2024/2864

18.11.2024

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/2864

ze dne 24. listopadu 2023

o státní podpoře SA.32179 (2014/C) – Opatření státní podpory ve prospěch společností Trenitalia SpA a FS Logistica SpA – Itálie

(oznámeno pod číslem C(2023) 7891)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dne 29. prosince 2010 obdržela Komise stížnost týkající se údajné státní podpory, kterou Itálie poskytla společnosti Trenitalia S.p.A. (dále jen „Trenitalia“) prostřednictvím společnosti Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (dále jen „RFI“). Trenitalia i RFI jsou dceřinými společnostmi společnosti Ferrovie dello Stato S.p.A. (dále jen „FS“) (viz oddíl 2.1). Podle stěžovatele některé převody aktiv železniční infrastruktury v rámci skupiny FS ([2]), a to ze společnosti RFI na jiné společnosti této skupiny, zahrnovaly podporu. Stížnost byla zaregistrována pod číslem SA.32179 (2010/CP).

(2) Dne 11. února 2011 předala Komise tuto stížnost italským orgánům a požádala o informace týkající se opatření, která jsou předmětem šetření. Dne 1. dubna 2011 Itálie na tuto žádost částečně odpověděla. Dne 14. června 2011 Komise zaslala Itálii upomínku a požádala o poskytnutí chybějících informací. Itálie dne 12. července 2011 poskytla další informace v odpovědi na žádost Komise o informace ze dne 11. února 2011.

(3) Dne 24. listopadu 2011 požádala Komise Itálii o dodatečné informace. Itálie poskytla požadované informace dne 31. ledna 2012. Dne 8. ledna 2013 předložila Itálie Komisi další informace.

(4) Dopisem ze dne 28. března 2014 informovala Komise Itálii o svém rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) s ohledem na určité převody aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica S.p.A. (dále jen „opatření, která jsou předmětem šetření“).

(5) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise rovněž informovala Itálii, že se rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU ohledně vyrovnávací platby, kterou Itálie poskytla společnosti Trenitalia za plnění závazků veřejné služby v oblasti nákladní železniční dopravy (věc SA.32953). Posouzení tohoto opatření podle pravidel státní podpory je předmětem samostatného konečného rozhodnutí Komise.

([1]) Úř. věst. C 156, 23.5.2014, s. 77.

([2]) V tomto rozhodnutí jsou společnost FS a společnosti, které společnost FS vlastní a ovládá, včetně společností RFI a Trenitalia, označovány jako „skupina FS“. Popis struktury skupiny FS je uveden v oddíle 2 tohoto rozhodnutí a na oficiálních internetových stránkách skupiny FS, které jsou k dispozici na adrese: https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) Dne 22. dubna 2014 Itálie požádala o prodloužení lhůty, do které má předložit připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení, a Komise této žádosti dne 28. dubna 2014 vyhověla. Dne 21. května 2014 Itálie požádala o další prodloužení lhůty pro předložení připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení, a Komise této žádosti následujícího dne vyhověla.

(7) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 23. května 2014 ([3]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření.

(8) V době od června do července 2014 obdržela Komise připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení od Itálie a od tří zúčastněných stran. Itálie předložila své připomínky dne 24. června 2014. Dne 13. června 2014 požádalo sdružení soukromých provozovatelů nákladní železniční dopravy FerCargo o prodloužení lhůty, do které má předložit připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení, a Komise této žádosti vyhověla; sdružení FerCargo předložilo připomínky dne 8. července 2014. Dne 16. června 2014 požádala společnost FS o prodloužení lhůty, do které má předložit připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení, a Komise této žádosti vyhověla; společnost FS předložila připomínky jménem skupiny FS dne 23. července 2014. Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků (dále jen „CER“) předložilo připomínky dne 19. června 2014.

(9) Dne 20. června a 6. srpna 2014 Komise předala Itálii připomínky zúčastněných stran. Dne 24. září 2014 požádala Itálie o prodloužení lhůty, do které má předložit vyjádření k připomínkám zúčastněných stran. Komise této žádosti o prodloužení lhůty následující den vyhověla. Dne 20. listopadu 2014 Itálie zaslala své vyjádření k připomínkám zúčastněných stran. Dne 4. listopadu 2015 doplnila Itálie své připomínky o další informace.

(10) Dne 20. září 2017 Komise zaslala Itálii žádost o informace, na kterou Itálie odpověděla dne 16. listopadu a 30. listopadu 2017. Dne 22. prosince 2017 Komise zaslala Itálii další žádost o informace a Itálie na tuto žádost částečně odpověděla dne 31. ledna 2018. Dne 21. března 2018 se uskutečnila schůzka útvarů Komise a italských orgánů. Dne 3. dubna 2018 zaslala Komise Itálii žádost o doplňující informace, na kterou Itálie odpověděla dne 23. května 2018. Dne 17. prosince 2018 se uskutečnila schůzka útvarů Komise a italských orgánů, po které následovala další schůzka dne 22. ledna 2019. Dne 26. dubna a 28. června 2019 předložila Itálie doplňující informace.

(11) Dne 20. prosince 2019 zaslala Komise Itálii žádost o informace, na kterou Itálie odpověděla dne 31. ledna 2020.

(12) Na začátku roku 2020 vypukla pandemie COVID-19, která způsobila velké otřesy v hospodářství Unie a vyžadovala koordinovanou ekonomickou reakci členských států a orgánů Unie s cílem zmírnit negativní dopady na hospodářství Unie. Za těchto výjimečných okolností se Komise snažila urychleně reagovat na oznámení o opatřeních státní podpory poskytnutých v souvislosti s vypuknutím pandemie COVID-19 a zavedla všechna nezbytná procedurální zjednodušení, aby umožnila rychlé schválení ze strany Komise ([4]). V období krize způsobené pandemií COVID-19 musela Komise upřednostnit opatření státní podpory v souvislosti s pandemií COVID-19 ([5]); v důsledku toho se zpozdilo dokončení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se opatření, která jsou předmětem šetření, jakož i dokončení dalších postupů.

([3]) Viz pozn. pod čarou 1.

([4]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropské centrální bance, Evropské investiční bance a Euroskupině „Koordinovaná ekonomická reakce na koronavirovou nákazu COVID-19“, COM(2020) 112 final ze dne 13. března 2020, oddíl 5.

([5]) Seznam rozhodnutí přijatých Komisí v souvislosti s krizí COVID-19 je k dispozici na internetových stránkách GŘ pro hospodářskou soutěž na tomto odkazu: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (naposledy navštíveno dne 20. října 2023).

(13) Kromě toho dne 24. února 2022 Rusko zahájilo vojenskou agresi proti Ukrajině. Přímé i nepřímé důsledky ruské vojenské agrese měla hospodářské důsledky pro celý vnitřní trh. Tato situace si vyžádala rychlou reakci Komise, která by zmírnila negativní sociální a hospodářské dopady v Unii. Za těchto okolností byla Komise vyzvána, aby urychleně reagovala na oznámení o opatřeních státní podpory poskytnutých v souvislosti s krizí na Ukrajině ([6]). V průběhu let 2022 a 2023 se Komise musela upřednostnit přezkum těchto opatření státní podpory ([7]), v důsledku čehož došlo k dalšímu zpoždění při dokončování formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se opatření, která jsou předmětem šetření.

(14) Dopisem ze dne 17. října 2023 Itálie výjimečně souhlasila, že se vzdá svých práv vyplývajících z článku 342 Smlouvy o fungování EU ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958 ([8]) a že nechá toto rozhodnutí přijmout a oznámit v angličtině.

2. POPIS SKUPINY FS A SOUVISLOSTI OTEVŘENÍ TRHU

2.1 Reorganizace skupiny FS

(15) Společnost Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni („bývalá společnost FS“), byla plně vertikálně integrovaným italským provozovatelem železnic a jediným právním subjektem zaměřeným na veřejnou dopravu po železnici, a to jak osobní, tak nákladní, až do své restrukturalizace zahájené koncem 90. let 20. století. Bývalá společnost FS vlastnila veškerá aktiva, která byla nezbytná k plnění jejích úkolů, a byla ze 100 % vlastněna italským ministerstvem hospodářství a financí (dále jen „ministerstvo“).

(16) V letech 1998–2001 Itálie reorganizovala bývalou společnost FS vytvořením nových dceřiných společností odpovědných za různé oblasti podnikání, na které bývalá společnost FS převedla veškerá svá aktiva a činnosti. Itálie zejména vytvořila novou holdingovou společnost, která je ze 100 % ovládána ministerstvem, tj. společnost FS, která vlastní a ovládá všechny společnosti působící v různých oblastech podnikání, mezi něž patří:

a) společnost Trenitalia, která byla založena v červnu 2000 a která byla pověřena poskytováním služeb přepravy po železnici (dříve je zajišťovaly divize osobní, regionální a nákladní dopravy a technologická jednotka kolejových vozidel bývalé společnosti FS);

b) společnost RFI, která byla založena v červenci 2001 a stala se jediným vlastníkem a provozovatelem železniční infrastruktury. Společnost RFI dočasně vlastnila a spravovala také aktiva, která byla předmětem posuzovaných opatření, dokud tato aktiva nebyla dále přidělena jiným subjektům skupiny FS – viz oddíl 3.1).

Společnosti Trenitalia a RFI, jakož i holdingová společnost FS a jí ovládané společnosti tvoří skupinu FS, kterou plně vlastní ministerstvo.

(17) V rámci reorganizace uvedené v 16. bodě odůvodnění měla být veškerá aktiva nezbytná k výkonu příslušných činností převedena na společnost Trenitalia a na další nově vytvořené subjekty uvedené v 18. bodě odůvodnění, jako je FS Logistica, ale také na další subjekty, které nejsou předmětem tohoto šetření. Převodu některých nemovitostí však bránily právní a technické komplikace ([9]), které dokončení reorganizace zpomalily.

([6]) Sdělení Komise – Dočasný krizový rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství po agresi Ruska vůči Ukrajině (Úř. věst. C 131I, 24.3.2022, s. 1).

([7]) Seznam rozhodnutí přijatých Komisí v rámci dočasného krizového a transformačního rámce pro opatření státní podpory na podporu hospodářství po agresi Ruska proti Ukrajině je k dispozici na internetových stránkách GŘ pro hospodářskou soutěž na tomto odkazu: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (naposledy navštíveno dne 16. října 2023).

([8]) Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).

([9]) Itálie zejména konstatuje, že před provedením přerozdělení bylo třeba shromáždit, roztřídit a ověřit nezbytné katastrální, správní a účetní dokumenty týkající se aktiv, která měla být převedena na společnost Trenitalia. Společnost RFI tak po převzetí všech infrastrukturních zařízení od bývalé společnosti FS zůstala jejich dočasným vlastníkem, včetně zařízení, která měla být převedena na společnosti Trenitalia a FS Logistica.

(18) Podle Itálie schválila správní rada společnosti FS v rámci procesu reorganizace skupiny FS uvedeného v 16. bodě odůvodnění dne 17. května 2007 obchodní plán na období 2007–2011 ([10]). V souvislosti se značnými finančními ztrátami skupiny FS (více než 2 miliardy EUR v roce 2006) společnost FS přijala plán interní restrukturalizace s cílem obnovit finanční životaschopnost skupiny FS. Kromě opatření ke snížení nákladů se skupina FS rozhodla zvýšit své provozní výnosy, a to zejména racionalizací nemovitostí a zařízení rozptýlených v různých subjektech skupiny FS. To znamenalo vytvoření specializovaných dceřiných společností, na které byla převedena aktiva využívaná k provádění konkrétních činností:

a) logistické služby; za tímto účelem byl v roce 2007 založen nový provozovatel s názvem FS Logistica S.p.A. (dále jen „FS Logistica“), který má nabízet integrované logistické služby po vzoru jiných evropských provozovatelů (společnost DB Schenker v Německu a společnost Geodis ve Francii vlastněná společností SNCF). Od 1. ledna 2017 se společnost FS Logistica přejmenovala na Mercitalia Logistics S.p.A. („Mercitalia Logistics“) ([11]);

b) služby mobility a správa nemovitostí; za tímto účelem byla 27. února 2008 založena nová dceřiná společnost FS Servizi Urbani S.p.A., která má maximalizovat hodnotu nemovitostí ve vlastnictví společnosti FS;

c) inženýrské služby na zahraničních trzích; tyto služby provozovala společnost Italferr S.p.A.

(19) Podle Itálie provedení obchodního plánu na období 2007–2011 pomohlo obnovit finanční situaci společnosti FS, jak je stanoveno v tabulce 1:

Tabulka 1

Klíčové údaje z výkazu zisků a ztrát a rozvahy a nejdůležitější finanční údaje společnosti FS

(v milionech EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hlavní údaje z výkazu zisků a ztrát								
Provozní výnosy	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Provozní náklady	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Hrubý provozní výsledek	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Provozní výsledek (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Čistý zisk (ztráta)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Hlavní kapitálové a finanční údaje								
Čistý investovaný kapitál	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Vlastní kapitál	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Čistá finanční pozice	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) V tomto rozhodnutí bude průmyslový plán na období 2007–2011 (italsky „Piano industriale 2007–2011“) označován také jako „obchodní plán na období 2007–2011“.

([11]) Zdroj: Výroční zpráva společnosti FS za rok 2017, s. 13 (Relazione finanziaria annuale).

(v milionech EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Technické investice v daném období	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Zdroj: informace předložené italskými orgány v jejich připomínkách ze dne 23. července 2014

Poznámka:
Údaje za období 2007–2008 jsou uvedeny v souladu s vnitrostátními účetními zásadami ITA GAAP, zatímco údaje za období 2009–2013 vycházejí z IFRS (Mezinárodní standardy účetního výkaznictví).

2.2. **Popis dceřiných společností FS, kterých se šetření Komise týká**

(20) Opatření, která jsou předmětem šetření, se týkají tří dceřiných společností FS (RFI, Trenitalia a FS Logistica), které jsou popsány v oddíle 3.

2.2.1 *SPOLEČNOST RFI*

(21) Společnost RFI je pověřena správou železniční infrastruktury v Itálii na základě koncese na dobu 60 let udělené vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů v roce 2000 ([12]). Společnost RFI má proto zákonem daný monopol na výstavbu, údržbu a provoz železniční infrastruktury, na bezpečnost železnic a na přidělování tras železničním podnikům. Podle svého statutu může společnost RFI rovněž provádět na trhu všechny činnosti nebo operace, které jsou považovány za nezbytné nebo vhodné pro plnění jejích úkolů ([13]).

(22) Nejdůležitějším aktivem společnosti je samotná železniční infrastruktura. Mezi hlavní činnosti společnosti RFI patří:

a) projektování, výstavba, uvádění do provozu, správa a údržba vnitrostátní železniční infrastruktury a správa řídicích a bezpečnostních systémů pro provoz vlaků;

b) podpora integrace železniční infrastruktury a spolupráce s ostatními provozovateli železniční infrastruktury;

c) další úkoly svěřené provozovateli infrastruktury podle příslušných právních předpisů, jako je řízení přístupu k infrastruktuře a službám a výběr poplatků za používání infrastruktury, které platí železniční společnosti.

(23) Služby, které společnost RFI jako provozovatel italské železniční infrastruktury poskytuje, zahrnují poskytování přístupu k železniční infrastruktuře železničním podnikům, údržbu a rozvoj infrastruktury, zajišťování dodržování norem v oblasti bezpečnosti a ochrany a vydávání osvědčení o bezpečnosti ([14]).

([12]) Bývalá společnost FS byla italským státem ustanovena provozovatelem infrastruktury vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů (Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione) č. 138T ze dne 31. října 2000. V červenci 2001 převzala společnost RFI funkci provozovatele infrastruktury po bývalé společnosti FS.

([13]) K těmto úkolům patří zejména: nákup nebo prodej nemovitostí, rozvoj obchodních, průmyslových nebo finančních činností souvisejících s předmětem činnosti společnosti; nabývání podílů v jiných společnostech, jejichž účel je podobný nebo vzájemně související s jejím vlastním účelem nebo k němu přispívá, poskytování zajištění a záruk ve prospěch třetích stran atd.

([14]) Programová smlouva na období 2001–2007, článek 4.

(24) Příjmy společnosti RFI tvoří především příjmy z infrastrukturních služeb (poplatky za používání sítě, prodej elektrické trakce, trajektová doprava a státní příspěvky na údržbu sítě). Finanční situace společnosti RFI v období 2006–2013 je uvedena v tabulce 2:

Tabulka 2

Klíčové údaje z výkazu zisků a ztrát a rozvahy a nejdůležitější finanční údaje společnosti RFI

(v milionech EUR)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hlavní údaje z výkazu zisků a ztrát								
Provozní výnosy	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Provozní náklady	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Hrubý provozní výsledek	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Provozní výsledek (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Čistý výsledek	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Hlavní kapitálové a finanční údaje								
Čistý investovaný kapitál	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Vlastní kapitál	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Čistá finanční pozice	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Zdroj: informace předložené italskými orgány v jejich připomínkách ze dne 23. července 2014

Poznámka:
Údaje za období 2006–2008 jsou uvedeny v souladu s vnitrostátními účetními zásadami ITA GAAP, zatímco údaje za období 2009–2013 vycházejí z IFRS (Mezinárodní standardy účetního výkaznictví).
(*) V roce 2008 byla poprvé použita nová zásada týkající se nákladů na používání kolejových vozidel (odpisy). Údaje za rok 2007 tak byly harmonizovány i s ohledem na vyčlenění „sektoru železničních dep / manévrování" do společnosti RFI.

