария с прехвърлянето на активи само в полза на FS Logistica, докато стойността на предприятието на RFI би била 2 217,6 евро при сценария с прехвърлянията на активи само в полза на Trenitalia.

2) Проучването на PwC от декември 2019 г. относно прехвърлянията на активи на Trenitalia

(90) Проучването на PwC от декември 2019 г. представлява допълнителна оценка на рентабилността на прехвърлянията на активи от RFI на Trenitalia. Подобно на проучването на PwC от април 2019 г., проучването на PwC от декември 2019 г. сравнява рентабилността на RFI и Trenitalia при сценариите със и без прехвърлянето на активи. Основната разлика между двете проучвания е, че в проучването на PwC от декември 2019 г. рентабилността се разглежда от гледна точка на стойността на собствения капитал, а не на стойността на предприятието. Докато за стойността на предприятието дружеството се разглежда като цяло, т.е. стойността, начислена както на дълга, така и на акционерите, в стойността на собствения капитал се отразява само стойността на дружеството от гледна точка на акционерите.

(91) В проучването на PwC от декември 2019 г. стойността на собствения капитал се оценява с помощта на „модела на дисконтирания паричен поток към собствения капитал“, който се състои от настоящата стойност на нетните парични потоци на разположение на акционерите (FCFE). Тези парични потоци са сборът от нетните парични потоци за предприятието, които се използват за изчисляване на стойността на предприятието (вж. съображение 84), и финансовите парични потоци, т.е. общият приток на парични средства от ново дългово финансиране, нетно от изходящите парични потоци като разходи за лихви и погасяване на дълг ([69]). По този начин FCFE позволяват да се измери колко парични средства са на разположение за потенциално разпределение на дивиденти на акционерите. И накрая, стойността на собствения капитал е резултат от изчисляването на настоящата стойност на нетните парични потоци към собствения капитал, като се използва цената на собствения капитал като дисконтов процент.

(92) Както за RFI, така и за Trenitalia, и за двата сценария със и без прехвърлянето на активи, в проучването на PwC от декември 2019 г. нетните парични потоци към собствения капитал се получават чрез добавяне на прогнозираните финансови парични потоци към нетните парични потоци към дружеството от проучването от април 2019 г. Проучването на PwC от декември 2019 г. включва и терминална стойност на собствения капитал в края на периода на Финансово-икономическия план, който е през 2018 г. Тази терминална стойност е приложение на формулата за растеж на Гордън, която предполага постоянен растеж на нетните парични потоци към собствения капитал с постоянен темп, като се започне от нормализирано ниво на тези парични потоци. Нормализирането на нетните парични потоци за предприятието съвпада с това, изчислено в проучването на PwC от април 2019 г. (съображение 85), докато нормализирането на финансовите парични потоци се състои в определяне на финансовите разходи на малко по-ниска стойност, отколкото през последната година от периода на Финансово-икономическия план, а изплащането и емитирането на дълг е равно на нула. Накрая, в проучването на PwC от декември 2019 г. стойността на собствения капитал на RFI и Trenitalia се получава като настоящата стойност на нетните парични потоци на съответното дружество към собствения капитал при всеки сценарий, като се използва цената на собствения капитал на съответното дружество като дисконтов процент.

(93) В проучването на PwC от декември 2019 г. стойността на собствения капитал на Trenitalia и RFI се оценява съответно на 1 102,3 милиона евро и 3 813,7 милиона евро при сценария с прехвърляне на активите и съответно на 964,2 милиона евро и 3 830,4 милиона евро при съпоставителния сценарий. Тези оценки означават, че прехвърлянето на активи от RFI на Trenitalia е генерирало стойност за акционерите на равнището на групата, тъй като е създало 138,1 милиона евро допълнителен собствен капитал в Trenitalia и е унищожило само 16,7 милиона евро собствен капитал в RFI. По този начин проучването на PwC от декември 2019 г. предоставя още една количествена оценка, в допълнение към проучването на PwC от април 2019 г., на предимството на прехвърлянето на активи от RFI на Trenitalia от гледна точка на групата FS.

3) Проучването на E.CA

(94) Проучването на E.CA от юни 2019 г., извършено от икономическия консултант E.CA ([70]), допълва двете горепосочени проучвания и оценява надеждността на проучването на PwC от април 2019 г. Освен това в него се обяснява икономическата обосновка на прехвърлянията и се подкрепя методическият избор на проучването на PwC от април 2019 г.

([69]) Финансовите парични потоци се състоят от лихвени плащания, нетно от данъци, погасяване на дълг и емитиране на дълг.

([70]) E.CA е известно консултантско дружество в сферата на икономиката, определено от групата FS да предостави техническо експертно становище по разглеждания случай.

(95) Що се отнася до методиката, в проучването на E.CA се обяснява защо методът на стойността на предприятието е подходящ за определяне на ползите от ефективността, произтичащи от прехвърлянията на активи, в сравнение с метода на стойността на собствения капитал. Причината за това е, че методът на стойността на предприятието е насочен към приходите и разходите, генерирани от дружеството като цяло, където възниква ефикасността. За разлика от това, методът на стойността на капитала изисква прогнози за финансовите парични потоци, които не се очаква да бъдат пряко засегнати от мерките за ефективност, мотивиращи прехвърлянията на активи. Поради това икономическият консултант E.CA счита, че е по-подходящо да се използва методът на стойността на предприятието, за да се оцени рентабилността на прехвърлянията на активи.

(96) В проучването на E.CA от юни 2019 г. се оценяват и допусканията, които проучването на PwC от април 2019 г. прави по отношение на WACC. Докато проучването на PwC от април 2019 г. разчита на една-единствена стойност на WACC за оценка на стойността на предприятието, проучването на E.CA от юни 2019 г. конструира диапазон от стойности на WACC за всяко дружество, участващо в прехвърлянията на активи, като променя основните параметри, използвани за изчисляване на WACC, а именно коефициента „бета“, рисковата премия за собствения капитал и безрисковия лихвен процент ([71]).

(97) Проучването на E.CA от юни 2019 г. потвърждава резултатите от проучването на PwC от април 2019 г. относно полезните взаимодействия, произтичащи от прехвърлянията на активи. В него се установява, че най-високата оценка на загубата на стойност за RFI, получена чрез използване на най-ниската стойност от диапазона на WACC на RFI, е 56 милиона евро, докато най-ниската оценка на печалбата на стойност за Trenitalia и FS Logistica, получена чрез приемане на най-високата стойност от диапазона на WACC на тези дружества, възлиза съответно на 195 и 24 милиона евро. Като цяло, дори при използване на консервативни стойности на WACC, създаването на стойност на равнището на FS би било поне 163 милиона евро ([72]).

(98) Накрая, проучването на E.CA от юни 2019 г. илюстрира обосновката на прехвърлянията на активи. Икономическият консултант E.CA счита, че прехвърлянето на активи от RFI на Trenitalia и FS Logistica е довело до децентрализация на правомощията за вземане на решения относно тези активи в рамките на групата FS. Според икономическата теория ([73]) оптимално е да се децентрализират решенията относно нестратегически, относително малки и обичайни бизнес инвестиции, за които ръководителите на дъщерните дружества или отдели вероятно разполагат с по-добра информация от своите началници. Ако тези решения се вземат на централизирано ниво, те няма да доведат до оптимален резултат. Причината е, че ръководителите на отдели няма да имат стимул да споделят информацията си, тъй като част от ползите от тези решения ще бъдат споделени с техните началници.

(99) В проучването на E.CA от юни 2019 г. се счита, че същата икономическа теория се прилага и за прехвърлянията на активи от RFI на Trenitalia и FS Logistica. Активите, които са били прехвърлени на тези две дружества, са били използвани за обичайни операции, като логистика и дейности по поддръжка, които не са били част от основните дейности на RFI. Поради това според икономическия консултант E.CA е разумно да се предположи, че RFI не е разполагало със същото ниво на информация като Trenitalia и FS Logistica за това как да използва тези активи. Според E.CA икономическата теория (вж. съображение 98) предполага, че без прехвърлянията Trenitalia и FS Logistica не биха направили инвестициите, описани в съображения 86 и 87, или не биха направили инвестиции на същото ниво, тъй като част от ползите би получило RFI. В проучването на E.CA от юни 2019 г. също така се счита, че по принцип групата FS е можела да създаде схема за договаряне, включваща инвестиции от страна на RFI в замяна на компенсация от страна на Trenitalia и FS Logistica, което би могло да доведе до същата оптимална инвестиционна стратегия като тази, произтичаща от прехвърлянията на активи. Според проучването на E.CA обаче е разумно да се очаква, че проблемите, свързани с договарянето, непоследователността във времето и задържането, ще попречат на тази схема за договаряне да постигне оптималния инвестиционен резултат, освен ако активите не са собственост на субекта, който би се възползвал от тези инвестиции.

([71]) Коефициентът „бета“ на акциите е мярка за рисковостта на акциите, която показва доколко възвръщаемостта на акциите варира спрямо възвръщаемостта на целия пазар на акции. Колкото по-висок е коефициентът „бета“, толкова по-рискова е акцията. Рисковата премия за собствения капитал е разликата между възвръщаемостта на индекса на пазара на акции и безрисковия лихвен процент. Безрисковият лихвен процент е възвръщаемостта на актив, при който няма риск от неизпълнение. Безрисковият лихвен процент, коефициентът „бета“ и рисковата премия за собствения капитал са необходими за определяне на цената на собствения капитал.

([72]) Тази цифра се получава по следния начин: 195 милиона евро + 24 милиона евро - 56 милиона евро.

([73]) Вж. например: Aghion, P., Tirole, J., Formal and real authority in organizations (Формална и реална власт в организациите), Journal of political economy, 1.2.1997 г., бр. 105(1), стр. 1—29; Milton, H., Raviv, A., Allocation of decision-making authority (Разпределение на правомощията за вземане на решения), Review of Finance, 9.3.2005 г., стр. 353— 383.

(100) Въз основа на тези проучвания Италия счита, че прехвърлянията на активи са били в съответствие с пазарните условия.

5.2.4. *Нарушаване на конкуренцията*

(101) Италия твърди, че на равнището на Съюза либерализацията на пазарите на железопътния транспорт е започнала през 2007 г. за товарните превози и през 2010 г. за пътническите превози. Правилата за държавните помощи се прилагат само след тези дати и всички предишни намеси, при условие че отговарят на другите условия, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, не могат да бъдат квалифицирани като „помощ“ или най-много могат да бъдат квалифицирани като „съществуваща помощ“. По този въпрос Италия отбелязва, че решението за прехвърлянията на активи между 2007 г. и 2011 г. е било взето още по време на преструктурирането на групата FS през периода 2000—2001 г. и следователно по време, когато не се оспорва, че пазарът все още не е бил либерализиран. Освен това Италия припомня, че почти всички активи, прехвърлени през 2009 г., са „предназначени“ за дейности в областта на железопътния пътнически превоз, които са либерализирани едва по-късно ([74]).

(102) Италия се позовава и на решението *Chronopost* ([75]). По това дело твърдението на Италия е, че Съдът е потвърдил, че прехвърлянията на активи чрез корпоративни операции в рамките на група не нарушава и не заплашва да наруши конкуренцията.

6. **КОМЕНТАРИ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

6.1. **FS**

6.1.1. *Коментари по отношение на процесите на прехвърляне*

(103) FS подкрепя позицията на Италия, обобщена в раздел 5.2. FS допълва, че решението за прехвърляне на активите от RFI на Trenitalia и FS Logistica е било взето много преди действителните дати на прехвърлянето. FS добавя, че естеството на прехвърлените активи не е било от съществено значение или необходимо за управлението на железопътната инфраструктура на Италия. Според FS прехвърлените активи се състоят от: цехове за основни ремонти, цехове и складове, разположени извън границите на железопътната линия; парцели и паркинги, разположени извън границите на железопътната зона или, ако са разположени в тези граници, не са необходими за железопътните операции; сгради за пътници; обслужващи сгради, други сгради, които „не са от съществено значение за“ железопътните операции, и други сгради, които „не са от съществено значение“ поради предназначението си (като кафенета и професионални училища).

(104) FS твърди, че прехвърлянето на активите от RFI на Trenitalia и FS Logistica в рамките на процеса на преразпределение на активите се е забавило поради правни и технически трудности, по-специално поради техническо-кадастрални причини. Първо, въпреки че активите са били налични в базата данни на дружеството от 1999 г., е било необходимо да се извършат проверки на място, за да се идентифицира и определи точно размерът на тези активи (включително техните кадастрални граници) и тяхната стойност, преди да бъдат разпределени между различните стопански единици. Тези активи включват цехове за поддръжка, многофункционални динамични съоръжения, цехове за основен ремонт, някои товарни терминали и други недвижими имоти.

(105) Второ, процесът е бил забавен и от регулаторните промени в сектора на равнището на Съюза: в рамките на шест години са издадени три пакета от директиви в областта на железопътния транспорт, като всеки от тях променя значително правната рамка, а оттам и финансово-икономическите планове и управлението на съответните предприятия.

(106) Първоначално тези усложнения са били разрешени чрез опростяване на разпределението на активите между различните дружества, в които е организирана групата. RFI запазва собствеността си върху някои недвижими имоти, които не са от основно значение за мисията му на управител на инфраструктура (вж. съображения 16 и 17). Следователно някои от активите, посочени в съображение 103, въпреки че са ясно свързани с транспортните операции на новосъздаденото дружество Trenitalia, по това време не са били предоставени на Trenitalia, а са останали временно сред активите на RFI.

(107) Тази първоначална договореност обаче се е смятала за временна: по време на корпоративното разделяне през 2000 г. вече се е предвиждало тези активи да бъдат преразпределени на по-късна дата.

([74]) Вж. съображение 35.

([75]) Вж. бележка под линия 68.

(108) FS счита, че преразпределението на активите съответно към транспортните операции и управлението на инфраструктурата е било една от заложените цели във Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. Според FS Финансово-икономическият план за периода 2007—2011 г., издаден през май 2007 г., предвижда рационализация на операциите, която да бъде постигната, наред с другото, чрез по-добро управление на недвижимите имоти. Това би позволило да се генерира стойност и да се развият нови сфери на дейност, включително създаването на нов логистичен оператор (FS Logistica) и на дружество, специализирано в развитието на недвижими имоти и предоставянето на интегрирани услуги за градовете и околните райони (FS Sistemi Urbani).

(109) Прехвърлянето на FS Logistica на 10 комплекса съоръжения, разположени в различни товарни терминали, което е сред инициативите, посочени във Финансово-икономически план за периода 2007—2011 г., се основава на цялостната оценка на мрежата за товарни превози и на двоен анализ: от една страна, прехвърлянията са насочени към намаляване на броя на пунктовете за обслужване чрез съсредоточаването им в съоръженията с по-добри оперативни характеристики и подходящо техническо оборудване; от друга страна, прехвърлянията са насочени към преразпределяне на части от съоръженията в големите терминали за товарни превози, за да се определят секторите, обслужващи RFI, и частите, които вече не са строго необходими за изпълнение на задълженията по концесията за управление на инфраструктурата, като се вземат предвид прогнозните сценарии за търсенето.

(110) Що се отнася до недвижимите имоти, FS твърди, че целта, която се преследва с прехвърлянията, е следната: i) постигане на рентабилно използване на активи (поставянето им в рамките на FS Logistica), които в противен случай не биха могли да бъдат рентабилно развити; ii) разработване на ценни площи и имоти, предназначени за употреба, различна от железопътен превоз на товари или пътници (което е било възложено на FS Sistemi Urbani, което не е засегнато от настоящото разследване); iii) генериране на ресурси, предназначени за подкрепа на корпоративни програми.

(111) Според FS избраният метод за прехвърляне на тези активи, т.е. частичното отделяне ([76]), включващо емитиране на нови акции в случай на увеличение на капитала (както операцията с Trenitalia, посочена в раздел 3.1), или прехвърлянето на акции в нови дружества (както операцията с FS Logistica, посочена в раздел 3.3), са типични вътрешногрупови реорганизации, обичайно прилагани в света на предприятията с цел оптимизиране на организационния профил на дадено дружество, за да се подобри неговата ефективност и резултатност и в крайна сметка да се насърчи създаването на стойност. FS твърди, че въпросният метод възстановява баланса на капиталовата структура на групата FS, за да ѝ позволи да направи инвестициите, предвидени във Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г., без да влива нова ликвидност.

6.1.2. *Коментари по отношение на икономическата обосновка на прехвърлянията на активи*

(112) FS твърди, че развитието на железопътните системи в миналото е изисквало наличието на обширни територии за разполагане на железопътни съоръжения. На тези територии, в допълнение към железопътните релси, разпределителните гари и маневрените коловози, често се издигат сгради за различни цели, свързани с железопътните операции: поддръжка на подвижния състав, складове за материали за инфраструктурата и подвижния състав, съоръжения за изпитване на материали, складове за въглища и гориво, електрически подстанции, пътнически гари, товарни складове, паркинги и рампи за достъп до товарните складове, складове за подвижен състав, обслужващи сгради за железопътния персонал (като кафенета, съблекални, „железопътни хотели“, помещения за социални срещи, жилища за персонала). Този тип организация е довела до това, че през десетилетията действащите железопътни дружества са натрупали голям брой недвижими имоти. През втората половина на 20-ти век закриването на много железопътни линии и възлагането на външни изпълнители на редица услуги, свързани с железопътния сектор, са довели до натрупването на „активи, които не са от съществено значение“ в железопътните предприятия. Разделянето на управлението и счетоводството, породено от Директива 91/440/ЕИО, изисква разпределяне на всички активи на тези предприятия между различните участници, на които са разделени традиционните железопътни оператори.

([76]) Процесът на отделяне на дружество е отделянето на определена част или части от стопанските операции на дадена организация от основното дружество, така че то да се превърне в самостоятелна единица.

(113) Вследствие на това основната цел на ръководството на FS е била да разпредели по по-ефективен и балансиран начин онези активи, които не са били необходими на притежаващата ги организация (RFI). FS твърди, че преразпределянето и прехвърлянето на цеховете за поддръжка на Trenitalia (чрез отделянето, осъществено през 2009 г.) е отговаряло на следните стопански съображения:

а) управлението на депата за поддръжка и техните спомагателни площи не е било част от обичайните дейности на RFI, което не е модернизирало и подобрило тези активи, нито е могло да го направи, за да станат те по-ефективни и съобразени с нуждите на техния ползвател (а именно Trenitalia);

б) прехвърлянето на собствеността върху тези активи на дружеството Trenitalia, което е отговорно за цялостния процес на поддръжка на подвижния състав, е дало възможност за започване на действия за рационализиране и преустройство на мрежата от съоръжения за поддръжка в съответствие с Финансово-икономическия план на групата;

в) по-специално оптимизирането на мрежата от депа за поддръжка, тяхната реорганизация и намаляването на броя на центровете е изисквало промени в разположението на използваните депа за поддръжка, някои от които са включвали значителни инвестиции;

г) трансакцията е спомогнала за постигане на по-балансирано разпределение на активите между дружествата от групата.

Според FS тези прехвърляния са довели до по-високо възнаграждение на инвестирания капитал и са укрепили индустриалната позиция на групата. Освен това прехвърлянето на активи е позволило на Trenitalia да определи по-добре областите на инвестиране, необходими за оптимизиране на неговите услуги, и да насочи инвестициите.

(114) FS счита, че (пре)разпределението на цеховете за поддръжка е било изцяло в съответствие с естеството и целта на подобни трансакции, извършени от основните конкуренти на FS в Съюза. FS привежда няколко примера, а именно корпоративната реорганизация, осъществена през същия период от основните железопътни групи в Съюза, по-специално от групата SNCF във Франция, RENFE в Испания, групата Deutsche Bahn в Германия и SNCB в Белгия. Според FS тези процеси на реорганизация често са били осъществявани чрез корпоративни трансакции, т.е. отделяния, от същия тип като тези, осъществени от групата FS. Освен това трансакциите за корпоративна реорганизация, извършени от други железопътни групи в Съюза, потвърждават, че съоръженията за поддръжка са били предоставени директно на железопътния оператор или са били поставени под негов контрол и са били извадени от активите на управителя на инфраструктура.

(115) FS добавя, че прехвърлянията на активи от недвижими имоти на FS Logistica, което не е железопътно предприятие, също е в съответствие с цялостната стопанска стратегия на групата. Активите, прехвърлени на FS Logistica, са части от товарни съоръжения, сгради и земя, предназначени за логистични дейности (обработка, складиране и съхранение на товари), които са изцяло част от дейностите, конкретно възложени на FS Logistica в рамките на групата FS. FS твърди също така, че прехвърлянията са се оказали икономически ефективни, както се вижда от подобряването на възвръщаемостта на капитала, инвестиран във FS Logistica, и на основните икономически показатели на предприятието, както и от постоянното увеличаване на оперативния марж на FS Logistica (по отношение на управлението на собствеността).

6.1.3. *Коментари по отношение на спазването на правилата на ЕС*

(116) Според FS нито Директива 91/440/ЕИО, както е изменена, нито Директива 2012/34/ЕС изискват отделни дружества да извършват дейности по железопътен транспорт и управление на железопътната инфраструктура.

(117) Според FS правната рамка на Съюза оставя на държавите членки свободата да определят структурата, организацията и вътрешногруповото разпределение на активите; освен това тя не налага ограничения върху свободата на разпределение на различните дейности, ресурси и активи в рамките на различните дружества от групата. FS добавя, че свободата, предоставена от правилата на Съюза, важи с още по-голяма сила, тъй като активите, които са предмет на вътрешногрупово прехвърляне, не се считат за „инфраструктура“. Според FS член 3 от Директива 91/440/ЕИО не класифицира товарните терминали или депата за поддръжка като железопътна инфраструктура. Съответно групата FS може да извършва процеса на преразпределение на активи по свое усмотрение.