2.2.2 *Společnost Trenitalia*

(25) Společnost Trenitalia byla založena v roce 2000 jako dceřiná společnost plně ovládaná společností FS. V době přijetí a provádění opatření, která jsou předmětem šetření, i k datu zahájení formálního vyšetřovacího řízení společnost Trenitalia provozovala jak osobní, tak nákladní dopravu po železnici. Společnost Trenitalia je v současnosti největším železničním dopravcem v Itálii, který provozuje dálkové, místní a regionální vlaky pro cestující; nákladní dopravu od ledna 2017 zajišťuje společnost Mercitalia Rail.

(26) Finanční situace společnosti Trenitalia v období 2006–2013 je uvedena v tabulce 3.

Tabulka 3

Klíčové údaje z výkazu zisků a ztrát a rozvahy a nejdůležitější finanční údaje společnosti Trenitalia

(v milionech EUR)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hlavní údaje z výkazu zisků a ztrát								
Provozní výnosy	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Provozní náklady	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Hrubý provozní výsledek	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Provozní výsledek (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Čistý výsledek	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Hlavní kapitálové a finanční údaje								
Čistý investovaný kapitál	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Vlastní kapitál	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Čistá finanční pozice	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Zdroj: informace předložené italskými orgány v jejich připomínkách ze dne 23. července 2014

Poznámky:

Údaje za období 2006–2008 jsou uvedeny v souladu s vnitrostátními účetními zásadami ITA GAAP, zatímco údaje za období 2009–2013 vycházejí z IFRS (mezinárodní standardy účetního výkaznictví).

(*) V roce 2008 byla poprvé použita nová zásada týkající se nákladů na používání kolejových vozidel (odpisy). Údaje za rok 2007 tak byly harmonizovány i s ohledem na vyčlenění „sektoru železničních dep / manévrování" do společnosti RFI.

(27) Od ledna 2017 byly činnosti společnosti Trenitalia v oblasti nákladní dopravy převedeny na nově vytvořenou společnost Mercitalia Rail S.r.l. („Mercitalia Rail"), kterou plně ovládá společnost Mercitalia Logistics ([15]). Prostřednictvím společnosti Mercitalia Logistics skupina FS poskytuje služby nákladní dopravy v Itálii i v zahraničí, a to s použitím technik konvenční i kombinované dopravy.

2.2.3 *Společnost FS Logistica*

(28) Společnost FS Logistica byla založena v roce 2007 v důsledku rozhodnutí společnosti FS sdružit všechny logistické činnosti prováděné v rámci skupiny FS pod jednoho specializovaného provozovatele. Do roku 2017 (kdy byla přejmenována na Mercitalia Logistics) ([16]), poskytovala společnost FS Logistica logistické služby v oblasti nákladní dopravy, včetně železniční dopravy, řešení intermodální dopravy, skladování, manipulace a všech souvisejících operací v oblasti nemovitostí. Společnost FS Logistica nebyla nikdy považována za „železniční podnik" ve smyslu článku 3 směrnice Rady 91/440/EHS ([17]), jelikož neprováděla trakci vlaků.

([15]) Společnost Trenitalia převedla na společnost Mercitalia Rail veškerá svá aktiva a pasiva související s nákladní dopravou a logistikou. Zdroj: Výroční zpráva společnosti Trenitalia S.p.A za rok 2017, s. 26 a 36 (Relazione finanziaria annuale).

([16]) Viz výroční zpráva společnosti FS za rok 2017 o finanční komunikaci, s. 13.

([17]) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25).

2.3. **Souvislosti liberalizace železniční dopravy v Unii a v Itálii**

2.3.1 *V Unii*

(29) Na úrovni Unie byla železniční **nákladní** doprava liberalizována ve třech po sobě jdoucích vlnách.

(30) První legislativní iniciativa na počátku 90. let 20. století vyústila v přijetí směrnice 91/440/EHS, kterou musely členské státy provést ve vnitrostátním právu do 1. ledna 1993. Tento zákon zahájil liberalizaci železniční dopravy zavedením práva na přístup mezinárodních sdružení a železničních podniků provozujících kombinovanou mezinárodní nákladní dopravu ([18]) k železniční infrastruktuře, což bylo doplněno o zásadu oddělení činností řízení infrastruktury a dopravy. Uvedená zásada se netýkala struktur, nýbrž funkcí, a to zejména funkce účetní. Podle této směrnice lze oddělení dosáhnout vytvořením organizačně oddělených divizí v rámci stejného podniku nebo svěřením infrastruktury do správy zvláštního subjektu. Toto právní oddělení však nebylo povinné.

(31) Směrnice 91/440/EHS byla změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ([19]), která byla součástí takzvaného „prvního železničního balíčku“ ([20]), který měly členské státy provést ve vnitrostátním právu do 15. března 2003. Ustanovení čl. 10 odst. 3 směrnice 91/440/EHS ve znění směrnice 2001/12/ES poskytlo železničním podnikům právo přístupu na nediskriminačním základě ve vztahu k těmto druhům služeb:

a) mezinárodní nákladní doprava v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy – TERFN ([21]);

b) mezinárodní nákladní doprava v celé železniční síti Unie, a to od 15. března 2008.

(32) S cílem zvýšit bezpečnost, interoperabilitu a otevřít trh železniční nákladní dopravy byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ([22]), která byla součástí tzv. druhého železničního balíčku ([23]). Tato směrnice stanovila právo přístupu pro železniční podniky ve vztahu k těmto druhům služeb:

a) mezinárodní nákladní doprava v celé železniční síti Unie, a to od 1. ledna 2006 (čímž se předjímá termín 15. března 2008 stanovený směrnicí 2001/12/ES);

b) všechny druhy nákladní dopravy (včetně vnitrostátní dopravy), a to od 1. ledna 2007.

(33) V důsledku toho byl trh železniční nákladní dopravy otevřen hospodářské soutěži od 15. března 2003 v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy, od 1. ledna 2006 pro mezinárodní nákladní dopravu v celé železniční síti Unie a od 1. ledna 2007 pro kabotáž v železniční nákladní dopravě. Železniční nákladní doprava se proto považuje za plně liberalizovanou na úrovni Unie od 1. ledna 2007, a to jak v případě vnitrostátní, tak i mezinárodní dopravy.

([18]) Kombinovaná doprava je definována jako intermodální doprava s přísně omezeným silničním úsekem, viz článek 1 směrnice Rady 75/130/EHS ze dne 17. února 1975 o stanovení společných pravidel pro určité druhy kombinované silniční/železniční přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 48, 22.2.1975, s. 31).

([19]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1).

([20]) První železniční balíček zahrnoval rovněž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/EHS o vydávání licencí železničním podnikům (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26), a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29).

([21]) Železniční síť o délce přibližně 50 000 km podle článku 10a a přílohy I směrnice 2001/12/ES, která v Itálii zahrnuje železniční přístavy Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Janov, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapol, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Terst, Benátky.

([22]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

([23]) Druhý železniční balíček zahrnoval rovněž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44), směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114), a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1).

(34) Směrnice 91/440/EHS, ve znění směrnic 2001/12/ES a 2004/51/ES, byla konsolidována a zrušena s účinností od 17. června 2015 směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([24]). V čl. 10 odst. 1 směrnice 2012/34/EU se stanoví: *„Železničním podnikům se udělí za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy“*.

(35) Pokud jde o **osobní** železniční dopravu, „třetí železniční balíček“ (prostřednictvím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ([25])) otevřel mezinárodní osobní dopravu po železnici hospodářské soutěži s účinností od 1. ledna 2010. „Čtvrtý železniční balíček“ plně liberalizoval osobní železniční dopravu:

— Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ([26]), kterou se mění směrnice 2012/34/EU, poskytla železničním podnikům přístup k vnitrostátním železničním sítím od 1. ledna 2019 ([27]);

— Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ([28]) zavedlo od 3. prosince 2019 povinnost uzavírat smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, přičemž bylo stanoveno přechodné období končící 24. prosince 2023 ([29]).

2.3.2 *V Itálii*

(36) Itálie liberalizovala služby železniční nákladní dopravy dne 22. října 2003, kdy vstoupilo v platnost legislativní nařízení č. 188 ze dne 8. července 2003 (dále jen „legislativní nařízení č. 188/2003“) ([30]), kterým byl ve vnitrostátním právu proveden první železniční balíček. Pokud jde o vnitrostátní nákladní dopravu poskytovanou v rámci vnitrostátní železniční infrastruktury, článek 6 legislativního nařízení č. 188/2003 poskytuje železničním podnikům využívajícím vnitrostátní železniční síť různá práva na přístup, a to za podmínky splnění určitých požadavků ([31]) a vzájemnosti v případě železničních podniků usazených v zahraničí.

([24]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

([25]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44).

([26]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury (Úř. věst. L 352, 23.12.2016, s. 1).

([27]) Viz článek 3 směrnice (EU) 2016/2370, který stanoví, že i když směrnice nabývá účinnosti od 1. ledna 2019, její ustanovení týkající se přístupu k železničním sítím se použijí pouze na to, aby mohl jízdní řád sítě začít platit dne 14. prosince 2020.

([28]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (Úř. věst. L 354, 23.12.2016, s. 22).

([29]) Viz ustanovení čl. 1 odst. 9 písm. a).

([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). Legislativní nařízení 188/2003 nahradilo dvě nařízení prezidenta (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) a 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), která provedla směrnice 91/440/ES, 95/18/ES a 95/19/ES.

([31]) Železniční podniky, které zamýšlely provozovat vnitrostátní železniční nákladní dopravu v Itálii, musely mít kromě licence na provozování železniční dopravy požadované podle čl. 6 odst. 1 legislativního nařízení č. 188/2003 také zvláštní povolení Ministerstva infrastruktury a dopravy (čl. 6 odst. 2 legislativního nařízení č. 188/2003), jak se uvádí v čl. 131 odst. 1 zákona č. 388 ze dne 23. prosince 2000. Tento zákon odůvodnil potřebu stanovit takové povolení, aby Ministerstvo infrastruktury a dopravy mohlo omezit zvyšování železničních tarifů a zaručit hospodářskou udržitelnost služeb železniční dopravy v Itálii.

(37) Legislativní nařízení č. 188/2003 také v roce 2003 částečně ([32]) otevřelo italský trh služeb vnitrostátní osobní železniční dopravy. Hospodářská soutěž na trhu však zůstala *de facto* omezena pro všechny vnitrostátní operace až do otevření mezinárodní osobní dopravy po železnici hospodářské soutěži dne 1. ledna 2010 a vstupu společnosti Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. na trh služeb vnitrostátní vysokorychlostní železniční dopravy v roce 2012. Hospodářská soutěž na trhu zůstala do značné míry uzavřená, jelikož většina smluv o veřejných službách byla až na několik výjimek uzavřena přímo se společnosti Trenitalia ([33]).

(38) Itálie provedla směrnici 2004/51/ES ve vnitrostátním právu legislativním nařízením č. 162 ze dne 10. srpna 2007 ([34]) (v platnosti od 23. října 2007). Uvedené nařízení změnilo legislativní nařízení č. 188/2003 ze dne 23. října 2007 tak, že umožnilo železničním podnikům přístup k italské železniční síti za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek, a to pro provozování mezinárodní nákladní dopravy, a nejpozději od 1. ledna 2007 přístup k železniční síti pro provozování všech druhů železniční nákladní dopravy ([35]).

(39) Itálie nakonec provedla směrnici 2012/34/EU ve vnitrostátním právu legislativním nařízením č. 112 ze dne 15. července 2015 ([36]) (v platnosti od 27. července 2015). Uvedené nařízení potvrdilo právo přístupu železničních podniků na trh železniční nákladní a osobní dopravy za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek, aby byla zajištěna hospodářská soutěž v odvětví železnic ([37]).

3. POPIS OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

3.1. Popis převodů aktiv („převody aktiv“ nebo „opatření“)

(40) Opatření, která jsou předmětem šetření, se týkají převodu 31 aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia v září 2009 a rovněž převodu deseti aktiv ze společnosti RFI na společnost FS Logistica v prosinci 2007, 42 aktiv v prosinci 2008 a pěti aktiv v červenci 2011, a to za podmínek popsaných v tomto pododdíle.

(41) Rozhodnutí o převodu některých aktiv železniční infrastruktury ze společnosti RFI na společnost Trenitalia byla přijata na zasedání představenstva společnosti FS dne 7. září 2009 a schválena na valných hromadách společností RFI a Trenitalia dne 10. září 2009.

(42) Převody aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia byly provedeny tímto způsobem:

a) základní kapitál společnosti RFI („*capitale sociale e patrimonio*“) byl v září 2009 snížen o 621 106 000 EUR zrušením 621 106 000 kmenových akcií, z nichž každá měla hodnotu 1 EUR; základní kapitál společnosti Trenitalia byl současně navýšen o 621 106 000 EUR vydáním 1 242 212 kmenových akcií, z nichž každá měla hodnotu 500 EUR;

b) společnost FS zůstala jediným akcionářem společností Trenitalia i RFI, a to před změnami i po změnách základního kapitálu společností RFI a Trenitalia popsaných v písmenu a).

([32]) Otevření bylo podmíněno doložkou o reciprocitě pro italské železniční podniky, která byla zrušena v roce 2007.

([33]) Pokud jde o síť spravovanou společností RFI, v roce 2019 pouze dva regiony (Valle d'Aosta a Emilia Romagna) uzavřely smlouvy o službách na základě nabídkového řízení, přičemž ostatní regiony uzavřely smlouvy o službách přímo (kromě Lombardie uzavřelo zbylých 17 regionů smlouvu se společností Trenitalia na dobu devíti nebo patnácti let). Na zbývající část infrastruktury, která je částečně vlastněna ministerstvem infrastruktury a dopravy, regiony, provinciemi, obcemi, soukromými subjekty a dalšími veřejnými subjekty, se vzhledem k historickému dědictví vztahují zvláštní ujednání (zdroj: Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice (Příručka k regulaci železnic: koncepce a praxe), editoři Matthias Finger a Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, s. 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]) Ustanovení čl. 25 odst. 1 legislativního nařízení č. 162 ze dne 10. srpna 2007, kterým se mění čl. 12 odst. 1 legislativního nařízení č. 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]) Ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. c) legislativního nařízení č. 112 ze dne 15. července 2015.

(43) Převody některých aktiv železniční infrastruktury ze společnosti RFI na společnost FS Logistica byly schváleny valnými hromadami společností RFI a FS Logistica, které se konaly 30. října 2007, 26. listopadu 2008 a 20. prosince 2010 ([38]).

(44) Převody aktiv ze společnosti RFI na společnost FS Logistica byly provedeny formou tří konkrétních transakcí, které se uskutečnily v letech 2007, 2008 a 2011:

a) došlo ke snížení základního kapitálu a aktiv společnosti RFI:

i) o 268 673 758 EUR, a to dne 21. prosince 2007;

ii) o 151 786 267 EUR, a to dne 30. prosince 2008;

iii) o 3 186 760 EUR, a to dne 6. července 2011;

b) současně došlo k navýšení základního kapitálu a aktiv společnosti FS Logistica ve stejných hodnotách prostřednictvím emise kmenových akcií;

c) společnost FS zůstala jediným akcionářem společností FS Logistica a RFI před změnami i po změnách základního kapitálu společností RFI a Trenitalia popsaných v písmenech a) a b).

(45) Rozhodnutími o převodu schválenými na zasedáních uvedených ve 40. bodě odůvodnění se formalizují rozhodnutí vedení přijatá společností FS a jejími dceřinými společnostmi RFI, Trenitalia a FS Logistica od roku 2007 ([39]).

(46) Opatření, která jsou předmětem šetření, byla schválena akcionářem společnosti FS, tedy italským státem (přesněji ministerstvem). Dne 7. července 2009 Itálie schválila prostřednictvím pokynu předsedy vlády ([40]) (dále jen „pokyn z roku 2009“) ([41]) převody některých aktiv železniční infrastruktury, která byla financována z veřejných prostředků, ze společnosti RFI na společnost Trenitalia a na další společnosti skupiny FS působící v odvětví železniční nákladní dopravy. Pokyn z roku 2009 zejména stanoví, že:

a) společnost RFI byla oprávněna k tomu, aby svobodně převedla konkrétní zařízení nákladní dopravy (neuvedená v příloze 1 pokynu z roku 2009 ([42])) na jiné společnosti skupiny FS, včetně společnosti Trenitalia, v rámci transakcí spojených s růstem aktiv (článek 1) ([43]);

b) společnost RFI musela italskému ministerstvu infrastruktury a dopravy předložit návrh upřesňující funkční specializaci a zpoplatněné služby nabízené pro každé zařízení a terminály uvedené v příloze 1 pokynu z roku 2009 (článek 1);

c) společnost RFI musela předložit italskému ministerstvu infrastruktury a dopravy plán, který popisuje funkci jednotlivých zařízení údržby kolejových vozidel vlastněných společností RFI a také dostupnost zařízení pro všechny železniční společnosti nebo plné využívání některých zařízení některými z nich (článek 2) ([44]);

d) s cílem snížit náklady na údržbu byla konkrétní zařízení údržby kolejových vozidel, která byla plně využívána některými podniky, převedena na jiné společnosti skupiny FS (článek 2).