(118) Освен това FS твърди, че прехвърлянето на активи чрез отделяне от RFI на Trenitalia и FS Logistica е в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, както е посочено в съдебната практика на Съда, по-специално в решенията му от 21 март 1991 г. по дело C-303/88, *Eni-Lanerossi* ([77]) и по дело C-305/89, *Alfa Romeo* ([78]).

(119) FS твърди, че правилната поддръжка е необходим елемент за спазването на условията, определени в договора за услуги, сключен между Trenitalia и италианските региони ([79]); това потвърждава, че съоръженията за поддръжка са неделим елемент от инвестиционната програма на Trenitalia.

(120) FS добавя, че на равнището на групата FS планираните инвестиции в поддръжката се очаква да подобрят услугите и да увеличат оборота и рентабилността. В подкрепа на това твърдение FS посочва, че анализът на рентабилността, изготвен от FS, показва норма на възвръщаемост на инвестирания капитал, изисквана от пазара, в размер на около 8 % за Trenitalia и 5,5 % за RFI, както е посочено в следната таблица:

Таблица 10

Сравнение на рентабилността на Trenitalia и RFI през 2008 г.

Trenitalia	2008 г. (в млрд. евро)	WACC	% NIC	Претеглена WACC
NIC (нетен инвестиран капитал) — средни и дълги разстояния	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC — на регионално равнище	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC — товари	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Инвестиран капитал	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008 г.	WACC	% NIC	Претеглен WACC
NIC — конвенционална мрежа	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC — високоскоростни влакове/ влакове с висок капацитет	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Инвестиран капитал	**31,330**			**5,5 %**

Източник: FS

(121) Според FS тази диференцирана рентабилност потвърждава, че процесът на разпределение е осъществен както по стратегически, така и по стопански причини, както и за постигане на по-висока възвръщаемост на инвестирания капитал на равнището на групата.

6.1.4. *Коментари относно спазването на дружественото право и счетоводните правила*

(122) FS твърди, че трансакциите по отделяне от RFI към Trenitalia и FS Logistica представляват трансакции между дружества „под общ контрол“, тъй като и двете са дъщерни дружества, изцяло притежавани от FS. Въпросните трансакции са извършени чрез прехвърляне в рамките на групата на активи по тяхната балансова стойност. Според FS този избор е напълно законосъобразен от гледна точка на дружеството майка FS — по отношение както на гражданскоправните, така и на счетоводните изисквания.

([77]) Решение от 21 март 1991 г., *Италианска република/Комисия („Eni-Lanerossi“)*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([78]) Решение от 21 март 1991 г., *Италианска република/Комисия („Alfa Romeo“)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([79]) Поръчката за услуги, договорена между Trenitalia и италианските региони, е обществена поръчка за услуги, с която се определят количествата, стандартите за качество, таксите и оперативните критерии, свързани с услугите, които Trenitalia трябва да предоставя в тези региони, както и възнаграждението, което трябва да се плаща на Trenitalia.

6.2. **Общност на европейските железници (CER)**

(123) CER ([80]) счита че, в съответствие с член 4 от Директива 91/440/ЕИО железопътните предприятия следва да бъдат независими от държавата в своето управление и администрация; по-специално „активите, бюджетите и отчетите са отделени от тези на държавата“. Според CER в член 5 от същата директива се предвижда, че железопътните предприятия са свободни да определят своята вътрешна организация, без да се засяга задължението за разделно счетоводство. Тази разпоредба не изисква създаването на две отделни дружества и Директива 91/440/ЕИО следва да се счита за *lex specialis*, която има предимство пред правилата на конкурентното право.

(124) CER счита, че съгласно съответните директиви на Съюза железопътните предприятия са свободни да разпределят активи като съоръжения за поддръжка, товарни терминали и други недвижими имоти, които не са включени в определението за железопътна инфраструктура, дадено в директивите на Съюза (член 3 от Директива 91/440/ЕИО и член 3 от Директива 2012/34/ЕС), в рамките на своята организация и по свое собствено решение. От гледна точка на отрасъла в по-голямата част от държавите членки цеховете за поддръжка на подвижния състав обикновено се експлоатират от железопътно предприятие. Накрая, що се отнася до прехвърлянето на активи в рамките на една и съща група публични предприятия, CER счита, че в решението по делото *France Telecom* от 19 март 2013 г. ([81]) Съдът е пояснил, че понятието за държавна помощ предполага да се провери дали не е налице нито намаляване на държавния бюджет, нито допълнителен финансов риск за държавния бюджет. В случай на прехвърляне на активи в рамките на група, съставена от няколко публични предприятия, тези две условия винаги са изпълнени.

6.3. **FerCargo**

(125) Както е посочено в съображение 8, FerCargo представлява няколко италиански железопътни предприятия, които предлагат услуги за железопътен товарен превоз ([82]).

6.3.1. *Относно прехвърлянията на активи*

(126) FerCargo посочва, че мерките, предмет на разследването, не са лесно проследими. То твърди, че годишните финансови доклади на RFI не дават достатъчно информация за броя и естеството на активите, прехвърлени на Trenitalia и FS Logistica.

(127) FerCargo добавя, че противно на твърденията на италианските органи, прехвърлените активи са от съществено значение за предоставянето на услугите, съдържащи се в минималния пакет за достъп, и за достъпа до обслужващи съоръжения, които железопътните предприятия имат законно право да изискват от държавите членки, както е предвидено в член 5 и приложение 2 към Директива 2001/14/ЕО ([83]). FerCargo добавя, че в член 20 от Законодателен декрет 188/2003, с който посочената директива е транспонирана в националното законодателство, изрично се предвижда, че международните сдружения на предприятия и железопътните предприятия имат право на достъп и ползване на товарни терминали, разпределителни гари, съоръжения за формиране на влакове, съоръжения за съхранение на подвижен състав и стоки, съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения при

([80]) Според уебсайта www.cer.be CER обединява близо 70 железопътни предприятия, техните национални асоциации, както и управители на инфраструктура и лизингови дружества за превозни средства. Членовете на CER представляват 71 % от дължината на европейската железопътна мрежа, 76 % от европейските товарни превози и 92 % от железопътните пътнически превози в Европа.

([81]) Решение от 19 март 2013 г., *Bouygues SA и Bouygues Télécom SA/Европейска комисия и др. и Европейска комисия/Френска република и др.* („*France Telecom*“), съединени дела C-399/10 P и C-401/10, ECLI:EU:C:2013:175.

([82]) Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, FuoriMuro, GTS General Transport Service, Hupac, Interporto Servizi Cargo, lnRail, Linea S.r.l., OceanoGate Italia, Rail Cargo Italia, Rail Traction Company, Sbb Cargo Italia.

([83]) В съответствие с приложение 2 към Директива 2001/14/ЕО минималният пакет за достъп се състои от:
а) обработка на заявленията за инфраструктурен капацитет;
б) право на ползване на предоставения капацитет;
в) използване на стрелки и железопътни възли;
г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;
д) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

недискриминационни условия. В член 13 от Законодателен декрет 188/2003 се предвижда, че управителят на инфраструктурата публикува годишен доклад, озаглавен „Prospetto Informativo della Rete“ („PIR“), в който се изброяват основните съоръжения, до които железопътните предприятия следва да имат достъп, както е предвидено в правото на Съюза и в националното законодателство.

(128) Според FerCargo PIR за 2008 г., 2009 г. и 2010 г. показват рязко намаляване на тези основни съоръжения — от 108 на 71 между 2008 г. и 2009 г. — което е в резултат на Наредбата от 2009 г. Въпреки това техническите документи, публикувани от Trenitalia, показват, че някои от активите, които са били прехвърлени и следователно са станали недостъпни за други железопътни предприятия, все още са били считани за технически използваеми за стопанските партньори на Trenitalia ([84]).

(129) FerCargo счита, че правилата за държавните помощи са приложими към мерките, предмет на разследването. Първо, мярката е въведена след отварянето на пазара за товарни превози. Второ, FerCargo твърди, че всички критерии, използвани за определяне на наличието на държавна помощ, са изпълнени:

а) *държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата*: прехвърлените активи винаги са били използвани от самото RFI за осигуряване на достъп до основни съоръжения. FerCargo отбелязва, че отговорността за мерките се приписва на италианската държава, която притежава и контролира 100 % от капитала на FS, назначава всички членове на Управителния съвет на FS и контролира процеса на прехвърляне на активите, както и дейността на RFI като управител на инфраструктурата. Според FerCargo RFI се счита за публично предприятие по смисъла на Директива 2006/111/ЕО на Комисията ([85]);

б) *икономическо предимство*: мерките, предмет на разследването, предоставят икономическо предимство на дъщерните дружества на FS (Trenitalia и FS Logistica), тъй като водят до безвъзмездно прехвърляне на активи на тези дружества. FerCargo изразява съмнение, че мерките, предмет на разследването, представляват само вътрешногрупова реорганизация (следователно икономически неутрална): съгласно член 1, параграф 2 от Наредбата от 2009 г. тази реорганизация се извършва в контекста на рекапитализацията на FS, докато член 2 изрично обосновава прехвърлянето на съоръженията за поддръжка с необходимостта от рекапитализация на Trenitalia. Накрая FerCargo счита, че съдебната практика по делото *Banque Postale* ([86]) е без значение, тъй като това дело се отнася до създаването на ново дружество въз основа на активи, които вече са били предназначени в рамките на La Poste за предоставяне на финансови услуги. Обратното, прехвърлянията на активи, използвани от RFI в качеството му на управител на инфраструктурата, на Trenitalia и други дружества на FS се равняват на „подарък“, целящ рекапитализирането на тези дружества;

в) *селективност*: само дъщерни дружества на FS са бенефициери на прехвърлянето на активи;

г) *нарушаване на конкуренцията*: според FerCargo мерките, предмет на разследването, са нарушили конкуренцията по няколко начина. На първо място, конкурентните железопътни предприятия са лишени от достъп до ключови съоръжения (като граничните съоръжения във Ventimiglia и Ventimiglia), без Италия предварително да се е консултирала с тях относно списъка на съоръженията, които ще бъдат прехвърлени на Trenitalia; на второ място, рекапитализацията е позволила на Trenitalia да получи по-добър достъп до банково финансиране, особено за проекти, попадащи извън сферата на железопътните товарни превози (например финансиране на операции с високоскоростни влакове и придобиване на влакови композиции ETR 1000 ([87])); на трето място, с оглед на новата организация на основните съоръжения, произтичаща от прехвърлянето на активи, RFI е променило значително организацията на маневрирането на влаковете за сметка на железопътните предприятия, които се конкурират с Trenitalia. FerCargo добавя, че съоръженията не е трябвало да бъдат прехвърлени на дъщерните дружества на групата FS, а е трябвало да бъдат отдадени на търг. Според FerCargo прехвърлянията на съоръжения на структури от групата FS, които се конкурират с други железопътни предприятия, е довело до антиконкурентно поведение, както и до неефективно управление на тези съоръжения.

([84]) Единна таблица за разстоянието за международен товарен трафик: списък на железопътните гари — списък на железопътните места за приемане/доставяне (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna) изготвен от Trenitalia, 1 юли 2010 г., стр. 27, 28 и 29.