([38]) Právní akt, kterým se převod formalizuje, byl přijat dne 6. července 2011.

([39]) Dne 19. září 2007 zaslal M. Moretti, generální ředitel společnosti FS, dopis vedoucím pracovníkům celé skupiny (dále jen „dopis ze dne 19. září 2007“) s cílem zahájit projekt přerozdělení aktiv v rámci provádění obchodního plánu na období 2007–2011. Dne 23. dubna 2008 schválila správní rada společnosti FS zahájení procesu přidělení aktiv. Dne 3. června 2008 byla vytvořena zvláštní pracovní skupina, která měla řídit proces přerozdělení aktiv skupiny FS.

([40]) V italštině: „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.

([42]) Příloha 1 pokynu z roku 2009 obsahuje seznam nákladních zařízení a terminálů vlastněných společností RFI.

([43]) „Rovněž s cílem snížit náklady na údržbu, které v současné době nese stát, může společnost RFI podle této směrnice volně převádět/přidělovat nákladní zařízení, která nejsou uvedena v seznamu v příloze 1), jiným společnostem skupiny FS – mimo jiné společnosti Trenitalia – v rámci jakékoli reorganizační operace, a dokonce i v rámci kapitalizace nebo kapitalizačních operací.“ (volný překlad z italštiny).

([44]) „Za účelem snížení nákladů na údržbu a péči, které v současné době nese stát, a za účelem provedení kapitálu/kapitalizace společnosti Trenitalia musí společnost RFI do 60 dnů od přijetí této vyhlášky předložit ministerstvu infrastruktury a dopravy plán, který bude kromě funkční specializace uvádět u každého zařízení údržby kolejových vozidel vlastněných správcem i údaje:
a) o jeho zpřístupnění všem železničním podnikům, které mají přístup k síti;
b) o tom, že ho používají výhradně někteří z nich.
V každém případě provozovatel infrastruktury ve výše uvedených zařízeních neposkytuje žádné služby, ale omezuje se na zpřístupnění těchto aktiv.“ (volný překlad z italštiny).

(47) Itálie potvrdila seznam a vlastnosti převáděných aktiv popsaných ve 20. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a dodala, že právním základem pro provedení převodů není pokyn z roku 2009, ale italský občanský zákoník. Table 4 shrnuje převody aktiv, které společnost RFI uskutečnila ve prospěch společností Trenitalia a FS Logistica a které představují opatření, která jsou předmětem šetření.

Tabulka 4

Seznam aktiv převedených společností RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica

Datum	Přijímající společnost	Popis	Hodnota
7. září 2009	Trenitalia	Společnost RFI převedla na společnost Trenitalia jedenáct zařízení údržby kolejových vozidel spolu s dvaceti přilehlými pozemky.	Účetní hodnota 621 milionů EUR ([1])
21. prosince 2007	FS Logistica	Společnost RFI převedla na společnost FS Logistica deset nákladních terminálů.	Účetní hodnota 268,7 milionu EUR ([2])
30. prosince 2008	FS Logistica	Společnost RFI převedla na společnost FS Logistica 41 nemovitostí nacházejících se v Itálii (např. pozemky, sklady, prostory, továrny a zařízení pro nákladní dopravu) a svůj podíl ve společnosti SGT ve výši 43,75 %. ([3])	Účetní hodnota 151,8 milionu EUR ([4])
6. července 2011	FS Logistica	Společnost RFI převedla na společnost FS Logistica pět nemovitostí (zařízení, plochy a budovy).	Účetní hodnota 3,2 milionu EUR ([5])

Zdroj: informace předložené italskými orgány

([1]) *Zdroj*: Výroční zpráva společnosti RFI za rok 2009, s. 30 a 31 (Bilancio di esercizio) a výroční zpráva společnosti Trenitalia za rok 2009, s. 46 a 47 (Bilancio di esercizio).

([2]) *Zdroj*: Výroční zpráva společnosti RFI za rok 2008, s. 27 (Bilancio di esercizio).

([3]) Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., italský provozovatel kombinované silniční a železniční dopravy, který je z 53,3 % vlastněn společností FS Logistica a z 34,5 % společností Hupac. Podle listiny o převodu vlastnictví ze dne 30. prosince 2008 odpovídá hodnota podílu ve společnosti SGT ve výši 43,75% částce 491 732 EUR.

([4]) *Zdroj*: Výroční zpráva společnosti RFI za rok 2008, s. 27 (Bilancio di esercizio).

([5]) *Zdroj*: Výroční zpráva společnosti RFI za rok 2010, s. 27 (Bilancio di esercizio) a zpráva o činnosti společnosti FS za rok 2010, s. 65.

3.2. **Popis aktiv převedených na společnost Trenitalia**

(48) Aktiva převedená na společnost Trenitalia v září 2009 sestávají z 31 zařízení, a to:

a) jedenácti zařízení údržby, včetně dílen, které využívají různé divize společnosti Trenitalia, o celkové ploše 1,6 milionu m^2;

b) dvaceti „pomocných prostor“ spojených s dílnami, které již společnost Trenitalia vlastní, o celkové ploše 0,6 milionu m^2.

(49) Pomocné prostory jsou v podstatě pozemky a manévrovací plochy vedle dílny nebo budovy a jsou pro užívání této dílny nebo budovy nezbytné.

(50) Pokud jde o dílny a další technická zařízení, Itálie uvedla, že sloužily různým divizím osobní dopravy, jak je uvedeno v Table 5.

Tabulka 5

Popis jedenácti zařízení údržby převedených na společnost Trenitalia

Číslo zařízení	Skupina aktiv	Plocha převedená v roce 2009 (m^2)	Dotčená divize společnosti Trenitalia
1)	Bari Centrale	130 000	Divize dálkové osobní dopravy
2)	Firenze Osmannoro	340 000	Divize regionální osobní dopravy
3)	Firenze Romito	52 000	Divize regionální osobní dopravy
4)	Genova Terralba	41 000	Divize regionální osobní dopravy
5)	Napoli Smistamento	317 800	Divize dálkové osobní dopravy
6)	Messina	26 000	Divize regionální osobní dopravy
7)	Roma Prenestina	105 130	Divize dálkové osobní dopravy
8)	Torino Smistamento	225 000	Divize dálkové osobní dopravy
9)	Cervignano	117 940	Železniční nákladní doprava
10)	Terst	61 576	Divize regionální osobní dopravy
11)	Verona	169 100	Železniční nákladní doprava
	CELKEM	**1 585 546**	

Zdroj: informace předložené italskými orgány (v jejich připomínkách ze dne 24. července 2014).

(51) Devět z jedenácti zařízení údržby převedených na společnost Trenitalia v roce 2009 bylo využíváno tímto způsobem:

a) divizí dálkové osobní dopravy (čtyři zařízení o celkové ploše 0,8 milionu m^2);

b) divizí regionální osobní dopravy (pět zařízení o celkové ploše 0,5 milionu m^2).

(52) Další dvě zařízení údržby o celkové ploše 0,3 milionu m2 sloužila k údržbě prvního stupně u kolejových vozidel divize nákladní dopravy.

(53) Komplexy s jedenácti zařízeními údržby, které byly převedeny v roce 2009, zahrnují rovněž příjezdové koleje a odstavné koleje související s těmito zařízeními údržby, které slouží k odstavení kolejových vozidel před údržbou a po ní. Některá z těchto zařízení údržby zahrnují technické prostory určené pro specifické práce přímo spojené s údržbou prvního stupně, jako jsou mycí plošiny nebo tunely, prostory pro vyprazdňování chemických toalet a montážní jámy pro kolejová vozidla. Podle společnosti FS společnost Trenitalia provedla v těchto zařízeních značné investice již před převodem aktiv, a to v období 2003–2008, s cílem zvýšit efektivitu údržby ([45]).

(54) Mezi dvacet pomocných prostor, které jsou podrobně popsány v Table 6, patří:

a) různé typy ploch přiléhajících k zařízením údržby, které společnost Trenitalia již využívá, zejména pro divizi dálkové osobní dopravy (pět zařízení o celkové ploše 0,26 milionu m^2) a divizi regionální osobní dopravy (třináct zařízení o celkové ploše 0,35 milionu m^2);

([45]) Byla zejména modernizována údržbářská střediska, aby mohla sloužit pro přidělené druhy kolejových vozidel.

b) zbývající komplexy představují dvě malé plochy (o rozloze 22 500 m² a 14 000 m²) přiléhající k objektům, které využívá technický útvar pro údržbu druhé úrovně u osobních vozů a nákladová divize.

Tabulka 6

Popis pomocných prostor převedených na společnost Trenitalia

	Skupina aktiv	Plocha převedená v roce 2009 (m²)	Divize společnosti Trenitalia, která ji využívá
1)	Fabriano	19 100	Divize regionální osobní dopravy
2)	Ancona	70 070	Divize regionální osobní dopravy
3)	Sulmona	16 090	Divize regionální osobní dopravy
4)	Lecce Surbo	39 815	Divize dálkové osobní dopravy
5)	Bologna Ravone	14 000	Divize regionální osobní dopravy
6)	Pisa S. Ermete	8 100	Divize regionální osobní dopravy
7)	Siena	4 140	Divize regionální osobní dopravy
8)	Milano Martesana	46 000	Divize dálkové osobní dopravy
9)	Voghera	22 500	Technický útvar
10)	Milano Fiorenza	50 000	Divize regionální osobní dopravy
11)	Napoli Centrale	45 300	Divize regionální osobní dopravy
12)	Catania	50 065	Divize regionální osobní dopravy
13)	Roma S. Lorenzo	53 500	Divize dálkové osobní dopravy
14)	Roma Smistamento	49 000	Divize regionální osobní dopravy
15)	Torino Porta Nuova	10 992	Divize dálkové osobní dopravy
16)	Novara	8 500	Divize regionální osobní dopravy
17)	Mestre	109 400	Divize dálkové osobní dopravy
18)	Trento	2 300	Divize regionální osobní dopravy
19)	Bolzano	9 600	Divize regionální osobní dopravy
20)	Torino Orbassano	14 285	Železniční nákladní doprava
	CELKEM	**642 757**	

Zdroj: informace předložené italskými orgány v jejich připomínkách ze dne 24. července 2014.

3.3. **Popis aktiv převedených na společnost FS Logistica**

(55) Jak je uvedeno v 18. a 28. bodě odůvodnění, holdingová společnost FS se v roce 2007 rozhodla převést základní kapitál a odpovídající aktiva v oblasti logistiky (v rozsahu, v jakém je vlastnila společnost RFI, ale používala je v oblasti logistiky) do zvláštní společnosti (FS Logistica). Tabulka 7 obsahuje seznam aktiv převedených na společnost FS Logistica dne 21. prosince 2007, tabulka 8 obsahuje seznam aktiv převedených na společnost FS Logistica dne 30. prosince 2008 a Table 9 obsahuje seznam aktiv převedených na společnost FS Logistica dne 6. července 2011.

Tabulka 7

Seznam aktiv převedených na společnost FS Logistica dne 21. prosince 2007

		Nákladní termi-nály	Sklady	Kanceláře	Pomocné prostory	Navazující prostory	Podíl
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	Turín		X	X	X	X	
10	Verona		X	X	X	X	

Zdroj: informace předložené italskými orgány v jejich připomínkách ze dne 24. července 2014.
([1]) V terminálu Bari Lamasinata nejsou žádné navazující prostory.

Tabulka 8

Seznam aktiv převedených na společnost FS Logistica k 30. prosinci 2008

		Nákladní terminály	Sklady	Kanceláře	Pomocné prostory	Navazující prostory	Podíl
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		Nákladní terminály	Sklady	Kanceláře	Pomocné prostory	Navazující prostory	Podíl
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, oblast 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	Neapol			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					

		Nákladní terminály	Sklady	Kanceláře	Pomocné prostory	Navazující prostory	Podíl
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

Zdroj: informace předložené italskými orgány v jejich připomínkách ze dne 24. července 2014.

Tabulka 9

Seznam aktiv převedených na společnost FS Logistica dne 6. července 2011

		Nákladní terminály	Sklady	Kanceláře	Pomocné prostory	Navazující prostory	Podíl
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		

Zdroj: informace předložené italskými orgány v jejich připomínkách ze dne 24. července 2014.

(56) V době převodů vlastnila společnost FS Logistica logistickou infrastrukturu rozptýlenou po celém území Itálie a působila prostřednictvím tří různých obchodních jednotek: „Správa a rozvoj nemovitostí"; „Multimodální doprava a logistika"; „Omnia express: Doprava a stěhování".

(57) V době převodů měla společnost FS Logistica za úkol navrhování, realizaci, uvádění do provozu, pořizování, prodej a správu a údržbu logistických struktur, jako jsou intermodální střediska, logistické platformy, distribuční střediska, terminály a zařízení pro manipulaci a skladování nákladu nebo intermodální přepravní jednotky (ITU). Společnost FS Logistica poskytovala integrované logistické služby (skladování; zpracování a správa objednávek od výrobních závodů nebo skladů až po místa dodání). Dále spravovala, modernizovala a rozvíjela nemovitosti logistické nebo průmyslové povahy. Jak je uvedeno v 28. bodě odůvodnění, společnost FS Logistica byla v roce 2017 přejmenována na Mercitalia Logistics.

4. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

4.1. Existence státní podpory

4.1.1 *Státní prostředky*

(58) V rozhodnutí o zahájení řízení (70. bod odůvodnění) Komise zaujala předběžné stanovisko, že převody aktiv uvedené v tabulce 4 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Komise se nejprve předběžně domnívala, že opatření, která jsou předmětem šetření, se týkají veřejných zdrojů a jsou přičitatelná státu. K tomuto závěru Komise uvedla, že aktiva byla převedena ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica a že tyto tři společnosti jsou dceřiné společnosti výhradně vlastněné společností FS, jejíž základní kapitál je zcela držen italským státem. Komise rovněž konstatovala, že italský stát jako stoprocentní akcionář společnosti FS jmenoval členy jejího představenstva, a měl tedy v době dotčených transakcí rozhodující vliv na řízení společnosti RFI, která byla dceřinou společností výhradně vlastněnou společností FS.

4.1.2 *Hospodářská výhoda*

(59) Pokud jde o existenci hospodářské výhody, Komise měla pochybnosti o tom, zda byla opatření, která jsou předmětem šetření, provedena za tržní cenu, jelikož italské orgány nepředložily žádná ocenění převedených aktiv tržní cenou *ex ante* , která by prokázala, že společnost RFI jednala v době přijetí opatření, která jsou předmětem šetření, jako tržní subjekt ([46]). Komise rovněž zpochybnila, že dotčené transakce představovaly přerozdělení aktiv v rámci téže skupiny podniků, na které se nevztahují pravidla státní podpory. Komise uvedla, že povinnost mít oddělené účetnictví pro dopravní operace a správu infrastruktury v odvětví železniční dopravy vyplývající ze směrnice 91/440/EHS je odůvodněna skutečností, že dopravní operace jsou prováděny na konkurenčním trhu. Komise se proto domnívala, že bezúplatné přerozdělení aktiv mezi právnickými osobami v rámci téže skupiny podniků z provozovatele infrastruktury na provozovatele železniční dopravy by mohlo znamenat hospodářskou výhodu pro provozovatele infrastruktury tím, že by se zlepšilo jeho konkurenční postavení ve srovnání s postavením jeho konkurentů na trhu ([47]).

(60) Komise se konkrétně předběžně domnívala, že aktiva společností Trenitalia a FS Logistica se výrazně zvýšila, aniž by tyto podniky musely za uvedená aktiva zaplatit. Kromě toho převedenou infrastrukturu, která mohla být jako bývalý majetek provozovatele infrastruktury prodána jiným železničním společnostem, mohly využívat pouze společnosti Trenitalia a FS Logistica. Komise zdůraznila, že tento podmíněný přístup k infrastruktuře mohl mít zvláštní význam, pokud jde o zařízení údržby, jejichž přístup a náklady představují významný faktor konkurenceschopnosti na trhu služeb železniční nákladní dopravy.

(61) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise předběžně domnívala, že opatření, která jsou předmětem šetření, znamenala pro společnosti Trenitalia a FS Logistica hospodářskou výhodu.

([46]) 61. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([47]) 62. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

4.1.3 *Selektivita*

(62) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise předběžně domnívala, že opatření, která jsou předmětem šetření, jsou selektivní, neboť se zdá, že z nich měly prospěch pouze společnosti Trenitalia a FS Logistica.

4.1.4 *Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod*

(63) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že služby železniční nákladní dopravy byly v Itálii liberalizovány od roku 2003. Rovněž vyvrátila tvrzení Itálie, že opatření, která jsou předmětem šetření, je třeba považovat za součást původní reorganizace skupiny FS z let 2000–2001, která proběhla před otevřením tohoto trhu, a že přerozdělení aktiv, k němuž došlo v roce 2009, zahrnovalo dílny, které se zaměřovaly především na údržbu kolejových vozidel pro osobní dopravu, tedy odvětví, které bylo liberalizováno na úrovni Unie až od 1. ledna 2010.