([85]) Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

([86]) Вж. съображение 81.

([87]) ETR 1000 е високоскоростен влак, експлоатиран от Trenitalia в сегмента на превоза на пътници.

7. **КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИЯ ПО МНЕНИЯТА НА ТРЕТАТА СТРАНА**

7.1. **Коментари по становището на FerCargo**

(130) Италия счита, че коментарите на FerCargo се отнасят предимно до управлението на товарни съоръжения и следователно не попадат в обхвата на контрола на държавните помощи. Италия счита, че FerCargo не представя никакви решаващи елементи, за да докаже наличието на държавна помощ, и неправилно тълкува правото на преценка, предоставено от правото на Съюза на публичните дружества по отношение на тяхната вътрешна организация.

(131) Италия добавя, че критерият за приписване на отговорност не е изпълнен: FS е корпоративна структура, напълно отделена от държавата от правна, организационна и функционална гледна точка. Следователно активите и отчетите му също са отделени от държавния бюджет; мерките, предмет на разследването, са били приети от FS, а не от държавата; тези мерки не са довели до прехвърляне на държавни ресурси към FS.

(132) Италия заявява, че прехвърлянията на активи не е донесло икономическо предимство на FS: в съответствие със съдебната практика по делото *Chronopost* ([88]) операциите по прехвърляне, осъществени чрез частично вътрешногрупово разделяне, са без значение от гледна точка на правилата за държавните помощи. С тези операции предприятието, взето като цяло, е пренасочило активи от едно предприятие към друго в рамките на групата, но броят и общата стойност на активите в рамките на групата остават непроменени, без да предоставят икономическо предимство на групата FS. Италия счита, че мерките, предмет на разследването, представляват типична стопанска мярка, насочена към оптимизиране на организацията на дружеството с цел подобряване на неговата ефективност и ефикасност и в крайна сметка насърчаване на създаването на стойност.

(133) Що се отнася до естеството на прехвърлените активи, Италия обяснява, че преразпределението на активите в рамките на FS се отнася до някои активи, които е трябвало да бъдат в портфейла на Trenitalia още от неговото създаване (съоръжения за поддръжка), т.е. активи, които вече не са били от значение за управлението на инфраструктурата. По отношение на предполагаемото въздействие, което прехвърлянията са имали върху дейността на железопътните предприятия, представлявани от FerCargo, Италия отбелязва, че:

а) няма депа и терминали за товарни превози, които да са прехвърлени на Trenitalia;

б) намаляването на съоръженията, отворени за други железопътни предприятия, не е станало по начина, описан от FerCargo. Както се вижда от изданието на PIR от декември 2009 г. и следващите налични издания, списъкът за справка на основните съоръжения, предоставени на други железопътни предприятия, е много по-широк от този, описан от FerCargo;

в) всички съоръжения, посочени от FerCargo, са били включени в PIR за 2009 г., 2010 г. и следващите години, което означава, че (обратно на твърденията на FerCargo) те са били предоставени на Trenitalia, както и на всички други железопътни предприятия;

г) накрая, съществуват доказателства, че някои железопътни предприятия, които също са членове на FerCargo, са работили през периода 2010—2013 г. в няколко съоръжения, считани за недостъпни от FerCargo след прехвърлянията на активите.

8. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ**

8.1. **Наличие на помощ**

(134) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „[…] всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(135) От това следва, че за да може дадена мярка да бъде квалифицирана като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да са изпълнени следните кумулативни критерии: i) трябва да бъде предоставена от държавата или чрез държавни ресурси; ii) тя трябва да предоставя предимство на дадено предприятие; iii) тя трябва да е селективна, т.е. да дава предимство на определени предприятия или производството на определени стоки; и iv) мярката трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да засяга търговията между държавите членки.

([88]) Вж. съображение 81.

(136) Съгласно установената съдебна практика намесата на публичните органи в капитала на дадено предприятие, независимо от нейната форма, може да представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, когато са изпълнени условията на този член ([89]).

(137) Предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС е всяка икономическа изгода, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. при отсъствие на държавна намеса ([90]).

(138) Въпреки това не се предоставя никакво предимство, когато дадена държава членка действа в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика („принцип за ОУПИ“) ([91]).

(139) Италия твърди, че мерките, предмет на разследването, са в съответствие с принципа за ОУПИ, така че не е предоставила никакво предимство и следователно мерките не представляват държавна помощ. Поради това в раздели 8.1.1.1 и 8.1.1.2 Комисията ще анализира дали Италия е действала в съответствие с принципа за ОУПИ.

8.1.1.1. Приложимост на принципа за ОУПИ

(140) Комисията ще проучи приложимостта на принципа за ОУПИ, за да определи дали държавата е действала като публичен орган, а не като икономически оператор, когато е вземала решение за мерките, предмет на разследването. Първо, Комисията ще провери дали принципът за ОУПИ изобщо е приложим към мерките за прехвърляне на активи, предприети от FS.

(141) Комисията отбелязва, че наличието на причини, свързани с обществения ред, само по себе си не е достатъчно, за да се изключи приложимостта на принципа за ОУПИ. Освен това в настоящия случай FS е решило да прехвърли активите от RFI на Trenitalia и FS Logistica ([92]) въз основа на Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г., посочен в съображения 18 и 19. Финансово-икономическият план е бил разработен с цел рационализиране на управлението на групата FS и генериране на стойност, която да бъде постигната, наред с другото, чрез по-добро управление на недвижимите имоти (вж. съображение 108).

8.1.1.1.1. Италия не е действала като публичен орган

(142) Комисията припомня, че Съдът счита, че приложимостта на принципа за ОУПИ в крайна сметка зависи от това дали държавата е предоставила икономическо предимство на дадено предприятие в качеството си на икономически оператор, а не в качеството си на публичен орган ([93]). Намесите на държавата, които целят изпълнението на нейните задължения в качеството ѝ на орган на държавната власт, не могат да бъдат сравнени с тези на частен инвеститор в условията на пазарна икономика ([94]).

(143) За да определи дали мерките, предмет на разследването, представляват упражняване на държавна власт, Комисията трябва да проучи: i) тяхното естество и предмет, ii) контекста, в който са взети, iii) преследваната цел и iv) правилата, на които се подчиняват.

8.1.1.1.2. Естество и предмет на мярката

(144) В разглеждания случай мерките, предмет на разследването, се състоят в прехвърляния на активи с цел рационализиране на използването на активите, притежавани от групата FS, за да се повиши рентабилността на групата FS ([95]).

([89]) Решение от 14 септември 1994 г., *Испания/Комисия*, C-278/92 до C-280/92, EU:C:1994:325, т. 20 и цитираната съдебна практика; и Решение от 8 май 2003 г., *Италия и SIM 2 Multimedia/Комисия*, C-399/00 и C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, т. 36 и цитираната съдебна практика.

([90]) Решение от 11 юли 1996 г., *Syndicat français de l'Express international (SFEI) и др./La Poste и др.*, дело C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, т. 60; Решение от 29 април 1999 г., *Испания/Комисия*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, т. 41; и решение от 19 декември 2019 г., *Arriva Italia и др*.., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, т. 46 и цитираната съдебна практика.

([91]) Термините „инвеститор в условията на пазарна икономика“ и „оператор в условията на пазарна икономика“ могат да се използват като взаимозаменяеми; те са описани в Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1), т. 73—82.

([92]) Вж. раздел 3.

([93]) Във връзка с инвестициите вж. решение от 5 юни 2012 г., *Комисия/EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, т. 79—82 и 87.

([94]) Решение от 15 декември 2009 г., *EDF/Комисия*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, т. 228.

([95]) Вж. съображения 112—115.

8.1.1.1.3. Преследвана цел и контекст на мерките

(145) Що се отнася до преследваната цел, трябва да се подчертае, че нито съдържанието на Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г., нито контекстът, в който е взето решението за прехвърлянията, показват, че решението на FS за прилагане на мерките, предмет на разследването, се основава на някакви цели на обществения ред.

(146) По-специално мерките, предмет на разследването, и съответният Финансово-икономически план за периода 2007—2011 г. не са насочени към целите на обществения ред: няма позоваване или връзка със специалните права, които RFI притежава в качеството си на национален управител на железопътната инфраструктура или които Trenitalia притежава по силата на договорените с него поръчки за услуги. Мерките, предмет на разследването, не са свързани и с целта от обществен интерес да се осигури свързаност и „териториална приемственост“ в рамките на Италия.

(147) Обратно, мерките, предмет на разследването, са взети и приложени под ръководството на холдинговото дружество на групата FS — FS, действащо като единствен акционер, и се ръководят изключително от финансови съображения.

(148) FS е започнало и ръководи процеса на реорганизация от 2007 г. насам. Този процес се реализира с приемането на Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. (вж. съображение 18) с решение на FS. Приемането на този Финансово-икономически план води до приемането и последващото прилагане на мерките, предмет на разследването, описани в раздел 3.1 от настоящото решение. Както е посочено в съображение 18, Финансово-икономическият план за периода 2007—2011 г. е приет в контекста на значителните финансови загуби на групата FS (над 2 милиарда евро) и е бил от съществено значение за организиране на вътрешното преструктуриране, целящо възстановяване на финансовата жизнеспособност. В допълнение към мерките за съкращаване на разходите FS е решило да рационализира разпределението на недвижимите имоти и съоръженията, разпръснати в различните структури на групата FS. Този процес води до създаването на специализирани дъщерни дружества, на които са прехвърлени активите, използвани за извършване на конкретни дейности.

(149) Освен това Комисията отбелязва, че различните етапи в процеса на вземане на решения, довели до приемането на отделните решения за прехвърляне на активи, представени в съображение 40, отразяват една и съща цел — рационализиране на разпределението на активите с оглед повишаване на рентабилността и ефективността на групата FS:

а) FS започва проекта за разпределение на активите като част от Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. (съображение 18) с писмо от 19 септември 2007 г., което се отнася до корпоративното преструктуриране и процеса на реорганизация ([96]);

б) на 23 април 2008 г. Управителният съвет на FS одобрява започването на процедурата по преразпределяне на активите. Управителният съвет на FS упражнява надзор върху стратегическия избор, който трябва да бъде направен, чрез своя Инвестиционен комитет ([97]). Според протокола от заседанието на Управителния съвет на FS, проведено същия ден: „Приоритетната цел на операцията по разпределяне на активите е да се даде възможност, включително чрез използването на специализирани корпоративни структури като FS Logistica и FS Sistemi Urbani, за валоризация или по-добра експлоатация на активите, които не са тясно свързани с дейностите, характерни за управителя на инфраструктурата (RFI) или железопътното предприятие (Trenitalia)“. В протокола от заседанието на Управителния съвет се посочва, че тази цел ще бъде постигната чрез „стратегически анализ и оценка от страна на холдинговото дружество на „наличните“ активи, идентифицирани от дружествата собственици. В рамките на холдинговото дружество Инвестиционният комитет гарантира стратегическата валидност на дейността по разпределение на активите като цяло и взема решение за най-подходящото разпределение на активите“;

в) FS изпълнява стратегическото управленско решение, взето на 23 април 2008 г., като създава мултидисциплинарна работна група, натоварена със задачата да предложи подходящо разпределение на активите с насоченост към финансовата рентабилност на преразпределението на активите. Ръководните принципи, следвани от работната група ([98]), за да предложи разпределението на активите, са следните: i) идентифициране от всяко оперативно образувание от групата FS на активите, които биха могли да бъдат прехвърлени на друго образувание; ii) стратегическа оценка от FS, която взема решение за най-подходящото разпределение на активите; iii) подготовка и прилагане на ниво оперативни единици на специфичните мерки за прехвърляне на активи.