(64) Komise podotkla, že italské orgány nepředložily žádné důkazy prokazující, že již v době původní reorganizace v letech 2000–2001 bylo přijato rozhodnutí týkající se aktiv, k jejichž převodu došlo mezi roky 2007 a 2011, a že se zdá, že opatření, která jsou předmětem šetření, byla provedena v důsledku pokynu z roku 2009 ([48]). Pokud jde o tvrzení Itálie, že se opravárenské dílny zaměřovaly na kolejová vozidla pro osobní dopravu, Komise poukázala na to, že Itálie neprokázala, že tato aktiva byla přidělena na osobní dopravu, a že Itálie každopádně pokračovala v převodu aktiv i po liberalizaci trhu osobní dopravy, neboť o posledním dotčeném převodu bylo rozhodnuto v roce 2010 a byl proveden v roce 2011 ([49]).

(65) Komise proto dospěla k předběžnému názoru, že opatření, která jsou předmětem šetření, byla přijata v době, kdy byl italský trh železniční nákladní dopravy otevřen hospodářské soutěži, a že tato opatření tedy mohla narušit hospodářskou soutěž na tomto trhu. Navíc vzhledem k tomu, že hlavní účastníci italského trhu železniční nákladní dopravy působili v době převodů také na mezinárodní úrovni, Komise předběžně dospěla k závěru, že tato opatření ovlivnila obchod uvnitř Unie ([50]).

4.1.5 *Předběžný závěr*

(66) Komise se proto předběžně domnívala, že opatření, která jsou předmětem šetření, ve prospěch společností Trenitalia a FS Logistica představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

4.2. **Slučitelnost podpory**

(67) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyslovila předběžné stanovisko, že v daném případě se neuplatní žádný z důvodů slučitelnosti s vnitřním trhem podle článku 93, čl. 106 odst. 2, čl. 107 odst. 2 nebo čl. 107 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

(68) Komise proto vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti opatření, která jsou předmětem šetření, s vnitřním trhem a vyzvala Itálii, aby předložila své připomínky k možným důvodům slučitelnosti.

5. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

(69) Itálie předkládá dva hlavní argumenty:

a) Itálie dodržovala odvětvová pravidla Unie platná pro vertikálně integrované společnosti, zejména při převodech aktiv;

b) opatření, která jsou předmětem šetření, popsaná v Table 4, splňují kritérium subjektu v tržním hospodářství a nepředstavují státní podporu.

([48]) 67. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([49]) 68. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([50]) 69. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

5.1. **Soulad převodů aktiv s odvětvovými pravidly Unie**

(70) Pokud jde o první argument, Itálie tvrdí, že ani směrnice 91/440/EHS, ve znění pozdějších předpisů, ani směrnice 2012/34/EU nestanoví povinnost, aby bylo v rámci podniku odděleno poskytování železničních služeb od správy infrastruktury. Itálie se opírá o dva rozsudky Soudního dvora (věc C-556/10 ([51]) a věc C-369/11 ([52])) a připomíná, že jak již tvrdila v průběhu řízení ve věci C-556/10, *„povinnost stanovená unijním zákonodárcem ohledně oddělení funkce železniční dopravy od funkce správy infrastruktury je povinností účetní povahy*“ ([53]). V důsledku toho se Itálie domnívá, že právo Unie nevyžaduje, aby členské státy zavedly oddělení činností souvisejících se správou infrastruktury od dopravních činností poskytovaných železničními podniky v rámci daného podniku. Itálie se rovněž domnívá, že právo Unie nebrání železničním podnikům ani jiným osobám (jiným, než jsou provozovatelé infrastruktury) vlastnit aktiva, která lze označit za „železniční infrastrukturu“ podle článku 3 směrnice 91/440/EHS.

(71) Podle Itálie je tento přístup v souladu se samotnými zásadami právních předpisů Unie v oblasti železnic, konkrétně se zásadou nezávislosti řízení a organizační nezávislosti železničních skupin v souladu s obchodními a tržními zásadami (zejména články 4 a 5 směrnice 91/440/EHS). Také směrnice 2012/34/EU uznává svobodu integrovaných skupin organizovat se podle potřeby v rámci skupin společností nebo divizí (viz čl. 7 odst. 1 směrnice 2012/34/EU) ([54]).

(72) Na základě těchto úvah Itálie tvrdí, že právo Unie poskytuje železničním podnikům plnou svobodu při rozdělování zdrojů a aktiv mezi právní subjekty, které tvoří skupinu. Tato svoboda ohledně rozdělování zahrnuje možnost organizovat různé činnosti nezávisle, a to buď v několika divizích v rámci jedné společnosti, nebo v několika společnostech v rámci jedné skupiny. Tato svoboda zahrnuje možnost měnit vnitřní organizaci podniků v případě potřeby rovněž přerozdělováním jejich činností a aktiv mezi divize nebo společnosti.

(73) Itálie rovněž tvrdila, že v souladu s platnými pravidly Unie může být na železniční podnik převedena řada aktiv poskytnutých jinými společnostmi v rámci téže skupiny a případně se může stát vlastníkem těchto aktiv bez ohledu na to, zda byla původně přidělena jinému podniku skupiny. Itálie dále připomíná, že *a fortiori*se předmětná diskreční pravomoc použije podle pravidel Unie také v případě, že aktiva převáděná v rámci skupiny nelze považovat za „infrastrukturu“.

(74) Itálie se proto domnívá, že opatření, která jsou předmětem šetření, uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení představují restrukturalizační operace v rámci skupiny FS, které jsou zcela legitimní a v souladu s širokou diskreční pravomocí, kterou právo Unie přiznává železničním skupinám, pokud jde o uspořádání jejich struktur a činností dle vlastního uvážení.

(75) Itálie tvrdí, že v tomto případě byly příslušné reorganizační operace zahájeny na počátku roku 2000, avšak vinou několika překážek došlo k jejich opoždění (viz 17. bod odůvodnění). Kromě toho se Itálie odvolává na argumenty předložené společností FS (viz oddíl 6.1.1), aby dokázala, že příslušné operace jsou v souladu s „hospodářským a průmyslovým přístupem“. Podle společnosti FS a Itálie byly tyto operace určeny k tomu, aby optimalizovaly rozdělení zdrojů skupiny ve vztahu k různým příslušným oblastem podnikání.

5.2. **Neexistence státní podpory při převodu aktiv**

(76) V souvislosti s převodem aktiv, který je předmětem šetření, Itálie tvrdí, že nejsou splněny kumulativní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, aby opatření představovalo státní podporu.

([51]) Rozsudek ze dne 28. února 2013, Komise v. Řecko, věc C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.
([52]) Rozsudek ze dne 3. října 2013, Komise v. Itálie, věc C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.
([53]) Rozsudek ze dne 28. února 2013, Komise v. Německo, věc C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, bod 49.
([54]) Podle Itálie by to samozřejmě podléhalo požadavku nezávislosti „hlavních funkcí“ uvedenému v článku 7 směrnice 2012/34/EU.

5.2.1 *Přičitatelnost státu*

(77) Pokud jde o přičitatelnost italskému státu, Itálie uvádí, že společnost FS je z hlediska řízení nezávislá na svém veřejném akcionáři (ministerstvo) a že přijala opatření, která jsou předmětem šetření, bez jakéhokoli veřejného zásahu nebo zapojení, s plnou obchodní autonomií a v souladu s čistě obchodní logikou. Itálie se odvolává na rozsudek ve věci Stardust Marine ([55]).

(78) S ohledem na okolnosti případu se Itálie domnívá, že podniky skupiny FS, které se účastnily převodu aktiv, jednaly nezávisle na veřejném akcionáři (ministerstvo). Itálie zejména uvádí, že pokyn z roku 2009 nezpochybňuje neexistenci přičitatelnosti italskému státu: pokyn z roku 2009 je údajně „právním předpisem obecného významu s politickým cílem, přijatým v souladu se zákonem č. 400/1988, a jako takový pouze vyjadřuje politickou vůli, nemá však přímé účinky“ ([56]). Podle italských orgánů je nezávaznost pokynu z roku 2009 potvrzena skutečností, že článek 1 této směrnice, který stanoví převod některých terminálů a zařízení nákladní dopravy na společnost Trenitalia, nebyl společností FS ani společností RFI nikdy proveden.

5.2.2 *Státní prostředky*

(79) Itálie tvrdí, že opatření, která jsou předmětem šetření, neměla žádný přímý ani nepřímý dopad na zdroje státního rozpočtu, nad nimiž by měl stát skutečnou kontrolu. Itálie dodává, že:

a) předmětné operace jsou společnými operacemi týkajícími se rozdělení podniků, které se uskutečňují v rámci skupiny FS: proto o nich bylo rozhodnuto, byly provedeny a vyvolaly právní a ekonomické účinky výhradně v rámci skupiny FS;

b) tyto operace tak spočívaly v přerozdělení aktiv a podílů, které již byly součástí skupiny FS, a neměly tedy žádný dopad na její celkové složení, které se po těchto operacích nezměnilo.

5.2.3 *Hospodářská výhoda*

5.2.3.1 Obecné úvahy

(80) Podle Itálie rozhodnutí o zahájení řízení nesprávně přirovnává předmětné operace k bezplatnému nákupu. Právní a ekonomická povaha převodů aktiv, kterých se řízení týká, je zcela odlišná. Podle Itálie se jedná o operace rozdělení v rámci skupiny FS, tj. restrukturalizační operace, které jsou ve veřejných i soukromých skupinách běžné a řídí se právem Unie a vnitrostátním právem obchodních společností. Zvláště, pokud jde o rozdělení společnosti, Itálie připomíná, že operace tohoto druhu jsou na úrovni Unie upraveny směrnicí Rady 82/891/EHS ([57]). Jak je stanoveno v uvedené směrnici (viz článek 2) ([58]), „rozdělení“ zahrnuje převod akcií společnosti, která obdrží aktiva (v důsledku operace), na akcionáře společnosti, která aktiva pozbývá (v souvislosti s touto operací). Podle Itálie v podobných případech nikdy nedochází k převodu aktiv oproti zaplacení kupní ceny, ale prostřednictvím přidělení akcií partnerovi (a proto se nejedná o převod aktiv oproti ceně, ale oproti podílům). Vzhledem k tomu, že tato operace

([55]) Rozsudek ze dne 15. května 2002, Francie v. Komise, věc C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([56]) Rozsudek Státní rady ze dne 6. dubna 2011, vydaný v rozhodnutí RG č. 4639/2009 o mimořádném opravném prostředku podaném proti pokynu z roku 2009 různými železničními podniky v nákladní dopravě.

([57]) Šestá směrnice Rady 82/891/EHS ze dne 17. prosince 1982 založená na čl. 54 odst. 3 písm. g) Smlouvy, o rozdělení akciových společností (Úř. věst. L 378, 31.12.1982, s. 47).

([58]) Podle Itálie směrnice 82/891/EHS upravuje záležitosti týkající se práva obchodních společností. S odkazem na italský právní systém Itálie připomíná, že v souladu s ustanoveními občanského zákoníku platí, že pokud rozdělovanou společnost a společnost, na kterou se převádí aktiva, vlastní jedna a tatáž mateřská společnost, lze rozdělení provést zjednodušeným postupem podle kombinovaných ustanovení článků 2506b a 2505 občanského zákoníku. V takovém případě se nepoužijí ustanovení článku 2501b prvního pododstavce bodu 3 (výměnný poměr akcií a případné platby v hotovosti), bodu 4 (postupy pro přidělení akcií) a bodu 5 (den vzniku účasti na zisku vztahující se k přiděleným akciím), ani ustanovení článků 2501d (zpráva správního orgánu) nebo 2501e (znalecký posudek) občanského zákoníku. Celkově podle Itálie postupy použité pro převody předmětných aktiv nezahrnují žádné ocenění převedených aktiv, jelikož aktiva zůstala v majetku skupiny (pouze se stala majetkem jiné společnosti v rámci skupiny na základě účetní hodnoty), přičemž mateřské společnosti byly přiděleny nově vydané akcie v souladu s růstem aktiv nabývající dceřiné společnosti.

představuje pouze provedení vnitřní restrukturalizace, je pro skupinu FS jako celek neutrální. Prosté přemístění (určitých) aktiv z jednoho místa na druhé probíhá v rámci téže skupiny ([59]).

(81) Podle Itálie jsou tedy převody aktiv, které jsou předmětem přezkumu, z ekonomického hlediska totožné s přerozdělením mezi vnitřními divizemi jedné společnosti, nepředstavují nový kapitálový vklad do skupiny FS a omezují se na pouhou vnitřní restrukturalizaci: jako takové neposkytují výhody, a nepředstavují tedy státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Itálie tvrdí, že toto posouzení potvrzuje i vlastní rozhodovací praxe Komise, zejména ve věcech Banque Postale ([60]) a Chronopost ([61]), jak potvrdil Soudní dvůr ([62]).

(82) Itálie doplnila své původní připomínky předložením tří studií nezávislých odborníků, které prokazují, že převody aktiv jsou v souladu s tržními podmínkami a jako takové neposkytují žádnou hospodářskou výhodu přijímajícím společnostem, tedy společnostem FS Logistica a Trenitalia. Tyto studie budou představeny v oddíle 5.2.3.2.

5.2.3.2 Studie nezávislých odborníků předložené Itálií

(1) Studie PwC z dubna 2019 týkající se převodu aktiv na společnosti Trenitalia a FS Logistica

(83) Studie společnosti PricewaterhouseCoopers z dubna 2019 ([63]) (dále jen „PwC“) odhaduje ziskovost převodů aktiv tak, že vypočítává a následně porovnává hodnotu podniku v případě tří společností účastnících se transakce (společnosti Trenitalia a FS Logistica, přijímající společnosti, a společnost RFI, původní vlastník) ve dvou scénářích: i) skutečný scénář (s převody aktiv) a ii) hypotetický srovnávací scénář (bez převodů aktiv). Výsledky ukazují, že hodnota podniku v případě přijímajících společností, tedy společností Trenitalia a FS Logistica, je v prvním scénáři vyšší než ve druhém scénáři, zatímco u původního vlastníka, tedy společnosti RFI, je tomu naopak.

(84) Hodnota podniku je součtem tržní hodnoty vlastního a cizího kapitálu a jako taková představuje hodnotu podniku jako celku, tj. z pohledu věřitelů i akcionářů. Studie odhaduje hodnotu podniku pomocí metody diskontovaných peněžních toků, která spočívá ve výpočtu současné hodnoty očekávaných „volných peněžních toků do společnosti“ (FCFF) ([64]).

(85) Pro každý scénář a každou společnost účastnící se převodů aktiv používá studie PwC z dubna 2019 prognózy volných finančních toků do společnosti do roku 2017, s připočtením konečné hodnoty pro období po roce 2017. Konečná hodnota, která představuje hodnotu každé společnosti účastnící se převodu aktiv po roce 2017, je stanovena s použitím Gordonova růstového modelu ([65]). Gordonův růstový model předpokládá trvalou míru růstu normalizovaných volných peněžních toků společnosti. Normalizace spočívá v tom, že kapitálové výdaje („capex“) se rovnají odpisům, změny čistého pracovního kapitálu se rovnají nule a předpokládá se stejné ziskové rozpětí jako v posledním roce plánovacího období. Nakonec studie pro každý scénář vypočítává hodnotu podniku každé

([59]) V tomto ohledu Itálie připomíná, že některé převody se týkaly rovněž aktiv, která na společnost RFI zpětně převedly jiné společnosti ve skupině FS, konkrétně převodu částí terminálů Torino Orbassano a Maddaloni Marcianise, které dosud vlastnila společnost FS Logistica.

([60]) Rozhodnutí Komise ze dne 21. prosince 2005 týkající se údajné státní podpory, kterou Francie poskytla na založení a provozování společnosti Banque Postale, C(2005) 5421 (Úř. věst. C 21, 28.1.2006, s. 4).

([61]) Rozhodnutí Komise ze dne 1. října 1997 týkající se údajné státní podpory, kterou Francie poskytla společnosti SFMI-Chronopost, C(1997) 3146, (Úř. věst. L 164, 9.6.1998, s. 37).

([62]) Viz rozsudek ze dne 1. července 2008, Chronopost/Ufex a další, spojené věci C-341/06 P a C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

([63]) PriceWaterhouseCoopers je renomovaná společnost poskytující ekonomické poradenství.

([64]) Volné peněžní toky do společnosti (FCFF) jsou součtem provozních a investičních peněžních toků. Nezahrnují finanční peněžní toky, tj. úrokové náklady, dividendy, zvýšení a snížení závazků. Volné peněžní toky do společnosti jako takové jsou měřítkem zisků připadajících na celou společnost, tj. jak na držitele dluhu, tak na akcionáře.

([65]) Gordonův růstový model se používá ke stanovení hodnoty určitého aktiva za předpokladu, že aktiva přinášejí určitý zisk, který trvale roste určitým konstantním tempem po neomezenou dobu.

Gordonův růstový model používá vzorec $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, kde TV je konečná hodnota, NCF je normalizovaný peněžní tok (popsaný v 85. bodě odůvodnění), g je trvalá míra růstu peněžních toků a WACC jsou vážené průměrné náklady kapitálu.

společnosti účastnící se převodu aktiv jako součet současných hodnot volných peněžních toků do společnosti a konečné hodnoty, přičemž jako diskontní sazbu použije vážené průměrné náklady kapitálu specifické pro danou společnost ([66]) (WACC).

(86) Rozdíl mezi peněžními toky u scénáře s převody a scénáře bez převodů představuje synergie, jichž by skupina FS mohla dosáhnout u opatření, která jsou předmětem šetření. Pokud jde o převody ze společnosti RFI na společnost Trenitalia, tyto převody připravují společnost RFI o zisk rovnající se nájemnému za aktiva, která pronajala společnosti Trenitalia, po odečtení souvisejících nákladů, tj. daně z nemovitosti a odpisů. Společnosti Trenitalia vznikne po převodu ušlý zisk. Po převodu rovněž poplynou společnosti Trenitalia výnosy z investic zaměřených na zhodnocení aktiv, které by nebyly provedeny, kdyby vlastníkem těchto aktiv zůstala společnost RFI (viz např. 98. a 99. bod odůvodnění). Tyto investice jsou zaměřeny na racionalizaci procesu údržby kolejových vozidel společnosti Trenitalia a zahrnují mimo jiné stavební úpravy opravárenských dílen, změny jejich uspořádání, náklady na automatizaci a přizpůsobení novým typům kolejových vozidel. Celkově studie uvádí, že převod aktiv by společnosti Trenitalia umožnil realizovat investice o 205 milionů EUR vyšší než v případě, kdy by aktiva vlastnila společnost RFI. Tyto dodatečné investice v období 2010–2017 ([67]) by přinesly celkové úspory nákladů na údržbu ve výši 382,55 milionu EUR ve srovnání se scénářem, kdy by aktiva vlastnila společnost RFI. Na úrovni společnosti FS jsou tedy synergií plynoucí z převodu aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia výnosy z investic zaměřených na zhodnocení aktiv.

(87) Pokud jde o převody ze společnosti RFI na společnost FS Logistica, tyto převody připravují společnost RFI o zisk rovnající se nájemnému za aktiva, která pronajala společnosti FS Logistica, po odečtení souvisejících nákladů, tj. daně z nemovitosti a odpisů. Současně tyto převody přinášejí společnosti FS Logistica prospěch plynoucí z investic zaměřených na zhodnocení aktiv a vyšší příjmy z pronájmu těchto aktiv na trhu. Pokud jde o investice, jejich cílem je zvýšit plochu, která je k dispozici k pronájmu na trhu (např. mimořádná údržba stávajících aktiv, výstavba nových skladů, společné podniky pro výstavbu nových terminálů), a v období 2010–2017 činí 38,2 milionu EUR. Celkově z této studie vyplývá, že prospěch plynoucí společnosti FS Logistica více než kompenzuje ztráty společnosti RFI, neboť ta je jako společnost specializovaná na logistiku schopna z převedených aktiv vytěžit větší hodnotu.

(88) Studie zjistila, že ve scénáři s převody aktiv provedenými ve prospěch společností Trenitalia a FS Logistica činí odhadovaná hodnota podniku 4 639 milionů EUR v případě společnosti Trenitalia, 82 milionů EUR v případě společnosti FS Logistica a 2 206 milionů EUR v případě společnosti RFI. V opačném scénáři (bez převodu aktiv) podle studie činila hodnota podniku 4 315 milionů EUR v případě společnosti Trenitalia, 56 milionů EUR v případě společnosti FS Logistica a 2 234 milionů EUR v případě společnosti RFI. Účinek převodů aktiv spočívá v navýšení hodnoty společnosti Trenitalia o 325 milionů EUR a společnosti FS Logistica o 26 milionů EUR a ve snížení hodnoty podniku společnosti RFI o 28,3 milionu EUR. Ze studie rovněž vyplývá, že z celkového snížení hodnoty společnosti RFI (28,3 milionu EUR) připadá 16,4 milionu EUR na převod ve prospěch společnosti Trenitalia a zbytek na převody ve prospěch společnosti FS Logistica ([68]).

(89) Celkově studie PwC z dubna 2019 dochází k závěru, že v důsledku synergií plynoucích z převodů aktiv zvýšení hodnoty podniku u přijímajících společností (325 milionů EUR v případě společnosti Trenitalia a 26 milionů EUR v případě společnosti FS Logistica) vyvažuje ztrátu společnosti RFI (28,3 milionu EUR). Z toho vyplývá, že na úrovni skupiny FS se hodnota podniku díky opatřením, která jsou předmětem šetření, zvýšila o 322,7 milionu EUR.

([66]) Vážené průměrné náklady kapitálu se stanoví jako vážené průměrné náklady vlastního kapitálu a náklady dluhu po zdanění, přičemž váhy odpovídají kapitálové struktuře společností účastnících se převodů.

([67]) Investice i úspory nákladů jsou součty za roky 2010–2017, aniž by byly diskontovány.

([68]) Jinými slovy, studie PwC z dubna 2019 odhaduje, že hodnota společnosti RFI by ve scénáři s převody aktiv pouze ve prospěch společnosti FS Logistica činila 2 222,1 milionu EUR, zatímco hodnota společnosti RFI by ve scénáři s převody aktiv pouze ve prospěch společnosti Trenitalia činila 2 217,6 milionu EUR.

(2) Studie PwC z prosince 2019 týkající se převodu aktiv na společnost Trenitalia

(90) Studie PwC z prosince 2019 představuje další posouzení ziskovosti převodu aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia. Stejně jako studie PwC z dubna 2019 porovnává i studie PwC z prosince 2019 ziskovost společností RFI a Trenitalia ve scénáři s převodem aktiv a scénáři bez převodu aktiv. Hlavní rozdíl mezi oběma studiemi spočívá v tom, že studie PwC z prosince 2019 zkoumá ziskovost na základě hodnoty vlastního kapitálu namísto hodnoty podniku. Zatímco hodnota podniku zohledňuje společnost jako celek, tj. hodnotu připadající na dluh i akcionáře, hodnota vlastního kapitálu odráží pouze hodnotu společnosti z pohledu akcionářů.

(91) Studie PwC z prosince 2019 odhaduje hodnotu vlastního kapitálu pomocí „modelu diskontovaných peněžních toků do vlastního kapitálu“, který spočívá v současné hodnotě volných peněžních toků dostupných akcionářům (FCFE). Tyto peněžní toky jsou součtem volných peněžních toků do společnosti, které se používají k výpočtu hodnoty podniku (viz bod odůvodnění 84), a finančních peněžních toků, tj. celkového přílivu peněžních prostředků z nového dluhového financování po odečtení odlivu peněžních prostředků v podobě úrokových nákladů a splátek dluhu ([69]). Hodnota FCFE tak umožňuje měřit, kolik hotovosti je k dispozici pro potenciální výplatu dividend akcionářům. A konečně hodnota vlastního kapitálu je výsledkem výpočtu současné hodnoty volných peněžních toků do vlastního kapitálu za použití nákladů vlastního kapitálu jako diskontní sazby.

(92) U společností RFI i Trenitalia a u obou scénářů s převodem aktiv i bez převodu aktiv studie PwC z prosince 2019 stanoví volné peněžní toky do vlastního kapitálu přičtením předpokládaných finančních peněžních toků k volným peněžním tokům do společnosti ze studie z dubna 2019. Studie PwC z prosince 2019 zahrnuje také konečnou hodnotu vlastního kapitálu na konci období obchodního plánu, tedy v roce 2018. Tato konečná hodnota vzniká použitím Gordonova růstového modelu, který předpokládá trvalý růst volných peněžních toků do vlastního kapitálu konstantním tempem, počínaje normalizovanou úrovní těchto peněžních toků. Normalizace volných peněžních toků podniku se shoduje s normalizací vypočtenou ve studii PwC z dubna 2019 (85. bod odůvodnění), zatímco normalizace finančních peněžních toků spočívá ve stanovení finančních výdajů na mírně nižší hodnotu než v posledním roce období obchodního plánu a splátek a emisí dluhu na nulovou hodnotu. A konečně ve studii PwC z prosince 2019 se hodnota vlastního kapitálu společností RFI a Trenitalia získává jako současná hodnota volných peněžních toků příslušné společnosti do vlastního kapitálu v každém ze scénářů za použití nákladů vlastního kapitálu příslušné společnosti jako diskontní sazby.

(93) Studie PwC z prosince 2019 odhaduje hodnotu vlastního kapitálu společností Trenitalia a RFI na 1 102,3, resp. 3 813,7 milionu EUR ve scénáři s převodem aktiv a na 964,2, resp. 3 830,4 milionu EUR v hypotetickém srovnávacím scénáři. Z těchto odhadů vyplývá, že převod aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia vedl ke vzniku hodnoty pro akcionáře na úrovni skupiny, neboť přinesl 138,1 milionu EUR dodatečného vlastního kapitálu společnosti Trenitalia a připravil společnost RFI pouze o 16,7 milionu EUR vlastního kapitálu. Studie PwC z prosince 2019 tak vedle studie PwC z dubna 2019 poskytuje další vyčíslení výhody plynoucí z převodu aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia z pohledu skupiny FS.

(3) Studie E.CA

(94) Studie E.CA z června 2019, kterou vypracovala ekonomická poradenská společnost E.CA ([70]), doplňuje obě výše uvedené studie a posuzuje podloženost studie PwC z dubna 2019. Kromě toho vysvětluje ekonomické důvody převodů a podporuje volbu metodiky studie PwC z dubna 2019.

([69]) Finanční peněžní toky sestávají z úrokových plateb po odečtení daní, splátek dluhu a emise dluhu.

([70]) E.CA je renomovaná společnost poskytující ekonomické poradenství, kterou skupina FS pověřila, aby v daném případě poskytla odborné technické znalosti.

(95) Pokud jde o metodiku, studie E.CA vysvětluje, proč je metoda hodnoty podniku vhodná pro stanovení růstu efektivnosti plynoucího z převodů aktiv ve srovnání s metodou hodnoty vlastního kapitálu. Důvodem je to, že metoda hodnoty podniku se zaměřuje na výnosy a náklady generované společností jako celkem, protože právě od toho se odvozuje efektivnost. Naproti tomu metoda hodnoty vlastního kapitálu vyžaduje prognózy finančních peněžních toků, u nichž se nepředpokládá, že by byly přímo ovlivněny opatřeními ke zvýšení efektivnosti, která jsou motivací k převodům aktiv. Poradenská společnost E.CA se proto domnívá, že pro posouzení ziskovosti převodů aktiv je vhodnější použít metodu hodnoty podniku.

(96) Studie E.CA z června 2019 rovněž posuzuje předpoklady, k nimž studie PwC z dubna 2019 dochází s ohledem na vážené průměrné náklady kapitálu. Zatímco studie PwC z dubna 2019 se při odhadu hodnoty podniku opírá o jedinou hodnotu vážených průměrných nákladů kapitálu, studie E.CA z června 2019 vytváří pro každou společnost účastnící se převodů aktiv škálu hodnot těchto nákladů, a to tak, že mění klíčové parametry použité pro výpočet vážených průměrných nákladů kapitálu, konkrétně hodnotu beta, rizikovou prémii vlastního kapitálu a bezrizikovou míru ([71]).

(97) Studie E.CA z června 2019 potvrzuje výsledky studie PwC z dubna 2019 o synergiích plynoucích z převodů aktiv. Zjistila, že nejvyšší odhad ztráty hodnoty společnosti RFI, získaný při použití nejnižší hodnoty rozpětí vážených průměrných nákladů kapitálu společnosti RFI, činí 56 milionů EUR, zatímco nejnižší odhad přírůstku hodnoty společností Trenitalia a FS Logistica, získaný za předpokladu nejvyšší hodnoty rozpětí vážených průměrných nákladů kapitálu těchto společností, činí 195, resp. 24 milionů EUR. Celkově by i při použití konzervativních hodnot vážených průměrných nákladů kapitálu bylo dosaženo vytvoření hodnoty na úrovni FS přinejmenším ve výši 163 milionů EUR ([72]).

(98) Nakonec studie E.CA z června 2019 ozřejmuje opodstatněnost převodů aktiv. Poradenská společnost E.CA se domnívá, že převody aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica vedly k decentralizaci rozhodovacích pravomocí týkajících se těchto aktiv v rámci skupiny FS. Podle ekonomické teorie ([73]) je optimální decentralizovat rozhodování o nestrategických, relativně malých a běžných podnikových investicích, o nichž mají manažeři dceřiných společností nebo divizí pravděpodobně lepší informace než jejich nadřízení. Pokud by se tato rozhodnutí přijímala na centralizované úrovni, nevedla by k optimálnímu výsledku. Důvodem je to, že manažeři divizí by nebyli motivováni sdílet své informace, jelikož by se o část prospěchu z těchto rozhodnutí dělili se svými nadřízenými.

(99) Studie E.CA z června 2019 se domnívá, že stejná ekonomická teorie platí i pro převody aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica. Aktiva, která byla převedena na tyto dvě společnosti, byla využívána k běžným činnostem, jako je logistika a údržba, které nebyly součástí hlavních činností společnosti RFI. Podle poradenské společnosti E.CA lze proto předpokládat, že společnost RFI neměla stejnou úroveň informací o tom, jak tato aktiva využívat, jako společnosti Trenitalia a FS Logistica. Podle společnosti E.CA z ekonomické teorie (viz 98. bod odůvodnění) vyplývá, že pokud by nedošlo k převodům, společnosti Trenitalia a FS Logistica by neprovedly investice popsané v 86. a 87. bodě odůvodnění nebo by neuskutečnily stejnou úroveň investic, neboť by část prospěchu plynula společnosti RFI. Studie E.CA z června 2019 se rovněž domnívá, že skupina FS mohla v zásadě vytvořit vyjednávací schéma, které by zahrnovalo investice společnosti RFI výměnou za kompenzaci ze strany společností Trenitalia a FS Logistica, což by mohlo vést ke stejné optimální investiční strategii jako v případě převodu aktiv. Podle studie E.CA je však rozumné očekávat, že problémy s uzavíráním smluv, časovou nejednotností a zadržováním zabrání tomu, aby toto vyjednávací schéma přineslo optimální investiční výsledek, pokud aktiva nevlastní subjekt, který by měl z těchto investic prospěch.

([71]) Koeficient beta u akcií je měřítkem rizikovosti akcie a udává, jak moc se výnos z akcií liší od výnosu celého akciového trhu. Čím vyšší je koeficient beta, tím vyšší je rizikovost akcie. Riziková prémie vlastního kapitálu je rozdíl mezi výnosem akciového indexu a bezrizikovou sazbou. Bezriziková sazba je výnos z aktiva bez rizika selhání. Pro učení nákladů vlastního kapitálu je zapotřebí bezriziková sazba, koeficient beta a riziková prémie vlastního kapitálu.

([72]) Tento údaj se získá takto: 195 milionů EUR + 24 milionů EUR − 56 milionů EUR.

([73]) Viz například: Aghion P, Tirole J., „Formal and real authority in organizations“ (Formální a skutečná pravomoc v organizacích), Journal of political economy, 1.2.1997, 105(1), s. 1 až 29; Milton H, Raviv A., „Allocation of decision-making authority“ (Rozdělování rozhodovací pravomoci), Review of Finance, 9.3.2005, s. 353 až 383.

(100) Na základě těchto studií se Itálie domnívá, že převody aktiv byly v souladu s tržními podmínkami.

5.2.4 *Narušení hospodářské soutěže*

(101) Itálie tvrdí, že na úrovni Unie byla liberalizace trhů železniční dopravy v případě nákladní dopravy zahájena v roce 2007 a v případě osobní dopravy v roce 2010. Pravidla pro státní podporu se použijí až po těchto datech a jakékoli předchozí zásahy, pokud splňují ostatní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, nelze považovat za „podporu" nebo je lze považovat nanejvýš za „existující podporu". V tomto ohledu Itálie připomíná, že rozhodnutí o převodech aktiv mezi roky 2007 a 2011 bylo přijato již v době restrukturalizace skupiny FS v období 2000–2001, a tudíž v době, kdy není sporu o tom, že trh ještě nebyl liberalizován. Itálie navíc připomíná, že téměř všechna aktiva převedená v roce 2009 jsou „vyhrazena" pro činnosti osobní železniční dopravy, které byly liberalizovány až později ([74]).

(102) Itálie rovněž odkazuje na rozsudek ve věci Chronopost ([75]). V tomto případě Soudní dvůr podle Itálie údajně potvrdil, že převody aktiv prostřednictvím podnikových operací v rámci skupiny nenarušují ani nemohou narušit hospodářskou soutěž.

6. **PŘÍPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

6.1. **SPOLEČNOST FS**

6.1.1. *Připomínky týkající se postupů převodu*

(103) Společnost FS podporuje postoj Itálie, který je shrnut v oddíle 5.2. Společnost FS dodává, že rozhodnutí o převodu aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica bylo přijato dávno před skutečnými daty převodu. Společnost FS dodává, že povaha převedených aktiv nebyla pro správu italské železniční infrastruktury důležitá ani nezbytná. Podle společnost FS převedená aktiva tvoří: velké opravárenské dílny, dílny a sklady umístěné mimo oblast železniční dráhy; pozemky a parkovací plochy, které se nacházejí mimo oblast železniční dráhy, nebo které v případě, že se nacházejí v oblasti železniční dráhy, nejsou potřebné pro železniční provoz; budovy pro cestující; budovy služeb, ostatní budovy, které „neslouží" železničnímu provozu, a ostatní budovy, které „nejsou důležité" vzhledem k jejich účelu (např. jídelny a odborné školy).

(104) Společnost FS tvrdí, že převod aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica v rámci procesu přerozdělení aktiv se zpozdil kvůli právním a technickým obtížím, zejména z technicko-katastrálních důvodů. Za prvé, ačkoli byla aktiva v záznamech společnosti od roku 1999, bylo nutné provést kontroly na místě, aby bylo možné přesně určit a definovat velikost těchto aktiv (včetně jeho katastrálního vymezení) a jejich hodnotu, a teprve poté je přiřadit k jednotlivým obchodním jednotkám. Tato aktiva zahrnovala opravárenské dílny, víceúčelová dynamická zařízení, velké opravárenské dílny, některé nákladní terminály a další nemovitosti.