([96]) Вж. съображение 45. В писмото се посочва, че „като част от по-широкия процес на реорганизация и преструктуриране в хода на дейността на групата, целите, заложени в Промишления план за периода 2007—2011 г., се основават, наред с другото, на постигането на максимална ефективност при използването на всички активи, притежавани от групата. По-специално що се отнася до недвижимите имоти, това [преразпределение] включва бързото идентифициране от всяко дружество от групата [FS] на всички нестопански активи, независимо дали са от непромишлен или промишлен характер, които вече не изпълняват задачата, възложена на отделното дружество“.

([97]) Вж. съображение 45.

([98]) Вж. протокола от заседанието на Управителния съвет на RFI от 24.11.2008 г.

(150) Следователно действителните решения за одобряване на мерките, предмет на разследването, са взети от FS заедно с неговите дъщерни дружества ([99]). По-конкретно тези решения са взети през септември 2009 г. по отношение на Trenitalia (вж. съображения 41 и 42) и през октомври 2007 г., ноември 2008 г. и декември 2010 г. по отношение на FS Logistica (вж. съображения 43 и 44). Приемането на Наредбата от 2009 г. не поставя под въпрос това заключение. Комисията отбелязва, че някои от тези решения са били взети преди приемането на Наредбата от 2009 г. Освен това в Наредбата от 2009 г. не се предписват конкретни мерки, не се изброяват конкретни активи, които да бъдат прехвърлени, нито се предоставят конкретни финансови данни за тези мерки. Членове 1 и 2 от Наредбата от 2009 г. се отнасят само до общата цел за рационализиране на структурата на групата FS, като оставят на FS и неговите дъщерни дружества да вземат решение за конкретните мерки, които трябва да бъдат предприети, и да ги приложат ([100]).

(151) Комисията отбелязва също така, че Италия е представила три проучвания ([101]), които се основават на данни и информация, които са били налични, и на развитие, което е било предвидимо към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите. Целта на тези проучвания е да се реконструира рентабилността, която FS, действащо като акционер, би могло да очаква от прехвърлянията на активи. Както ще бъде изтъкнато и демонстрирано в раздел 8.1.1.2, тези проучвания показват, че всеки частен инвеститор в същото положение като FS би извършил тези прехвърляния, тъй като прехвърлянето на активите на Trenitalia и FS Logistica води до увеличаване на стойността на собствения капитал на тези дружества, което е по-високо от собствения капитал, загубен от изваждането на активите от RFI.

8.1.1.1.4. Заключение относно приложимостта на принципа за ОУПИ

(152) Въз основа на гореизложеното Комисията стига до заключението, че FS е действало в качеството си на инвеститор/акционер и че в разглеждания случай е приложим принципът за ОУПИ.

8.1.1.2. Прилагане на принципа за ОУПИ

8.1.1.2.1. Методически подход

(153) Комисията трябва да прецени дали мерките, предмет на разследването, са били в съответствие с обичайните пазарни условия, а именно дали частен пазарен оператор, който се стреми към печалба и е поставен в същата ситуация като FS, би приложил такива мерки.

(154) За да прецени дали прехвърлянията на активи са били съобразени с пазара, Комисията разглежда перспективата на холдингово дружество, което трябва да реши дали да вложи собствен капитал в дъщерно дружество. Причината е, че чрез изваждането на активите от RFI и прехвърлянето им на дружествата получатели (Trenitalia и FS Logistica) прехвърлянето на активите води до увеличаване на собствения капитал на дружествата получатели и до намаляване на собствения капитал на първоначалния собственик на активите. По-конкретно принципът за ОУПИ се състои в изчисляване на нетната печалба на холдинговото дружество FS като акционер, т.е. сравняване на увеличението на стойността на собствения капитал на дружествата получатели (Trenitalia и FS Logistica) със загубата на стойността на собствения капитал на RFI в резултат на прехвърлянето на активите и оценка дали като цяло за FS като единствен акционер на всички тези дружества резултатът от прехвърлянето по отношение на общата стойност на собствения капитал на тези дружества е положителен.

([99]) Вж. съображения 40—45.

([100]) В член 1 от Наредбата от 2009 г. се предвижда, че „[...] С цел да се намали тежестта от поддръжката, която понастоящем се поема изцяло от държавата, с настоящото се разрешава на RFI да пристъпи свободно към прехвърляне/разпределяне на товарни депа, които не са включени в списъка в приложение 1, на други дружества от групата FS — включително Trenitalia — в контекста на реорганизация или капитализация/трансакции за увеличаване на активите. […]“.

В член 2 от Наредбата от 2009 г. се предвижда, че „За да се намали тежестта от поддръжката и съхранението, която понастоящем се поема изцяло от държавата, и да се предприеме увеличаване/капитализиране на активите на Trenitalia, RFI представя на Министерството на инфраструктурата и транспорта в срок от 60 дни от издаването на настоящата наредба план, в който за всяко съоръжение за поддръжка на подвижния състав, собственост на управителя, се посочва неговата функционална специализация, ако има такава [...]“.

([101]) Вж. раздел 5.2.3.2.

(155) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази загриженост относно потенциалното икономическо предимство, произтичащо от прехвърлянията на активи на дружествата получатели, тъй като те ще получат активите безвъзмездно (съображение 59). Въпреки че прехвърлянията не са довели до никакви парични плащания от страна на получателите, Комисията отбелязва, че прехвърлянията на активи приличат на вливане на капитал в натура в полза на дружествата получатели. По този начин ползите от прехвърлянията на активи биха могли да се реализират под формата на по-високи печалби за акционера на дружествата получатели, а именно FS.

(156) Въпреки че Комисията счита, че прехвърлянията на активите е сходно с вливане на собствен капитал в натура, тя също така отбелязва, че тези активи вече са били използвани от дъщерни дружества на групата FS. Като такива те вече са допринесли за стопанските дейности на групата FS и в крайна сметка за създаването на стойност в рамките на групата FS. Прехвърлянето на тези активи от едно дъщерно дружество на групата FS към друго е решение, целящо увеличаване на стойността на групата FS чрез подобряване на ефикасността на нейните операции в сравнение със сценария на „обичайната дейност“ без промяна в собствеността на активите (в рамките на групата). Поради това Комисията счита, че този сценарий е подходящ като съпоставителен за оценка на съответствието на мерките, предмет на разследването, с принципа за ОУПИ (вж. раздел 8.1.1.2.2). Като цяло това, което е важно за принципа за ОУПИ, е дали в момента, в който е взело решение за прехвърлянията на активи, FS е имало основания да смята, че това е било рентабилно решение на равнището на групата FS в сравнение със сценария със запазване на статуквото (вж. също съображение 154).

(157) В следващите подраздели (8.1.1.2.2—8.1.1.2.4) Комисията ще приложи принципът за ОУПИ за оценка на мерките, предмет на разследването, въз основа на съответните доказателства, представени в проучванията, описани в раздел 5.2.3.2. Комисията ще прецени дали мерките, предмет на разследването, са в съответствие с принципа за ОУПИ.

8.1.1.2.2. Принцип за ОУПИ

(158) В този раздел Комисията ще приложи принципа за ОУПИ въз основа на данните от проучванията на PwC от април и декември 2019 г. ([102]) За целите на принципа за ОУПИ ще бъдат изчислени нетните печалби на холдинговото дружество (FS) като акционер, тъй като прехвърлянията на активи определят промяна в стойността на собствения капитал на дружествата получатели и на първоначалния собственик на прехвърлените активи (вж. съображение 154). Комисията ще се основе на собствения капитал вместо на стойността на предприятието, тъй като частният инвеститор, който внася собствен капитал в дъщерно дружество, не се интересува от увеличаването на стойността на предприятието само по себе си, а от увеличаването на стойността на собствената си капиталова инвестиция в капитала на дружеството (вж. съображение 160).

(159) За да приложи принципа за ОУПИ от гледна точка на холдинговото дружество (FS) като акционер (съображение 154), Комисията ще сравни увеличението на стойността на собствения капитал на дъщерните дружества, които получават активите (Trenitalia и FS Logistica), със загубата на стойността на собствения капитал на дъщерното дружество, от което тези активи са били изведени (RFI) ([103]). Прехвърлянията на активи са в съответствие с принципа за ОУПИ, ако увеличението на стойността на собствения капитал на дъщерните дружества, които получават активите, е по-високо или най-малко равно на загубата на стойност на собствения капитал на дъщерното дружество, което първоначално е притежавало тези активи. Ето защо в разглеждания случай ще се счита, че мерките, предмет на разследването, са в съответствие с принципа за ОУПИ, ако са изпълнени следните две условия:

а) стойността на собствения капитал на дружествата получатели, а именно FS Logistica и Trenitalia, е положителна;

б) стойността на увеличението на собствения капитал на равнището на дружествата получатели е по-висока или поне компенсира стойността на загубения собствен капитал на равнището на RFI, първоначалния собственик на активите.

(160) Взети заедно, условията, посочени в букви а) и б) от съображение 159, означават, че за да бъдат прехвърлянията на активи в съответствие с принципа за ОУПИ, е достатъчно те да не водят до загуба на стойност на собствения капитал на равнището на групата FS. Такава загуба на стойност на собствения капитал би настъпила при един от двата сценария.

([102]) Проучването на E.CA не предоставя собствена оценка на прехвърлянията. То оценява надеждността на проучването на PwC от април 2019 г., като се разглежда чувствителността към алтернативни допускания, основани на финансовите прогнози в проучването на PwC от април 2019 г.

([103]) Следва да се отбележи, че принципът за ОУПИ се разглежда отделно за прехвърлянията в полза на FS Logistica и Trenitalia. За всяко от тези прехвърляния за принципа за ОУПИ се вземат предвид всички прехвърлени активи, както е посочено в раздели 3.2 и 3.3.

(161) Първият е сценарият, при който стойността на собствения капитал на дружествата получатели е отрицателна, тъй като техният дълг е по-висок от стойността на активите им. При такъв сценарий всеки допълнителен актив, прехвърлен на тези дружества, ще бъде използван за погасяване на дълговете на притежателите, поне отчасти. Поради това положителната стойност на собствения капитал на дружествата получатели (т.е. изпълнението на условието, посочено в буква а) от съображение 159) е необходимо, за да се докаже съответствието на прехвърлянията на активи с принципа за ОУПИ, тъй като това гарантира, че ползите от прехвърлените активи са за акционера на тези дружества (а именно FS), а не за самите дружества като притежатели на дългове.

(162) Вторият сценарий, при който би имало загуба на собствен капитал и следователно не би бил в съответствие с принципа за ОУПИ, е налице, ако дружествата получатели, които използват активите по-лошо от първоначалния собственик, генерират по-ниска възвръщаемост от тези активи. При този сценарий прехвърлянето на активи би намалило печалбите, а оттам и стойността на собствения капитал на равнището на групата. Ето защо, за да бъдат прехвърлянията на активи в съответствие с принципа за ОУПИ, е необходимо те да не водят до унищожаване на стойността (т.е. да е изпълнено условието в буква б) в съображение 159). При този сценарий наличието на полезни взаимодействия, т.е. по-висока възвръщаемост от прехвърлянето на активите на дружествата получатели, вместо да се оставят на първоначалния собственик, е допълнителен аргумент , който дава увереност относно стимулите за рентабилност, определящи прехвърлянето на активи.

(163) Комисията отбелязва, че в проучването на PwC от април 2019 г. е направена оценка на стойността на *предприятието* на дружествата, участващи в прехвърлянията на активи. Както се посочва в проучването на E.CA — вж. раздел 5.2.3.2, буква в) — стойността на предприятието е подходящ показател, за да се прецени дали инвестициите, описани в съображения 86 и 87, които са възможни благодарение на прехвърлянията на активи, са рентабилни. Причината е, че тези инвестиции носят ползи за дружеството като цяло, а не за притежателите на дълг или акционерите в частност. От значение за принципа за ОУПИ обаче е гледната точка на холдинговото дружество (FS) като акционер (вж. съображения 158 и 159). Комисията счита, че частен холдинг, който влива собствен капитал в дъщерно дружество (т.е. еталонът за оценка на поведението на холдинга FS в разглеждания случай — вж. съображение 154), е по-заинтересован от увеличаването на стойността на собствената си капиталова инвестиция в капитала на дъщерното дружество, отколкото от увеличаването на стойността на предприятието на дъщерното дружество ([104]) само по себе си. Стойността на такъв собствен капитал зависи от стойността на предприятието на дъщерното дружество, както и от размера на дълга на дъщерното дружество. Следователно, дори ако стойността на предприятието на дъщерното дружество се увеличи в резултат на вливането на собствен капитал, това увеличение може да облагодетелства притежателите на дълг, а не холдинга, ако дългът е по-висок от стойността на предприятието. Поради това Комисията счита, че като цяло стойността на предприятието не може да се използва пряко за прилагане на принципа за ОУПИ; вместо това подходящият показател, който трябва да се използва, е стойността на *собствения капитал* на дъщерните дружества получатели, както и на първоначалния собственик на активите.

(164) Комисията отбелязва, че на практика може да е възможно да се изчисли стойността на собствения капитал чрез изваждане на балансовата стойност на нетния дълг от стойността на предприятието, ако балансовата стойност на дълга представлява добро приближение до неговата пазарна стойност ([105]). Балансовата стойност на дълга може да се счита за добро приближение до неговата пазарна стойност, ако лихвеният процент, който дружеството плаща по (новия и съществуващия) дълг, отразява текущата кредитоспособност на това дружество. Например пазарната стойност на дълга на дадено дружество е по-ниска от балансовата му стойност, ако кредитоспособността на дружеството се е влошила в сравнение с времето, когато дългът е бил договорен, тъй като пазарът би наложил по-висок лихвен процент за всеки нов дълг на такова дружество. Комисията ще оцени правдоподобността на предположението, че пазарната стойност на дълга е по-ниска от балансовата стойност на дълга както за FS Logistica, така и за Trenitalia в съображения 165 и 168.

(165) Що се отнася до прехвърлянето на активи на Trenitalia, Комисията отбелязва, че по времето, когато са взети решенията за прехвърляне на активите, Trenitalia е преживявало период на финансови затруднения, въпреки че не е било дружество в затруднение по смисъла на Насоките за оздравяване и преструктуриране ([106]). Всъщност Trenitalia отчита загуби през петте години, предхождащи прехвърлянето на активите ([107]), изпитва финансови затруднения и се нуждае от рекапитализация. За дружествата в тази ситуация балансовата стойност на дълга има тенденция да надценява пазарната стойност на техния дълг, тъй като бъдещите парични потоци, свързани с дълга, са по-рискови и следователно имат по-ниска настояща стойност (вж. съображение 164). Поради това не би било целесъобразно стойността на собствения капитал на Trenitalia да се изчислява чрез изваждане на балансовата стойност на нетния

([104]) Стойността на предприятието е сборът от стойността на собствения капитал и дълга или, еквивалентно, стойността, произтичаща от експлоатацията на активите на предприятието.

([105]) Пазарната стойност на дългов инструмент е сегашната стойност на бъдещите парични потоци, свързани с този дългов инструмент (а именно погасяването на дълга и лихвените проценти), изчислена с помощта на дисконтов процент, който отразява рисковостта на този инструмент и кредитоспособността на длъжника.

([106]) Съобщение на Комисията — Насоки за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (ОВ C 249, 31.7.2014 г., стр. 1).

([107]) Trenitalia отчита отрицателна нетна печалба (в милиони евро): – 18,7 през 2003 г., – 327,7 през 2004 г., – 631,7 през 2005 г., – 1 989,4 през 2006 г. и – 402,6 през 2007 г. Източници: CapitaliQ, FS.

дълг от стойността на предприятието. За дружества като Trenitalia към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите балансовата стойност на дълга вероятно е по-висока от пазарната му стойност, което води до подценяване на стойността на собствения капитал и следователно до потенциално погрешно заключение относно непазарното съответствие на прехвърлянето на активите.

(166) Поради това Комисията ще използва проучването на PwC от декември 2019 г., за да оцени пазарното съответствие на прехвърлянето на активите от RFI на Trenitalia. Както е посочено в раздел 5.2.3.2, това проучване оценява стойността на собствения капитал на RFI и Trenitalia, като използва модел на дисконтирания паричен поток към собствения капитал. За разлика от метода, посочен в съображение 164, моделът на дисконтирания паричен поток към собствения капитал изисква изрични прогнози за финансовите парични потоци, т.е. за емитирането на дълг, изплащането на дълга и разходите за лихвен процент. По този начин, в сравнение с метода, посочен в съображение 164, моделът на дисконтирания паричен поток към собствения капитал е по-подходящ за дружество, отчитащо загуби, каквото е Trenitalia, тъй като допускането, че пазарната стойност на дълга към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите е сходна с балансовата стойност, не е правдоподобно.

(167) Както е посочено в съображение 93, при сценария с прехвърлянията на активи проучването на PwC от декември 2019 г. оценява положителната стойност на собствения капитал за Trenitalia, която е със 138,1 милиона евро по-висока от тази при сценария без тези прехвърляния. Оценената стойност на собствения капитал на RFI също е положителна; тази стойност е с 16,7 милиона евро по-ниска в сравнение със сценария без прехвърляне на активи. Като цяло тези оценки сочат, че в резултат на прехвърлянето на активите от RFI на Trenitalia е създадена нетна стойност за акционерите на равнището на групата FS в размер на 121,4 милиона евро (138,1 милиона евро минус 16,7 милиона евро).

(168) Що се отнася до прехвърлянето на активи на FS Logistica, Комисията счита предположенията, посочени в съображение 164, за правдоподобни за RFI и FS Logistica. Причината за това е, че към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите тези дружества са били съответно дружества в стабилна и развиваща се фаза. В този случай изчисляването на стойността на собствения капитал по метода, посочен в съображение 164, е консервативно, тъй като не взема предвид вероятните притоци на дълг, които са необходими за финансиране на растежа на дружеството.

(169) Ето защо, за да приложи принципа за ОУПИ към прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica, Комисията изчислява стойността на собствения капитал на двете дружества, като изважда балансовата стойност на нетния им дълг от стойността на предприятието им, както е оценена в проучването на PwC от април 2019 г.

(170) Тези изчисления показват, че прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica е довело до увеличаване на стойността на собствения капитал на групата FS с 14,1 милиона евро. Това увеличение е резултат от създаването на стойност на собствения капитал в размер на 26 милиона евро ([108]) от FS Logistica и загуба на собствен капитал в размер на 11,9 милиона евро ([109]) от RFI. Комисията отбелязва, че този резултат се дължи на по-високата стойност на предприятието при сценария с прехвърляния на активи в сравнение със сценария, при който активите остават в RFI (вж. съображение 88). Причините за това са следните: i) стойността на собствения капитал на FS Logistica се изчислява като разлика между стойността на предприятието и балансовата стойност на нетния дълг и ii) балансовата стойност на нетния дълг остава една и съща при действителния и съпоставителния сценарий. Като цяло този резултат потвърждава, че прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica са съобразени с пазара, тъй като се е очаквало те да доведат до общо увеличение на стойността на собствения капитал на групата FS.

([108]) Стойността на собствения капитал на FS Logistica е разликата между стойността на предприятието (т.е. 82 милиона евро при сценария с прехвърляния на активи и 56 милиона евро при сценария без прехвърляния на активи — вж. съображение 88) и нетния му дълг от 12,7 милиона евро (източник: счетоводен баланс на FS Logistica). Това води до стойност на собствения капитал от 69,3 милиона евро при сценария с прехвърляния на активи и 43,3 милиона евро при сценария без прехвърляния на активи, което означава увеличение с 26 милиона евро на стойността на собствения капитал на FS Logistica поради прехвърлянето на активи.

([109]) Стойността на собствения капитал на RFI е разликата между стойността на предприятието му (т.е. 2 222,1 милиона евро при сценария с прехвърляния на активи и 2 234 милиона евро при сценария без прехвърляния на активи — вж. съображение 88) и нетния му дълг от – 1 091 милиона евро (източник: счетоводен баланс на RFI). Това води до стойност на собствения капитал от 3 313,1 милиона евро при сценария с прехвърляния на активи и 3 325 милиона евро при сценария без прехвърляния на активи, което означава намаляване на стойността на собствения капитал на RFI с 11,9 милиона евро поради прехвърлянето на активи на FS Logistica.

(171) Стойностите, изчислени в съображения 167 и 170, показват, че стойността на собствения капитал на дружествата получатели е положителна и също така се е увеличила в резултат на прехвърлянията на активи поради по-добрата способност на дружествата получатели да използват активите (вж. съображения 86 и 87). Тези констатации показват, че са изпълнени двете условия за съответствие с принципа за ОУПИ, посочени в съображение 159. Освен това Комисията отбелязва, че тези констатации подкрепят заключението, че увеличението на стойността на собствения капитал на дружествата получатели и загубата на стойност на собствения капитал на RFI водят до положителен нетен ефект на равнището на групата FS. Както е посочено в съображение 159, подобно увеличение на стойността на собствения капитал на равнището на групата FS представлява допълнителен признак, че FS е действало като пазарен оператор, когато е взело решение да извърши прехвърлянията на активи.