(105) Za druhé, proces byl zpomalen také regulačními změnami v tomto odvětví na úrovni Unie: během šesti let byly vydány tři balíčky směrnic o železniční dopravě, z nichž každá významně změnila právní rámec a následně i obchodní plány a řízení dotčených podniků.

(106) Tyto komplikace byly zpočátku vyřešeny zjednodušením rozdělení aktiv mezi jednotlivé společnosti, do nichž byla skupina rozdělena. Společnost RFI si ponechala ve svém vlastnictví některé nemovitosti, které nejsou pro její poslání provozovatele infrastruktury klíčové (viz 16. a 17. bod odůvodnění). V důsledku toho některá aktiva uvedená ve 103. bodě odůvodnění, přestože byla jednoznačně spojena s dopravními činnostmi nově vzniklé společnosti Trenitalia, nebyla v té době přidělena společnosti Trenitalia, ale zůstala dočasně v majetku společnosti RFI.

(107) Toto původní ujednání však bylo chápáno jako dočasné: již v době oddělení podniků v roce 2000 se počítalo s tím, že tato aktiva budou později přerozdělena.

([74]) Viz 35. bod odůvodnění.
([75]) Viz poznámka pod čarou 68.

(108) Společnost FS se domnívá, že přerozdělení aktiv do oblasti dopravních činností a správy infrastruktury byl jedním z cílů obchodního plánu na období 2007–2011. Podle společnosti FS obchodní plán na období 2007–2011 zveřejněný v květnu 2007 předpokládal racionalizaci činností, které mělo být dosaženo mimo jiné lepší správou nemovitostí. To by umožnilo vytvořit hodnotu a rozvíjet nové oblasti podnikání, včetně vytvoření nového provozovatele logistiky (FS Logistica) a společnosti specializované na rozvoj nemovitostí a poskytování integrovaných služeb městům a okolním oblastem (FS Sistemi Urbani).

(109) Převod deseti souborů zařízení umístěných v různých terminálech nákladní dopravy na společnost FS Logistica, který patřil mezi iniciativy uvedené v obchodním plánu na období 2007–2011, vychází z celkového posouzení sítě nákladní dopravy a z dvojí analýzy: na jedné straně se převody zaměřily na snížení počtu servisních míst jejich soustředěním do zařízení s lepšími provozními parametry a odpovídajícím technickým vybavením; na druhé straně bylo cílem převodů přerozdělení částí zařízení v hlavních terminálech nákladní dopravy s cílem určit sektory sloužící společnosti RFI a části, které již nejsou nezbytně nutné pro plnění jejích povinností v rámci koncese pro správu infrastruktury, s přihlédnutím ke scénářům prognózy poptávky.

(110) Pokud jde o nemovitosti, společnost FS tvrdí, že cílem převodů je: i) dosáhnout ziskového využití aktiv (jejich umístěním do majetku společnosti FS Logistica), která by jinak nemohla být ziskově rozvíjena; ii) rozvíjet hodnotné plochy a pozemky určené pro jiné využití než pro nákladní nebo osobní železniční dopravu (které byly přiděleny společnosti FS Sistemi Urbani, jíž se toto šetření netýká); iii) vytvářet zdroje určené na podporu podnikových programů.

(111) Podle společnosti FS je metoda zvolená pro převod těchto aktiv, tj. částečné oddělení ([76]), zahrnující vydání nových akcií v případě navýšení kapitálu (jako operace týkající se společnosti Trenitalia uvedená v oddíle 3.1), nebo převod akcií do vlastnictví nových společností (jako operace týkající se společnosti FS Logistica uvedená v oddíle 3.3), typickou reorganizací uvnitř skupiny, která se v podnikatelském světě běžně provádí za účelem optimalizace organizačního profilu společnosti s cílem zlepšit její efektivitu a výkonnost a v konečném důsledku podpořit vytvoření hodnoty. Společnost FS tvrdí, že předmětná metoda obnovuje rovnováhu v rámci kapitálové struktury skupiny FS, aby jí umožnila realizovat investice zamýšlené v obchodním plánu na období 2007–2011, aniž by musela doplnit nové likvidní prostředky.

6.1.2 *Připomínky týkající se obchodního odůvodnění převodů aktiv*

(112) Společnost FS tvrdí, že rozvoj železničních systémů v minulosti vyžadoval dostupnost rozsáhlých ploch pro umístění železničních zařízení. Na těchto plochách byly kromě železničních tratí, seřaďovacích nádraží a seřaďovacích kolejí často postaveny budovy pro různé účely související s provozem železnice: údržba kolejových vozidel, sklady materiálů pro infrastrukturu a kolejová vozidla, zařízení pro testování materiálů, sklady uhlí a pohonných hmot, elektrické stanice, osobní nádraží, sklady pro nákladní dopravu, parkoviště a přístupové rampy k nákladním skladům, depa kolejových vozidel, budovy služeb pro železniční personál (např. jídelny, šatny, „železniční hotely“, společenské prostory pro setkávání, ubytování zaměstnanců). Takovéto organizační uspořádání vedlo k tomu, že zavedené železniční společnosti v průběhu desetiletí nashromáždily rozsáhlé soubory nemovitostí. V druhé polovině 20. století došlo v důsledku uzavření mnoha železničních tratí a externímu zajišťování některých služeb souvisejících se železničním odvětvím k hromadění „nedůležitých aktiv“ v železničních podnicích. Oddělení správy od účetnictví, které přinesla směrnice 91/440/EHS, pak vyžadovalo rozdělení všech aktiv těchto podniků mezi různé subjekty, na které se rozdělily stávající železniční podniky.

([76]) Proces vyčlenění společnosti představuje oddělení určité části nebo částí podnikatelských činnosti organizace od hlavní společnosti tak, aby se z ní stal samostatný subjekt.

(113) V důsledku toho bylo hlavním cílem vedení společnosti FS efektivněji a vyváženěji přidělit aktiva, která subjekt, jenž je drží (společnost RFI), nepotřebuje. Společnost FS tvrdí, že přerozdělení a převod opravárenských dílen na společnost Trenitalia (prostřednictvím oddělení provedeného v roce 2009) souvisely s těmito obchodními úvahami:

a) správa údržbářských středisek y a jejich pomocných prostor nepatřila k běžným činnostem společnosti RFI, která tato aktiva nemodernizovala a nevylepšovala, aby dosáhla jejich větší účinnosti a přizpůsobila je potřebám jejich uživatele (tj. společnosti Trenitalia);

b) převedení vlastnictví těchto aktiv na společnost Trenitalia, která byla odpovědná za celý proces údržby kolejových vozidel, umožnilo zahájit opatření k racionalizaci a přepracování sítě zařízení údržby v souladu s obchodním plánem skupiny;

c) optimalizace sítě údržbářských středisek, jejich reorganizace a snížení počtu středisek si zejména vyžádaly změny v uspořádání používaných údržbářských středisek, přičemž některé tyto změny zahrnovaly značné investice;

d) transakce pomohla dosáhnout vyváženějšího rozdělení aktiv mezi společnosti skupiny.

Podle společnosti FS vedly tyto převody k vyšší návratnosti investovaného kapitálu a posílily postavení skupiny v odvětví. Převod aktiv navíc umožnil společnosti Trenitalia lépe určit investice, které jsou nezbytné pro optimalizaci jejích služeb, a tyto investice směřovat.

(114) Společnost FS se domnívá, že (pře)rozdělení opravárenských dílen bylo zcela v souladu s povahou a účelem podobných transakcí prováděných hlavními konkurenty společnosti FS v Unii. Společnost FS uvádí několik příkladů, konkrétně reorganizaci podniků, kterou ve stejném období provedly hlavní železniční skupiny Unie, zejména skupina SNCF ve Francii, RENFE ve Španělsku, skupina Deutsche Bahn v Německu a SNCB v Belgii. Podle společnosti FS byly tyto procesy reorganizace často prováděny prostřednictvím podnikových transakcí, tj. vyčlenění, téhož druhu, jako jsou transakce prováděné skupinou FS. Reorganizace společností provedené jinými železničními skupinami v Unii navíc potvrzují, že zařízení údržby byla přidělena přímo provozovateli železniční dopravy nebo byla pod jeho kontrolou a byla vyjmuta z majetku provozovatele infrastruktury.

(115) Společnost FS dodává, že převody nemovitostí na společnost FS Logistica, která není železničním podnikem, jsou rovněž v souladu s celkovou obchodní strategií skupiny. Aktiva převedená na společnost FS Logistica představují části nákladních zařízení, budov a pozemků určených pro logistické činnosti (manipulace, skladování zboží a skladování), které jsou plně součástí činností, jež byly v rámci skupiny FS přiděleny společnosti FS Logistica. Společnost FS rovněž tvrdí, že převody se ukázaly jako ekonomicky efektivní, což se projevilo zlepšením návratnosti kapitálu investovaného do společnosti FS Logistica a hlavních ekonomických ukazatelů podniku, jakož i trvalým růstem provozní marže společnosti FS Logistica (v souvislosti se správou majetku).

6.1.3 *Připomínky týkající se dodržování pravidel EU*

(116) Podle společnosti FS směrnice 91/440/EHS v platném znění ani směrnice 2012/34/EU nevyžadují, aby činnosti železniční dopravy a správy železniční infrastruktury vykonávaly samostatné společnosti.

(117) Podle FS společnosti ponechává právní rámec Unie členským státům volnost při stanovení struktury, organizace a rozdělení aktiv uvnitř skupiny; navíc neklade žádná omezení na volnost rozdělení různých činností, zdrojů a aktiv v rámci různých společností skupiny. Společnost FS dodává, že volnost, kterou poskytují pravidla Unie, platí tím spíše, že aktiva, která jsou předmětem převodů uvnitř skupiny, nelze považovat za „infrastrukturu“. Podle společnosti FS článek 3 směrnice 91/440/EHS neřadí nákladní terminály nebo údržbářská střediska do železniční infrastruktury. Skupina FS proto mohla proces přerozdělení aktiv provádět na základě vlastního uvážení.

(118) Společnost FS dále tvrdí, že převod aktiv formou vyčlenění ze společnosti RFI do společností Trenitalia a FS Logistica splňuje zásadu investora v tržním hospodářství, jak upřesňuje judikatura Soudního dvora, mimo jiné v rozsudcích ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, Eni-Lanerossi ([77]) a ve věci C-305/89, Alfa Romeo ([78]).

(119) Společnost FS tvrdí, že řádná údržba je nezbytným prvkem pro dodržení podmínek stanovených ve smlouvě o poskytování služeb uzavřené mezi společností Trenitalia a italskými regiony ([79]); to potvrzuje, že zařízení údržby jsou nedílnou součástí investičního programu společnosti Trenitalia.

(120) Společnost FS dodává, že na úrovni skupiny FS se očekávalo, že plánované investice do údržby zlepší služby a zvýší obrat a ziskovost. Na podporu tohoto tvrzení společnost FS uvádí, že analýza ziskovosti vypracovaná společností FS udává míru návratnosti investovaného kapitálu požadovanou trhem ve výši přibližně 8 % pro společnost Trenitalia a 5,5 % pro společnost RFI, jak je uvedeno v následující tabulce:

Tabulka 10

Srovnání ziskovosti společností Trenitalia a RFI v roce 2008

Trenitalia	2008 (v mld. EUR)	WACC	% čistého investovaného kapitálu	Vážené WACC
Čistý investovaný kapitál – Doprava na středně dlouhé vzdálenosti	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
Čistý investovaný kapitál – Regionální doprava	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
Čistý investovaný kapitál – Nákladní doprava	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Investovaný kapitál	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008	WACC	% čistého investovaného kapitálu	Vážené WACC
Čistý investovaný kapitál – Konvenční síť	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
Čistý investovaný kapitál – Vysokorychlostní/vysokokapacitní síť	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Investovaný kapitál	**31,330**			**5,5 %**

Zdroj: společnost FS

(121) Podle společnosti FS tato diferencovaná ziskovost potvrzuje, že proces přidělování byl zaveden jak ze strategických, tak z obchodních důvodů a za účelem dosažení vyšší návratnosti investovaného kapitálu na úrovni skupiny.

6.1.4 *Připomínky týkající se dodržování práva obchodních společností a účetních pravidel*

(122) Společnost FS tvrdí, že transakce týkající se vyčlenění ze společnosti RFI do společností Trenitalia a FS Logistica představují transakce mezi společnostmi „pod společnou kontrolou“, neboť obě jsou dceřinými společnostmi plně vlastněnými společností FS. Předmětné transakce byly provedeny prostřednictvím převodu aktiv v rámci skupiny v jejich účetní hodnotě. Podle společnosti FS je tato volba z hlediska mateřské společnosti FS zcela oprávněná, a to jak z hlediska občanského práva, tak z hlediska účetnictví.

([77]) Rozsudek ze dne 21. března 1991, Italská republika v. Komise („Eni-Lanerossi“), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([78]) Rozsudek ze dne 21. března 1991, Italská republika v. Komise („Alfa Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([79]) Smlouva o poskytování služeb uzavřená mezi společností Trenitalia a italskými regiony byla smlouvou o veřejných službách, která stanovila množství, normy kvality, poplatky a provozní kritéria týkající se služeb, které měla společnost Trenitalia v těchto regionech poskytovat, jakož i vyrovnávací platbu, která měla být společnosti Trenitalia zaplacena.

6.2. **Společenství evropských železnic (CER)**

(123) Podle CER ([80]) by na základě článku 4 směrnice 91/440/EHS měly být železniční podniky, pokud jde o jejich vedení a správu, nezávislé na státu; měly by mít zejména „vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu“. Podle CER článek 5 téže směrnice stanoví, že železniční podniky mohou volně vymezovat svou vnitřní organizaci, aniž je dotčena povinnost oddělit účetnictví. Toto ustanovení nevyžaduje založení dvou samostatných společností a směrnice 91/440/EHS by měla být považována za *lex specialis*, který má přednost před pravidly práva hospodářské soutěže.

(124) Podle CER mohou železniční podniky podle příslušných směrnic Unie v rámci své organizace a na základě vlastního rozhodnutí přidělovat aktiva, jako jsou zařízení údržby, nákladní terminály a další nemovitosti, která nejsou zahrnuta do definice železniční infrastruktury stanovené směrnicemi Unie (článek 3 směrnice 91/440/EHS a článek 3 směrnice 2012/34/EU). Z hlediska odvětví jsou opravárenské dílny kolejových vozidel ve velké většině členských států obvykle využívány železničním podnikem. A konečně, pokud jde o převod aktiv v rámci téže skupiny veřejných podniků, CER se domnívá, že v rozsudku France Telecom ze dne 19. března 2013 ([81]) Soudní dvůr objasnil, že pojem státní podpory znamená ověřit, zda nedochází ke snížení státního rozpočtu nebo dodatečnému finančnímu riziku pro státní rozpočet. V případě převodu aktiv v rámci skupiny složené z několika veřejných podniků jsou tyto dvě podmínky splněny vždy.

6.3. **Společnost FerCargo**

(125) Jak je uvedeno v 8. bodě odůvodnění, společnost FerCargo zastupuje několik italských železničních podniků, které nabízejí služby železniční nákladní dopravy ([82]).

6.3.1 *K převodům aktiv*

(126) Společnost FerCargo upozorňuje, že opatření, která jsou předmětem šetření, nejsou snadno dohledatelná. Výroční zprávy společnosti RFI údajně neobsahují dostatečné údaje o počtu a povaze aktiv převedených na společnosti Trenitalia a FS Logistica.

(127) Společnost FerCargo dodává, že oproti tvrzení italských orgánů jsou převedená aktiva nezbytná pro poskytování služeb obsažených v minimálním přístupovém balíku a v přístupu k dopravní infrastruktuře, které jsou železniční podniky oprávněny požadovat od členských států, jak je stanoveno v článku 5 a příloze 2 směrnice 2001/14/ES ([83]). Společnost FerCargo dodává, že článek 20 legislativního nařízení č. 188/2003, kterým byla tato směrnice provedena do vnitrostátního práva, výslovně stanoví, že mezinárodní sdružení podniků a železniční podniky mají právo na přístup k nákladním terminálům, seřaďovacím stanicím, zařízením pro sestavování vlaků, zařízením pro skladování kolejových vozidel a zboží, údržbu a jiným technickým zařízením a na jejich používání za nediskriminačních podmínek. Článek 13 legislativního nařízení č. 188/2003 stanoví, že provozovatel infrastruktury zveřejňuje

([80]) Podle svých internetových stránek www.cer.be sdružuje CER téměř sedmdesát železničních podniků, jejich vnitrostátních sdružení, provozovatelů infrastruktury a leasingových společností. Členové CER zastupují 71 % délky evropské železniční sítě, 76 % evropské nákladní dopravy a 92 % osobní železniční dopravy v Evropě.