(172) Накрая, за да заключи, че мерките по отношение на активите, предмет на разследването, са в съответствие с принципа за ОУПИ, Комисията трябва да оцени достоверността на проучванията, довели до тези резултати. Поради това в раздел 8.1.1.2.3 Комисията ще направи критична оценка на допусканията, залегнали в проучванията на PwC от април и декември 2019 г., и ще заключи дали прехвърлянията на активи са в съответствие с принципа за ОУПИ.

8.1.1.2.3. Принцип за ОУПИ: анализ на устойчивостта и анализ на чувствителността

(173) В този раздел Комисията ще направи оценка на методиките и допусканията, залегнали в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. По отношение на методиките Комисията отбелязва, че в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. се използват добре познати и често използвани методики за оценка съответно на стойността на предприятието и на собствения капитал на дадено дружество. В този смисъл Комисията счита, че е разумно и целесъобразно принципът за ОУПИ да се основава на тези методики.

(174) Що се отнася до допусканията, на които се основават проучванията на PwC от април и декември 2019 г., те се отнасят до критериите, използвани за оценка на равнището на собствения капитал на дружествата, участващи в прехвърлянията на активи. По-специално Комисията отбелязва, че проучванията на PwC от април и декември 2019 г. се основават на **финансови прогнози** и определени допускания са направени чрез **параметри за целите на оценяването** (т.е. дисконтов процент и терминална стойност). Комисията ще направи оценка и на двете в останалата част на настоящия раздел.

(175) Що се отнася до **финансовите прогнози**, Италия твърди, че те са били реконструирани — след датата на прехвърляне на активите — въз основа на виждания на ръководството и наличната информация, както и на предвидимото развитие към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите. Комисията направи оценка на това твърдение, като проучи вътрешните документи на групата FS и задълбочено изследва начина, по който е генериран процесът на последващите реконструирани финансови прогнози.

(176) Комисията установи, че тези прогнози се основават на вътрешни финансово-икономически планове за първите години на прогнозите. По-конкретно Финансово-икономическият план за периода 2007—2011 г. от 17 май 2007 г. ([110]) съдържа финансови прогнози за Trenitalia и RFI за периода 2008—2011 г. В Таблица 11 се сравняват прогнозите за приходите и печалбата (определени чрез EBITDA, т.е. печалба преди лихви, данъци и амортизация) от Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. с тези, представени в проучването на PwC от декември 2019 г. (данните са в милиони евро).

Таблица 11

Сравнение на прогнозата за EBITDA и приходите съгласно Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. и проучването на PwC от декември 2019 г., използвано за принципа за ОУПИ

Дружество	Прогноза	Източник	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Trenitalia	Приходи	Финансово-икономически план за периода 2007—2011 г.	6 048	6 481	7 171	8 110
		Проучване на PwC от декември 2019 г.	5 772	5 834	5 923	5 995
	Печалба преди лихви, данъци и амортизация (EBITDA)	Финансово-икономически план за периода 2007—2011 г.	710	1 208	1 681	2 319
		Проучване на PwC от декември 2019 г.	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Приходи	Финансово-икономически план за периода 2007—2011 г.	2 888	3 003	3 185	3 424
		Проучване на PwC от декември 2019 г.	2 507	2 363	2 788	2 945
	Печалба преди лихви, данъци и амортизация (EBITDA)	Финансово-икономически план за периода 2007—2011 г.	224	304	423	565
		Проучване на PwC от декември 2019 г.	54	- 101	359	503

([110]) Вж. съображение 18.

И за Trenitalia, и за RFI, от Таблица 11 е видно, че както за приходите, така и за печалбата (EBITDA), прогнозите в проучването на PwC от декември 2019 г. са по-ниски от тези във Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г. ([111]) По тази причина Комисията счита прогнозите в проучването на PwC от декември 2019 г. за консервативни, тъй като по-ниските приходи и печалби предполагат по-ниска стойност на собствения капитал на дружеството.

(177) По отношение на годините от 2011 г. до 2018 г. проучванията на PwC от април и декември 2019 г. се основават на предположения, базирани на наличната информация и управленски стратегии, както и на предвидимото развитие към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите. По-специално Комисията отбелязва, че погасяването на дълга в проучването на PwC от декември 2019 г. съответства на вида на дълговите задължения, отчетени в последните налични счетоводни баланси преди прехвърлянията на активите. Що се отнася до приходите, проучването на PwC от декември 2019 г. предвижда намаление през периода 2013—2015 г., за да отчете навлизането и очакваното разрастване на конкурент на италианския пазар на високоскоростни влакове ([112]). Комисията счита, че това е разумно допускане, което води до по-консервативна стойност на собствения капитал в сравнение с допускането за постоянни или нарастващи приходи през периода 2013—2015 г.

(178) Комисията отбелязва, че сред критериите за оценка на стойността на собствения капитал на дружествата, участващи в прехвърлянията на активи (вж. съображение 173), са **допусканията за целите на оценяването**, залегнали в проучванията на PwC от април и декември 2019 г., а именно дисконтовия процент и терминалната стойност. По отношение на проучването на PwC от април 2019 г. Комисията отбелязва, че WACC и цената на собствения капитал, т.е. дисконтовите проценти за получаване на стойността на предприятието и на собствения капитал, са определени в съответствие с пазарната практика и финансовата теория ([113]). Комисията счита също така, че методиката за изчисляване на терминалната стойност е подходяща, тъй като се основава на обичайната формула за растеж на Гордън ([114]).

(179) Комисията отбелязва, че дисконтовите проценти и терминалната стойност изискват допълнителни допускания за някои параметри.

(180) По отношение на дисконтовите проценти в Таблица 12 са посочени параметрите за оценка на WACC и цената на собствения капитал, които са съответните дисконтови проценти за оценка на прехвърлянията на активи съответно в полза на FS Logistica и Trenitalia ([115]). За да оцени тези параметри, Италия използва съответните пазарни ([116]) и специфични за дружеството данни ([117]), налични към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите. Като се има предвид, че дисконтовите проценти са изчислени въз основа на данни от подходящи пазарни източници и специфични за дружеството източници към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите, Комисията счита тяхната стойност за разумна.

Таблица 12

Параметри за определяне на цената на собствения капитал и WACC

Формула	Параметър	Прехвърляния RFI—FS Logistica		Прехвърляне RFI—Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	**Цена на собствения капитал**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Безрисков лихвен процент	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Коефициент „бета“	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) Единственото изключение е стойността на EBITDA през 2008 г. Въпреки това през четирите години, обхванати от плана, сборът от годишните стойности на EBITDA, представени в проучването на PwC от декември 2019 г., е с 1,3 милиарда евро по-ниска от тази във Финансово-икономическия план за периода 2007—2011 г.

([112]) Дружеството Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A е основано през декември 2006 г., преди прехвърлянията на активите.

([113]) WACC се определя като среднопретеглена стойност на цената на собствения капитал и цената на дълга след данъчно облагане, като тежестите са равни на капиталовата структура на дружествата, участващи в прехвърлянията. Цената на собствения капитал е сборът на безрисковия лихвен процент, рисковата премия за държавата и произведението от коефициента „бета“ на акциите и рисковата премия за собствения капитал. Цената на дълга се състои от сбора на безрисковия лихвен процент и дълговата премия, която отразява рисковостта на дружествата, участващи в трансакцията.

([114]) Вж. съображения 85 и 92.

([115]) Както е обяснено в съображение 166, Комисията се основава на проучването на PwC от декември 2019 г. за оценка на **прехвърлянията на активи от RFI на Trenitalia**. За да се оцени стойността на собствения капитал на RFI и Trenitalia, в настоящото проучване се използва моделът на дисконтирания паричен поток към собствения капитал, за който цената на собствения капитал е съответният дисконтов процент (вж. раздел 5.2.3.2, буква б). Що се отнася до **прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica**, както е обяснено в съображение 169, Комисията взе предвид данните, представени в проучването на PwC от април 2019 г. Това проучване оценява стойността на предприятието на RFI и FS Logistica, като използва модела на дисконтирания паричен поток към предприятието, за който WACC е съответният дисконтов процент (вж. раздел 5.2.3.2, буква а).

([116]) А именно лихвените проценти по италианските държавни облигации, коефициента „бета“ и премиите по дълга на дружества аналози, за да се оценят съответно безрисковият лихвен процент, бета стойността и цената на дълга на дружествата, участващи в прехвърлянията на активи.

([117]) Особено коефициента дълг/собствен капитал, който се използва за оценка на тежестта на дълга и собствения капитал в WACC на дружествата, участващи в прехвърлянията на активите.

Формула	Параметър	Прехвърляния RFI—FS Logistica		Прехвърляне RFI—Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Рискова премия върху собствения капитал ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Допълнителна премия	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1-F)	Цена на дълга	4,33 %	4,66 %		
E	Дългова премия	0,80 %	1,74 %		
F	Данъчна ставка	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**WACC**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) Коефициентът „бета“ и допълнителната премия са средни стойности за отделите за товари и пътници

(181) Що се отнася до терминалната стойност, тази стойност зависи от дисконтовия процент, който Комисията оцени в съображение 180, и от постоянния темп на растеж на печалбите. Що се отнася до последното, в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. се приема темп на растеж от 2 % за трите дружества, участващи в прехвърлянията на активи, в съответствие с инфлационната цел на Европейската централна банка ([119]). Комисията счита, че това допускане е разумно, тъй като е в съответствие с пазарната практика. ([120])

(182) За да потвърди оценката си на параметрите на проучванията на PwC от април и декември 2019 г., Комисията също така провери чувствителността на резултатите спрямо принципа за ОУПИ, като приложи алтернативни допускания. Целта на анализа на чувствителността е да се определи кои стойности на дисконтовите проценти и процента на постоянен растеж биха довели до несъответствие с принципа за ОУПИ. Както е посочено в съображение 162, Комисията отбелязва, че мерките, предмет на разследването, биха били в съответствие с принципа за ОУПИ дори в крайния сценарий без полезни взаимодействия, т.е. когато активите генерират еднаква възвръщаемост и следователно са с еднаква стойност, независимо от собствеността им, при условие че стойността на собствения капитал на дружествата получатели е положителна. Следователно Комисията ще определи критичните стойности на дисконтовите проценти и процента на постоянен растеж, а именно стойностите на тези параметри при сценарий, при който прехвърлянията на активи вече не са рентабилни, тъй като стойността на печалбите от собствения капитал на равнището на дружествата получатели е по-ниска от загубите от собствения капитал на равнището на RFI. След това Комисията ще прецени дали тези критични стойности са разумни алтернативи на параметрите, заложени в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. Както ще бъде обяснено в съображения 183—186, Комисията счита, че критичните стойности не са разумни алтернативи като показател за оценка на надеждността на двете проучвания.

(183) Що се отнася до терминалната стойност, Комисията отбелязва, че колкото по-висок е процентът на постоянен растеж във формулата на Гордън, толкова по-висока е стойността на собствения капитал при сценариите със и без прехвърляния на активи и толкова по-голяма е загубата на собствен капитал на RFI и увеличението на собствения капитал на дружествата получатели ([121]). Поради това, като се има предвид, че в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. се оценява положителният ефект от прехвърлянията на активи върху печалбите на равнището на групата FS (съображение 171),

([118]) В колоните „Прехвърляне RFI—FS Logistica“ рисковата премия за собствения капитал е специфична за Италия, т.е. тя включва рисковата премия за държавата Италия.

([119]) Вж. например https://www.ecb.europa.eu/mopo/html/index.en.html#:~:text=We%20take%20decisions%20on%20monetary,inflation%20at%20our%202%25%20target.

([120]) Вж. например https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, раздел 3.

([121]) Влиянието на процента на постоянен растеж върху разликата в стойността на собствения капитал при сценария със и без прехвърляния на активи е от втори порядък в сравнение с влиянието върху стойността на собствения капитал при всеки сценарий. Причината е, че промяната в стойността на собствения капитал се дължи на различната дългосрочна рентабилност на дружествата при двата сценария, към които се прилага процентът на постоянен растеж. Процентът на постоянен растеж като такъв е един и същ и при двата сценария.

критичното ниво на процента на постоянен растеж, при който тези печалби изчезват, трябва да бъде по-ниско за дружествата получатели и по-високо за RFI в сравнение с предположението, направено в тези проучвания. При запазване на процента на постоянен растеж на дружествата получатели, определен на 2 %, както е прието в проучванията, оценките на Комисията за критичните проценти на постоянен растеж на RFI са следните ([122]):

а) по отношение на прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica — ставка от 9 % вместо 2 %, както е заложено в проучванията;

б) по отношение на прехвърлянето на активи от RFI на Trenitalia — ставка от 10,9 % вместо 2 %, както е заложено в проучванията.

Комисията счита, че критичните проценти на постоянен растеж на RFI са необосновано високи поне по две причини. Първо, те са по-високи от показателите, които обикновено се използват в пазарната практика за определяне на процента на постоянен растеж, а именно очакваният процент на растеж на италианския брутен вътрешен продукт и инфлационната цел на Европейската централна банка (съображение 181). Второ, дори ако тези високи проценти на постоянен растеж са постижими, те биха изисквали по-високи капиталови разходи от тези, които понастоящем са заложени в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. В тези проучвания се приема, че капиталови разходи, равни на амортизацията, са в състояние да поддържат процент на постоянен растеж от 2 %. За да се поддържа процент на растеж от 9 % до 10,9 %, вероятно ще са необходими по-високи капиталови разходи. Такива по-високи капиталови разходи биха намалили терминалната стойност, балансирайки ефекта от допускането за по-висок процент на растеж. Като цяло Комисията счита за надеждни резултатите от проучванията на PwC от април и декември 2019 г., в които е заложен процент на постоянен растеж на RFI от 2 % вместо 9 % (за прехвърлянето към FS Logistica) и 10,9 % (за прехвърлянето към Trenitalia).

(184) Що се отнася до дисконтовите проценти, Комисията отбелязва, че ефектът от повишаването на тяхното равнище е противоположен на този от повишаването на процента на постоянен растеж. Това означава, че колкото по-висок е дисконтовият процент, толкова по-ниска е стойността на собствения капитал при сценариите със и без прехвърляния на активи и толкова по-ниска е също така загубата на собствен капитал на RFI и увеличението на собствения капитал на дружествата получатели ([123]). Следователно в съответствие със същата логика от съображение 183 критичното ниво на дисконтовите проценти, при което прехвърлянията на активи вече не са рентабилни, трябва да бъде по-високо за дружествата получатели и по-ниско за RFI в сравнение с допускането, направено в проучванията на PwC от април и декември 2019 г.

(185) Комисията счита, че дисконтовите проценти, приети за дружествата получатели, а именно FS Logistica и Trenitalia, са консервативни оценки. Причината за това е, че тези дисконтови проценти са по-високи в сравнение със стойността, произтичаща от определението по учебник (вж. бележка под линия 119), тъй като те включват допълнителни параметри. По-специално WACC за оценка на прехвърлянията от RFI на FS Logistica включва рисковата премия за държавата Италия, като приема лихвения процент по италианските държавни облигации за безрисков лихвен процент, и като добавя рискова премия за държавата към рисковата премия за собствения капитал, докато би било достатъчно да се включи само един от тези два елемента. Що се отнася до цената на собствения капитал, използвана при оценката на прехвърлянето от RFI на Trenitalia, тя включва допълнителна рискова премия (вж. Таблица 12), която не фигурира в определението по учебник на цената на собствения капитал (вж. бележка под линия 119). Като се има предвид, че този подход вече представлява горна граница на WACC за дружествата получатели, Комисията ще извърши анализа на чувствителността, посочен в съображение 183, само от гледна точка на RFI, като определи критичния дисконтов процент, така че неговите загуби от собствения капитал да станат равни на печалбите от собствения капитал на дружествата получатели. Оценките на Комисията за тези критични дисконтови проценти са следните ([124]):

а) по отношение на прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica — WACC в размер на 6,8 % вместо 11,74 %, както е заложено в проучванията;

([122]) За да оцени критичната стойност на **процента на постоянен растеж на RFI**, Комисията използва същите финансови прогнози, както и същите стойности на другите съответни параметри, определени в проучванията на PwC от април и декември 2019 г., за да оцени стойността на собствения капитал на RFI. Освен това Комисията не променя нито един от параметрите и финансовите прогнози, определящи стойността на собствения капитал на Trenitalia и FS Logistica. Поради това тези стойности остават същите като тези в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. Критичната стойност на процента на постоянен растеж на RFI е решението на уравнение със стойността на собствения капитал на RFI от едната страна, която зависи само от един неизвестен параметър (т.е. процента на постоянен растеж), и стойността на собствения капитал на Trenitalia/FS Logistica от другата страна (т.е. стойностите, оценени в проучванията на PwC от април и декември 2019 г.).

([123]) По-високият дисконтов процент намалява настоящата стойност на загубите и печалбите от паричните потоци, които се натрупват съответно за RFI и дружествата получатели. Освен това той намалява терминалната стойност, изчислена по формулата за растеж на Гордън.

([124]) За да оцени критичната стойност на **дисконтовия процент**, Комисията използва същите финансови прогнози, както и същите стойности на другите съответни параметри, определени в проучванията на PwC от април и декември 2019 г., за да оцени стойността на собствения капитал на RFI. Освен това Комисията не променя нито един от параметрите и финансовите прогнози, определящи стойността на собствения капитал на Trenitalia и FS Logistica. Поради това тези стойности остават същите като тези в проучванията на PwC от април и декември 2019 г. Критичната стойност на дисконтовия процент на RFI е решението на уравнение със стойността на собствения капитал на RFI от едната страна, която зависи само от един неизвестен параметър (т.е. дисконтовия процент), и стойността на собствения капитал на Trenitalia/FS Logistica от другата страна (т.е. стойностите, оценени в проучванията на PwC от април и декември 2019 г.).

б) по отношение на прехвърлянето на активи от RFI на Trenitalia — цена на собствения капитал в размер на 3,4 % вместо 11,62 %, както е заложено в проучванията.

Комисията счита, че тези критични стойности на WACC и цената на собствения капитал са необосновано ниски поради следните причини. По отношение на цената на собствения капитал Комисията изчислява долна граница от 7 %, което е доста над критичното ниво за цена на собствения капитал от 3,4 %. В съответствие с пазарната практика тази оценка на долната граница е изчислена въз основа на метода в бележка под линия 119 и предполага безрисков лихвен процент (плюс рискова премия за държавата) от 4,4 % ([125]), рискова премия за собствения капитал от 4,79 % ([126]) и коефициент „бета“ от 0,54 ([127]). Що се отнася до WACC, Комисията се базира на стойност от 6,87 %. Тази стойност е много близка до критичната WACC от 6,8 % в буква а), но е изчислена при консервативното допускане за 0 % дългова премия ([128]). Поради това, като приема алтернативни стойности на WACC въз основа на пазарните данни, налични към момента на вземане на решенията за прехвърляне на активите, Комисията счита, че прехвърлянията на активите са в съответствие с принципа за ОУПИ.

(186) Като цяло Комисията счита, че финансовите прогнози и допусканията за целите на оценяването, на които се основава принципът за ОУПИ, са надеждни и добре обосновани. Освен това Комисията отбелязва, че резултатите от проверката на принципа за ОУПИ са устойчиви на алтернативни, консервативни допускания за целите на оценяването.

8.1.1.2.4. Заключение относно прилагането на принципа за ОУПИ

(187) Като цяло извършената от Комисията оценка на методиката, финансовите прогнози и параметрите на проучванията на PwC от април и декември 2019 г., както и проверките за устойчивост на основните допускания и резултатите в тях, потвърждават, че прехвърлянията на активи от RFI на FS Logistica и Trenitalia са в съответствие с пазара.

(188) Тъй като прехвърлянията на активи от RFI на Trenitalia и FS Logistica са били в съответствие с пазарните условия, Комисията стига до заключението, че всеки частен оператор, воден единствено от съображения за рентабилност, би извършил такива прехвърляния. От това следва, че мерките, предмет на разследването, не са предоставили на Trenitalia и FS Logistica икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8.1.1.3. Заключение относно наличието на помощ

(189) Както е посочено в съображение 188, Комисията счита, че прехвърлянията на активи от RFI на Trenitalia и FS Logistica не са свързани с икономическо предимство в полза на Trenitalia и FS Logistica. Тъй като условията по член 107, параграф 1 от ДФЕС са кумулативни, не е необходимо да се преценява дали тези прехвърляния включват държавни ресурси, дали могат да бъдат приписани на италианската държава, дали са селективни, дали нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията и дали засягат търговията между държавите членки.

9. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(190) Както е посочено в съображение 189, Комисията стига до заключението, че прехвърлянията на активи от RFI на Trenitalia и FS Logistica не са предоставили икономическо предимство на Trenitalia и FS Logistica и следователно не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Мярката, състояща се в прехвърлянето от Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. на Trenitalia S.p.A. на 31 актива през септември 2009 г., не представлява държавна помощ в полза на Trenitalia S.p.A. по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

([125]) Лихвен процент по десетгодишни италиански държавни облигации (средно за периода октомври—декември 2007 г.).

([126]) Източник: Премиите за риск на държавите от проф. Damodaran, на разположение на адрес https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls. Answath Damodaran е професор по финанси в Stern School of Business и водещ експерт в областта на оценяването на акции и други активи.

([127]) Коригиран коефициент „бета“ на ливъридж на дружества, управляващи инфраструктура. Източник: Проучване на E.CA, стр. 38 и 39.

([128]) При изчислението, което е обяснено в бележка под линия 119, се приема също така цена на собствения капитал от 7 % (т.е. долната граница на цената на собствения капитал, изчислена в съображение 185) и капиталовата структура на RFI като тежест за цената на собствения капитал и дълга (вж. Таблица 12).

Член 2

Мерките, състоящи се в прехвърлянето от Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. на FS Logistica S.p.A. на 10 актива през декември 2007 г., на 42 актива през декември 2008 г. и на 5 актива през юли 2011 г., не представляват държавна помощ в полза на FS Logistica S.p.A. по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 24 ноември 2023 година.

За Комисията
Didier REYNDERS
Член на Комисията