([81]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. března 2013, Bouygues a Bouygues Télécom SA v. Komise a další a Komise v. Francie a další („France Telecom“), spojené věci C-399/10 P a C-401/10 P, 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]) Podle přílohy 2 směrnice 2001/14/ES musí minimální přístupový balíček zahrnovat:
a) zpracování žádostí o kapacitu infrastruktury;
b) právo na využití přidělené kapacity;
c) použití výhybek a železničních křižovatek;
d) provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;
e) veškeré další informace potřebné k zavedení nebo k provozování dopravní služby, pro niž byla kapacita.

výroční zprávu nazvanou „Prospetto Informativo della Rete“ („PIR“), v níž uvádí základní zařízení, k nimž by železniční podniky měly mít přístup podle právních předpisů Unie a vnitrostátních právních předpisů.

(128) Podle společnosti FerCargo ukazují zprávy PIR za roky 2008, 2009 a 2010 prudký pokles počtu těchto základních zařízení ze 108 na 71 mezi lety 2008 a 2009, který vyplynul z pokynu z roku 2009. Z technických dokumentů zveřejněných společností Trenitalia však vyplývá, že některá aktiva, která byla převedena a následně znepřístupněna jiným železničním podnikům, byla stále považována za technicky použitelná pro obchodní partnery společnosti Trenitalia ([84]).

(129) Společnost FerCargo se domnívá, že na opatření, která jsou předmětem šetření, se vztahují pravidla státní podpory. Za prvé, opatření bylo zavedeno po otevření trhu nákladní dopravy. Za druhé, společnost FerCargo tvrdí, že jsou splněna všechna kritéria používaná pro definici existence státní podpory:

a) *státní prostředky a přičitatelnost státu*: převedený majetek využívala vždy sama společnost RFI k zajištění přístupu k základním zařízením. Společnost FerCargo podotýká, že tato opatření lze přičíst italskému státu, který vlastní a kontroluje 100 % kapitálu společnosti FS, jmenuje všechny členy správní rady FS a dohlíží na proces převodu aktiv i na činnost společnosti RFI jako správce infrastruktury. Podle společnosti FerCargo je společnost RFI veřejným podnikem ve smyslu směrnice 2006/111/ES ([85]);

b) *hospodářská výhoda*: opatření, která jsou předmětem šetření, poskytují dceřiným společnostem společnosti FS (Trenitalia a FS Logistica) hospodářskou výhodu, neboť znamenají bezúplatný převod majetku na tyto subjekty. Společnost FerCargo pochybuje o tom, že opatření, která jsou předmětem šetření, představují pouhou vnitroskupinovou reorganizaci (a jsou tedy hospodářsky neutrální): podle čl. 1 odst. 2 pokynu z roku 2009 by se tato reorganizace uskutečnila v rámci rekapitalizace společnosti FS, zatímco článek 2 by výslovně odůvodňoval převod zařízení údržby potřebou rekapitalizace společnosti Trenitalia. Společnost FerCargo se konečně domnívá, že judikatura ve věci Banque Postale ([86]) je irelevantní, jelikož se tato věc týkala založení nové společnosti na základě aktiv, která již byla v rámci společnosti La Poste určena k poskytování finančních služeb. Naopak, převody aktiv, které společnost RFI využívá jako správce infrastruktury, na společnost Trenitalia a další společnosti FS představují „dar“, jehož cílem je rekapitalizace těchto společností;

c) *selektivita*: příjemci převodů aktiv jsou pouze dceřiné společnosti FS;

d) *narušení hospodářské soutěže*: podle společnosti FerCargo narušila opatření, která jsou předmětem šetření, hospodářskou soutěž v několika ohledech. Za prvé, konkurenční železniční podniky byly zbaveny přístupu ke klíčovým zařízením (jako jsou hraniční zařízení ve Ventimiglii a Terstu), aniž by Itálie předem konzultovala seznam zařízení, která mají být převedena na společnost Trenitalia; za druhé rekapitalizace umožnila společnosti Trenitalia získat lepší přístup k bankovnímu financování, zejména pro projekty, které nespadají do oblasti železniční nákladní dopravy (např. financování vysokorychlostního provozu a pořízení vlakových souprav ETR 1000 ([87])); za třetí, s ohledem na novou organizaci základních zařízení, která je výsledkem převodu majetku, společnost RFI podstatně změnila organizaci manévrování s vlaky na náklady železničních podniků konkurujících společnosti Trenitalia. Společnost FerCargo dodává, že zařízení neměla být převedena na dceřiné společnosti skupiny FS, ale měla být předmětem nabídkového řízení. Podle společnosti FerCargo vedly převody zařízení na subjekty skupiny FS konkurující jiným železničním podnikům k protisoutěžnímu chování a k neefektivní správě těchto zařízení.

([84]) Jednotná tabulka vzdáleností pro mezinárodní nákladní dopravu: seznam železničních stanic – seznam železničních míst převzetí/dodání (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna), vypracovaný společností Trenitalia, 1. července 2010, s. 27, 28 a 29.

([85]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

([86]) Viz 81. bod odůvodnění.

([87]) ETR 1000 je vysokorychlostní vlak provozovaný společností Trenitalia v segmentu osobní dopravy.

7. VYJÁDŘENÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍ STRANY

7,1. Poznámky k podání společnosti FerCargo

(130) Itálie se domnívá, že připomínky společnosti FerCargo se týkají především správy nákladních zařízení, a proto spadají mimo kontrolu státní podpory. Itálie má za to, že společnost FerCargo nepředložila žádné rozhodující prvky, které by prokázaly existenci státní podpory, a nesprávně vyložila diskreční pravomoc, kterou právo Unie přiznává veřejným podnikům, pokud jde o jejich vnitřní organizaci.

(131) Itálie dodává, že kritérium přičitatelnosti není splněno: z právního, organizačního a funkčního hlediska je společnost FS korporátní strukturou, která je zcela oddělena od státu. Proto jsou její aktiva a účty rovněž odděleny od státního rozpočtu; opatření, která jsou předmětem šetření, přijala společnost FS, a nikoli stát; tato opatření nevedla k žádnému převodu státních prostředků na společnost FS.

(132) Itálie uvádí, že převody aktiv nepřinesly společnosti FS žádnou hospodářskou výhodu: v souladu s judikaturou ve věci Chronopost ([88]) převody prováděné prostřednictvím částečného rozdělení v rámci skupiny nejsou z hlediska pravidel státní podpory podstatné. Těmito operacemi podnik jako celek přesunul položky aktiv z jednoho subjektu do jiného v rámci skupiny, ale počet a celková hodnota aktiv v rámci skupiny zůstaly nezměněny, aniž by to skupině FS přineslo jakoukoli hospodářskou výhodu. Itálie se domnívá, že opatření, která jsou předmětem šetření, představují typické obchodní opatření, jehož cílem je optimalizovat organizaci společnosti s cílem zlepšit její efektivitu a výkonnost a v konečném důsledku podpořit vytvoření hodnoty.

(133) Pokud jde o povahu převedených aktiv, Itálie vysvětluje, že přerozdělení aktiv v rámci FS se týká některých aktiv, která měla být v portfoliu společnosti Trenitalia již od jejího založení (zařízení údržby), tj. aktiv, která již nebyla pro správu infrastruktury relevantní. Pokud jde o údajný dopad, který by převody měly na provoz železničních podniků zastoupených společností FerCargo, Itálie uvádí, že:

a) na společnost Trenitalia nebyla převedena žádná nákladní depa ani terminály;

b) ke snížení počtu zařízení, která jsou k dispozici jiným železničním podnikům, nedošlo způsobem popsaným společností FerCargo. Jak je patrné z vydání zprávy PIR z prosince 2009 a následujících dostupných vydání, referenční seznam základních zařízení, která jsou k dispozici jiným železničním podnikům, je mnohem širší než seznam popsaný společností FerCargo;

c) všechna zařízení uvedená společností FerCargo byla uvedena v zprávách PIR z let 2009, 2010 a z let následujících, což znamená, že (v rozporu s tvrzením společnosti FerCargo) k nim společnost Trenitalia, stejně jako všechny ostatní železniční podniky, měla přístup;

d) a konečně existují důkazy o tom, že některé železniční podniky, které jsou rovněž členy společnosti FerCargo, provozovaly v letech 2010–2013 několik zařízení, která společnost FerCargo po převodech majetku považovala za zařízení, k nimž nemá přístup.

8. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

8.1. Existence podpory

(134) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(135) Aby dotyčné opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, musí být splněna tato kumulativní kritéria: i) opatření musí být poskytnuto státem nebo ze státních prostředků; ii) musí poskytovat výhodu určitému podniku; iii) musí být selektivní, tj. zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby; iv) narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

([88]) Viz 81. bod odůvodnění.

(136) Podle ustálené judikatury může zásah orgánů veřejné moci do kapitálu podniku, ať už má jakoukoli formu, představovat státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, pokud jsou splněny podmínky uvedeného článku ([89]).

(137) Výhoda ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU je jakýkoli ekonomický prospěch, jejž by podnik nezískal za normálních tržních podmínek, tj. bez zásahu státu ([90]).

(138) Pokud však členský stát jedná v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství, není mu poskytnuta žádná výhoda ([91]).

(139) Itálie tvrdí, že opatření, která jsou předmětem šetření, respektují zásadu subjektu v tržním hospodářství, a neposkytla tudíž žádnou výhodu, a proto nepředstavují státní podporu. Komise proto v oddílech 8.1.1.1 a 8.1.1.2 analyzuje, zda Itálie jednala v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

8.1.1.1 Uplatnitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství

(140) Komise přezkoumá uplatnitelnost zásady subjektu v tržním hospodářství, aby určila, zda stát při rozhodování o opatřeních, která jsou předmětem šetření, jednal jako orgán veřejné moci, a nikoli jako hospodářský subjekt. Komise nejprve prověří, zda se na opatření týkající se převodu aktiv, která přijala společnost FS, vůbec kritérium subjektu v tržním hospodářství vztahuje.

(141) Komise podotýká, že existence důvodů veřejného pořádku sama o sobě nestačí k tomu, aby byla vyloučena uplatnitelnost zásady subjektu v tržním hospodářství. V tomto případě navíc společnost FS rozhodla o převodu aktiv společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica ([92]) na základě obchodního plánu na období 2007–2011 uvedeného v 18. a 19. bodě odůvodnění. Tento obchodní plán byl určen k tomu, aby racionalizoval řízení skupiny FS a vytvořil hodnotu, které by bylo dosaženo mimo jiné lepší správou nemovitostí (viz 108. bod odůvodnění).

8.1.1.1.1 Itálie nejednala jako orgán veřejné moci

(142) Komise připomíná, že Soudní dvůr rozhodl, že uplatnitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství definitivně závisí na tom, zda dotyčný členský stát poskytne hospodářskou výhodu podniku jakožto hospodářský subjekt, a nikoli jakožto orgán veřejné moci ([93]). Zásahy státu, jejichž cílem je dostát závazkům, které mu přísluší jako orgánu veřejné moci, nelze srovnávat se zásahy soukromého investora v tržním hospodářství ([94]).

(143) Aby bylo možné určit, zda opatření, která jsou předmětem šetření, představují výkon státní moci, musí Komise přezkoumat: i) jejich povahu a předmět, ii) kontext, v němž byly pořízeny, iii) sledovaný cíl a iv) pravidla, která se na ně vztahují.

8.1.1.1.2 Povaha a předmět opatření

(144) V tomto případě opatření, která jsou předmětem šetření, představují převody aktiv, jejichž cílem je racionalizovat využití aktiv skupiny FS za účelem zvýšení ziskovosti skupiny FS ([95]).

([89]) Rozsudek ze dne 14. září 1994, Španělsko v. Komise, C-278/92 až C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 20 a citovaná judikatura a rozsudek ze dne 8. května 2003, Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise, C-399/00 a C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, bod 36 a citovaná judikatura.

([90]) Rozsudek ze dne 11. července 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, věc C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41; r rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia a další, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, bod 46 a citovaná judikatura.

([91]) Pojmy „investor v tržním hospodářství" a „subjekt v tržním hospodářství" lze používat zaměnitelně; jsou popsány ve sdělení Komise o pojmu státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), body 73–82.

([92]) Viz oddíl 3.

([93]) Pokud jde o investice, viz rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 79 až 82 a 87.

([94]) Rozsudek ze dne 15. prosince 2009, EDF v. Komise, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, bod 228.

([95]) Viz 112. až 115. bod odůvodnění.

8.1.1.1.3 Sledovaný cíl a kontext opatření

(145) Pokud jde o sledovaný cíl, je třeba zdůraznit, že ani obsah obchodního plánu na období 2007–2011, ani kontext, v němž bylo o převodech rozhodnuto, neodkazují na žádné cíle veřejné politiky, které by byly podkladem pro rozhodnutí společnosti FS provést opatření, která jsou předmětem šetření.

(146) Opatření, která jsou předmětem šetření, a příslušný obchodní plán na období 2007–2011 neodkazují na cíle veřejné politiky: není zde žádná zmínka ani souvislost se zvláštními právy, která má společnost RFI jako provozovatel vnitrostátní železniční infrastruktury nebo která má společnost Trenitalia na základě smluv o veřejných službách, které s ní byly uzavřeny. Opatření, která jsou předmětem šetření, nesouvisí ani s cílem veřejného zájmu, kterým je zajištění konektivity a „územní kontinuity" v rámci Itálie.

(147) Naproti tomu o opatřeních, která jsou předmětem šetření, bylo rozhodnuto a byla provedena pod vedením holdingu skupiny FS, společnosti FS, která vystupuje jako jediný akcionář, a výhradně na základě finančních hledisek.

(148) Společnost FS zahájila a řídila proces reorganizace od roku 2007. Tento proces byl završen schválením obchodního plánu na období 2007–2011 (viz 18. bod odůvodnění), o němž rozhodla společnost FS. Schválení tohoto obchodního plánu vedlo k přijetí a následnému provedení opatření, která jsou předmětem šetření a která jsou popsána v oddíle 3.1 tohoto rozhodnutí. Jak je uvedeno v 18. bodě odůvodnění, obchodní plán na období 2007–2011 byl přijat v souvislosti se značnými finančními ztrátami skupiny FS (více než 2 miliardy EUR) a měl zásadní význam pro organizaci vnitřní restrukturalizace zaměřené na obnovení finanční životaschopnosti. Kromě opatření ke snížení nákladů se společnost FS rozhodla racionalizovat rozdělení nemovitostí a zařízení rozptýlených v různých subjektech skupiny FS. Tento proces zahrnoval vytvoření specializovaných dceřiných společností, na které byla převedena aktiva používaná k provádění konkrétních činností.

(149) Komise dále poznamenává, že jednotlivé kroky v rozhodovacím procesu, které vedly k přijetí jednotlivých rozhodnutí o převodu aktiv uvedených ve 40. bodě odůvodnění, zohledňují stejný cíl, jímž je racionalizace rozdělení aktiv za účelem zvýšení ziskovosti a efektivity skupiny FS:

a) Společnost FS zahájila projekt rozdělení aktiv v rámci obchodního plánu na období 2007–2011 (18) dopisem ze dne 19. září 2007, který se týká restrukturalizace společnosti a procesu reorganizace ([96]);

b) Dne 23. dubna 2008 schválila správní rada FS zahájení procesu přerozdělení aktiv. Správní rada společnosti FS vykonávala dohled nad strategickými rozhodnutími, která měla být učiněna, prostřednictvím svého investičního výboru ([97]). Podle zápisu ze zasedání správní rady společnosti FS, které se konalo v tento den: *„Prioritním cílem rozdělení aktiv je umožnit, a to i prostřednictvím specializovaných podnikových struktur, jako jsou společnosti FS Logistica a FS Sistemi Urbani, zhodnocení nebo lepší využití aktiv, která nejsou úzce spojena s činnostmi specifickými pro provozovatele infrastruktury (RFI) nebo železniční podnik (Trenitalia).*" Ze zápisu z tohoto zasedání správní rady vyplývá, že tento cíl bude splněn prostřednictvím *„strategické analýzy a posouzení „dostupných" aktiv určených společnostmi, která tato aktiva vlastní, ze strany holdingové společnosti. V rámci holdingové společnosti bude investiční výbor zajišťovat strategickou platnost rozdělení aktiv jako celku a rozhodovat o nejvhodnějším rozdělení aktiv."*

c) Společnost FS provedla strategické rozhodnutí vedení, která bylo přijato dne 23. dubna 2008, zřízením víceoborové pracovní skupiny, jejímž úkolem bylo navrhnout odpovídající rozdělení aktiv s důrazem na finanční ziskovost přerozdělení aktiv. Hlavní zásady, kterými se řídila pracovní skupina ([98]) při navrhování rozdělení aktiv, jsou: i) určení aktiv, která by mohla být převedena na jiný subjekt, každou provozní jednotkou skupiny FS; ii) strategické posouzení ze strany společnosti FS, která rozhoduje o nejvhodnějším rozdělení aktiv; iii) příprava a provádění konkrétních opatření pro převod aktiv na úrovni provozních subjektů.

([96]) Viz 45. bod odůvodnění. V dopise se uvádí, že „v rámci širšího procesu reorganizace a reorganizace v rámci skupiny jsou cíle stanovené v průmyslovém plánu na období 2007–2011 založeny mimo jiné na maximalizaci účinnosti využití všech aktiv, která skupina vlastní. Zejména v případě nemovitostí toto [přerozdělení] znamená, že každá společnost skupiny [FS] urychleně určí veškerá neobchodní aktiva, ať už neprůmyslové nebo průmyslové povahy, která již neslouží úkolům přiděleným jednotlivým společnostem."

([97]) Viz 45. bod odůvodnění.

([98]) Viz zápis ze zasedání správní rady společnosti RFI ze dne 24. listopadu 2008.

(150) Skutečná rozhodnutí o schválení opatření, která jsou předmětem šetření, tudíž přijala společnost FS společně se svými dceřinými společnostmi ([99]). Konkrétně byla tato rozhodnutí přijata v září 2009, pokud jde o společnost Trenitalia (viz 41. a 42. bod odůvodnění), a v říjnu 2007, listopadu 2008 a prosinci 2010, pokud jde o společnost FS Logistica (viz 43. a 44. bod odůvodnění). Tento závěr není přijetím pokynu z roku 2009 zpochybněn. Komise podotýká, že některá z těchto rozhodnutí byla přijata před přijetím pokynu z roku 2009. Kromě toho pokyn z roku 2009 nepředepisuje žádná konkrétní opatření, neuvádí žádný přesný seznam aktiv, která mají být převedena, ani neposkytuje konkrétní finanční údaje o těchto opatřeních. Články 1 a 2 pokynu z roku 2009 pouze odkazují na obecný cíl racionalizace struktury skupiny FS a ponechávají na společnosti FS a jejích dceřiných společnostech, aby rozhodly o konkrétních opatřeních, která mají být přijata, a aby je provedly ([100]).

(151) Komise rovněž podotýká, že Itálie předložila tři studie ([101]), které vycházejí z údajů a informací, jež byly k dispozici a jejichž vývoj byl předvídatelný v době, kdy bylo rozhodnuto o převodu aktiv. Cílem těchto studií je opětovně určit ziskovost, kterou by společnost FS jako akcionář mohla z převodů aktiv očekávat. Jak bude uvedeno a prokázáno v oddíle 8.1.1.2, tyto studie ukazují, že tyto převody by provedl jakýkoli soukromý investor ve stejném postavení jako společnost FS, jelikož převodem aktiv na společnosti Trenitalia a FS Logistica by hodnota vlastního kapitálu těchto společností vzrostla více, než o kolik by přišla společnost RFI v důsledku ztráty těchto aktiv.

8.1.1.1.4 Závěr o uplatnitelnosti kritéria subjektu v tržním hospodářství

(152) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že společnost FS jednala jako investor/akcionář a že v tomto případě lze uplatnit kritérium subjektu v tržním hospodářství.

8.1.1.2 Uplatňování kritéria subjektu v tržním hospodářství

8.1.1.2.1 Metodologický přístup

(153) Komise musí posoudit, zda byla opatření, která jsou předmětem šetření, v souladu s běžnými tržními podmínkami, tj. zda by soukromý subjekt na trhu, který je orientován na zisk a nachází se ve stejné situaci jako společnost FS, taková opatření zavedl.

(154) Při posuzování, zda byly převody aktiv v souladu s tržními podmínkami, Komise vychází z pohledu holdingové společnosti, která se musí rozhodnout, zda vložit vlastní kapitál do dceřiné společnosti. Důvodem je skutečnost, že vyjmutím aktiv ze společnosti RFI a jejich převedením na přijímající společnosti (Trenitalia a FS Logistica) dochází ke zvýšení vlastního kapitálu přijímajících společností a snížení vlastního kapitálu původního vlastníka aktiv. Kritérium subjektu v tržním hospodářství konkrétně spočívá ve výpočtu čistého zisku holdingové společnosti FS jako akcionáře, tj. porovnání zvýšení hodnoty vlastního kapitálu přijímajících společností (Trenitalia a FS Logistica) se snížením hodnoty vlastního kapitálu RFI v důsledku převodů aktiv a posouzení, zda je celkově pro společnost FS jako jediného akcionáře všech těchto společností výsledek převodů z hlediska souhrnné hodnoty vlastního kapitálu těchto společností příznivý.

([99]) Viz 40. až 45. bod odůvodnění.

([100]) Článek 1 pokynu z roku 2009 stanoví, že „[...] Za účelem snížení zátěže spojené s údržbou, kterou v současné době nese výhradně stát, je společnost RFI oprávněna volně převádět/přidělovat nákladní depa, která nejsou uvedena v seznamu v příloze 1, jiným společnostem skupiny FS – včetně společnosti Trenitalia – v rámci reorganizace nebo kapitalizace/rozšíření majetku. [...]".
Článek 2 pokynu z roku 2009 stanoví, že „za účelem snížení zátěže spojené s údržbou a úschovou, kterou v současné době nese výhradně stát, a za účelem rozšíření/kapitalizace majetku společnosti Trenitalia předloží společnost RFI Ministerstvu infrastruktury a dopravy do 60 dnů od vydání tohoto pokynu plán, v němž bude u každého zařízení údržby kolejových vozidel ve vlastnictví správce uvedena jeho případná funkční specializace [...]."

([101]) Viz oddíl 5.2.3.2.

(155) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila obavy ohledně možné hospodářské výhody plynoucí z převodů na přijímající společnosti, jelikož by tyto společnosti získaly aktiva bezúplatně (59. bod odůvodnění). Přestože převody nevedly k žádným peněžním platbám ze strany příjemců, Komise konstatuje, že převody aktiv se podobají nepeněžité kapitálové injekci ve prospěch přijímajících společností. Prospěch z převodu aktiv by tak mohl mít podobu vyšších zisků, které by připadly akcionáři přijímajících společností, tedy společnosti FS.

(156) I když se podle Komise převody aktiv podobají nepeněžité kapitálové injekci, zároveň podotýká, že tato aktiva již používaly dceřiné společnosti skupiny FS. Tato aktiva jako taková již tedy přispívala k podnikatelským činnostem skupiny FS a v konečném důsledku k vytvoření hodnoty v rámci skupiny FS. Převod těchto aktiv z jedné dceřiné společnosti skupiny FS na druhou byl rozhodnutím, jehož cílem bylo zvýšit hodnotu skupiny FS zlepšením efektivity jejích operací ve srovnání se scénářem „pokračování bez opatření“, tedy bez změny vlastnictví aktiv (v rámci skupiny). Komise proto považuje tento scénář za relevantní hypotetický srovnávací scénář pro posouzení souladu opatření, která jsou předmětem šetření, se zásadou subjektu v tržním hospodářství (viz oddíl 8.1.1.2.2). Celkově je pro kritérium subjektu v tržním hospodářství důležité, zda měla společnost FS v okamžiku, kdy rozhodla o převodech aktiv, důvod se domnívat, že se jedná o ziskové rozhodnutí na úrovni skupiny FS ve srovnání se scénářem *status quo* (viz také 154. bod odůvodnění).

(157) V následujících pododdílech (8.1.1.2.2 až 8.1.1.2.4) Komise uplatní kritérium subjektu v tržním hospodářství k tomu, aby posoudila opatření, která jsou předmětem šetření, na základě příslušných důkazů uvedených ve studiích popsaných v oddíle 5.2.3.2. Komise posoudí, zda jsou opatření, která jsou předmětem šetření, v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

8.1.1.2.2. Kritérium subjektu v tržním hospodářství

(158) V tomto oddíle Komise uplatní kritérium subjektu v tržním hospodářství na základě údajů ze studií PwC z dubna a prosince 2019 ([102]). Pro účely kritéria subjektu v tržním hospodářství se vypočte čistý zisk holdingové společnosti (FS) jako akcionáře, neboť převody aktiv způsobují změnu hodnoty vlastního kapitálu přijímajících společností a původního vlastníka převedených aktiv (viz 154. bod odůvodnění). Komise použije hodnotu vlastního kapitálu, a nikoli hodnotu podniku, neboť soukromý investor, který vkládá vlastní kapitál do dceřiné společnosti, nemá zájem na zvýšení hodnoty podniku jako takového, ale na zvýšení hodnoty své vlastní kapitálové investice do kapitálu společnosti (viz 160. bod odůvodnění).

(159) Pro provedení zkoušky týkající se kritéria subjektu v tržním hospodářství z pohledu holdingové společnosti (společnost FS) jako akcionáře (154. bod odůvodnění) Komise porovná zvýšení hodnoty vlastního kapitálu dceřiných společností, které aktiva získaly (společnosti Trenitalia a FS Logistica), se ztrátou hodnoty vlastního kapitálu dceřiné společnosti, z níž byla tato aktiva vyvedena (společnost RFI) ([103]). Převody aktiv jsou v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství, pokud je zvýšení hodnoty vlastního kapitálu dceřiných společností, které aktiva přijímají, větší nebo alespoň rovno ztrátě hodnoty vlastního kapitálu dceřiné společnosti, která tato aktiva původně vlastnila. V daném případě se proto má za to, že opatření, která jsou předmětem šetření, jsou v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství, pokud jsou splněny tyto dvě podmínky:

a) hodnota vlastního kapitálu přijímajících společností, konkrétně společností FS Logistica a Trenitalia, je kladná;

b) hodnota zvýšení vlastního kapitálu na úrovni přijímajících společností je vyšší nebo přinejmenším vyrovnává hodnotu ztráty vlastního kapitálu na úrovni společnosti RFI, původního vlastníka aktiv.

(160) Z podmínek uvedených v bodech a) a b) 159. bodu odůvodnění vyplývá, že k tomu, aby převody aktiv byly v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství, stačí, aby nevedly ke ztrátě hodnoty vlastního kapitálu na úrovni skupiny FS. K takové ztrátě hodnoty vlastního kapitálu by došlo v obou z těchto dvou scénářů.

([102]) Studie E.CA neuvádí své vlastní ocenění převodů. Spolehlivost studie PwC z dubna 2019 Komise hodnotí posouzením citlivostí vůči alternativním předpokladům založeným na finančních prognózách ve studii PwC z dubna 2019.

([103]) Je třeba podotknout, že test týkající se kritéria subjektu v tržním hospodářství se u převodů ve prospěch společností FS Logistica a Trenitalia provádí odděleně. U každého z těchto převodů se při tomto testu vezmou v potaz všechna převedená aktiva, jak je uvedeno v oddílech 3.2 a 3.3.

(161) Prvním je scénář, kdy je hodnota vlastního kapitálu přijímajících společností záporná, jelikož jejich dluh je vyšší než hodnota jejich aktiv. V takovém případě by se veškerá další aktiva převedená na tyto společnosti použila na alespoň částečné vyplacení držitelů dluhu. K prokázání souladu převodů aktiv s kritériem subjektu v tržním hospodářství je tudíž nutné, aby byla hodnota vlastního kapitálu přijímajících společností (tj. splnění podmínky uvedené pod písmenem a) ve 159. bodě odůvodnění) kladná, neboť to zajišťuje, že výhody z převedených aktiv plynou akcionáři těchto společností (konkrétně společnosti FS), a nikoliv samotným společnostem jako držitelům dluhu.

(162) Druhý scénář, kdy by došlo ke ztrátě hodnoty vlastního kapitálu, a tedy k nesplnění kritéria subjektu v tržním hospodářství, nastane, pokud by přijímající společnosti, které by si při využívání aktiv vedly hůře než původní vlastník, dosáhly nižšího výnosu z těchto aktiv. V takovém případě by převody aktiv snížily zisk, a tím i hodnotu vlastního kapitálu na úrovni skupiny. Aby tedy převody aktiv splňovaly kritérium subjektu v tržním hospodářství, je nutné, aby nevedly ke zničení hodnoty (tj. splnění podmínky uvedené v písm. b) ve 159. bodě odůvodnění). V takovém scénáři je existence synergií, tj. vyšších výnosů plynoucích z převodu aktiv na přijímající společnosti namísto toho, aby byla aktiva ponechána původnímu vlastníkovi, dalším argumentem, který poskytuje ujištění, pokud jde o motivaci k ziskovosti, která je pro převody aktiv stěžejní.

(163) Komise bere na vědomí, že studie PwC z dubna 2019 odhaduje hodnotu *podniku*, pokud jde o společnosti zapojené do převodů aktiv. Jak bylo uvedeno ve studii E.CA (viz oddíl 5.2.3.2 pododdíl c)), hodnota podniku je vhodným měřítkem pro posouzení, zda jsou investice popsané v 86. a 87. bodě odůvodnění, které jsou umožněny na základě převodů aktiv, ziskové. Důvodem je to, že tyto investice přinášejí prospěch společnosti jako celku, a nikoliv konkrétně držitelům dluhu nebo akcionářům. Pro kritérium subjektu v tržním hospodářství je však důležité hledisko holdingové společnosti (FS) jako akcionáře (viz 158. a 159. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že soukromý holding, který vkládá vlastní kapitál do dceřiné společnosti (tj. měřítko pro hodnocení chování holdingu FS v daném případě – viz 154. bod odůvodnění), má větší zájem na zvýšení hodnoty své vlastní kapitálové investice do kapitálu dceřiné společnosti než na zvýšení hodnoty samotné dceřiné společnosti ([104]) . Hodnota takového podílu na vlastním kapitálu závisí na hodnotě dceřiné společnosti a také na výši dluhu dceřiné společnosti. A proto, i když se hodnota dceřiné společnosti v důsledku kapitálové injekce zvýší, toto zvýšení může být výhodné spíše pro držitele dluhu než pro holding, je-li dluh vyšší než hodnota podniku. Komise se proto domnívá, že k uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství celkově nelze přímo použít hodnotu podniku; místo toho je vhodným měřítkem hodnota *vlastního kapitálu* přijímajících dceřiných společností i původního vlastníka aktiv.

(164) Komise podotýká, že v praxi může být možné vypočítat hodnotu vlastního kapitálu odečtením účetní hodnoty čistého dluhu od hodnoty podniku, nepředstavuje-li účetní hodnota dluhu vhodný přibližný odhad jeho tržní hodnoty ([105]). Účetní hodnotu dluhu lze považovat za vhodný přibližný odhad jeho tržní hodnoty, pokud úroková sazba, kterou společnost platí z (nového a stávajícího) dluhu, odráží současnou úvěruschopnost této společnosti. Například tržní hodnota dluhu společnosti je nižší než jeho účetní hodnota v případě, že se úvěruschopnost společnosti v porovnání s dobou, kdy byl dluh sjednán, zhoršila, neboť trh by si u každého nového dluhu takové společnosti účtoval vyšší úrokovou sazbu. Komise posoudí věrohodnost předpokladu, že tržní hodnota dluhu je nižší než účetní hodnota dluhu u společnost FS Logistica i společnosti Trenitalia, v 165. a 168. bodě odůvodnění.

(165) Pokud jde o převod aktiv na společnost Trenitalia, Komise konstatuje, že v době, kdy byla rozhodnutí o převodu aktiv přijata, společnost Trenitalia procházela obdobím finančních potíží, ačkoli nebyla podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci ([106]). Společnost Trenitalia totiž v pěti letech předcházejících převodu majetku vykazovala ztráty ([107]), měla finanční potíže a potřebovala rekapitalizaci. U společností v této situaci účetní hodnota dluhu obvykle nadhodnocuje tržní hodnotu jejich dluhu, jelikož budoucí peněžní toky související s dluhem jsou rizikovější, a proto mají nižší současnou hodnotu (viz 164. bod odůvodnění). Proto by nebylo vhodné vypočítat hodnotu vlastního kapitálu společnosti Trenitalia odečtením účetní hodnoty čistého dluhu od hodnoty podniku. U společností, jako je společnost Trenitalia, byla v době přijetí

([104]) Hodnota podniku je součtem hodnoty vlastního a cizího kapitálu nebo případně hodnotou plynoucí z provozu aktiv společnosti.

([105]) Tržní hodnota dluhového nástroje je současná hodnota budoucích peněžních toků spojených s tímto dluhovým nástrojem (konkrétně splátek dluhu a úrokových sazeb), vypočtená pomocí diskontní sazby, která odráží rizikovost tohoto nástroje a úvěrovou bonitu dlužníka.

([106]) Sdělení Komise – Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1).

([107]) Společnost Trenitalia vykázala záporný čistý zisk (v milionech EUR) : – 18,7 v roce 2003, – 327,7 v roce 2004, – 631,7 v roce 2005, – 1 989,4 v roce 2006 a – 402,6 v roce 2007. Zdroje: CapitaliQ, společnost FS.

rozhodnutí o převodu aktiv účetní hodnota dluhu pravděpodobně vyšší než jeho tržní hodnota, což vedlo k podhodnocení hodnoty vlastního kapitálu, a tudíž k potenciálně chybnému závěru o nesouladu převodu aktiv s tržními podmínkami.

(166) Komise proto využije studii PwC z prosince 2019 k posouzení souladu převodu aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia s tržními podmínkami. Jak je uvedeno v oddíle 5.2.3.2, tato studie odhaduje hodnotu vlastního kapitálu společností RFI a Trenitalia pomocí modelu diskontovaných peněžních toků do vlastního kapitálu. Na rozdíl od metody uvedené ve 164. bodě odůvodnění vyžaduje model diskontovaných peněžních toků do vlastního kapitálu explicitní předpovědi finančních peněžních toků, tj. emise dluhu, splátek dluhu a úrokových nákladů. V porovnání s metodou uvedenou ve 164. bodě odůvodnění je tak model diskontovaných peněžních toků do vlastního kapitálu vhodnější pro společnost vykazující ztráty, jako je společnost Trenitalia, neboť předpoklad, že tržní hodnota dluhu v době přijetí rozhodnutí o převodu aktiv byla podobná účetní hodnotě, není pravděpodobný.

(167) Jak je uvedeno v 93. bodě odůvodnění, ve scénáři s převody aktiv studie PwC z prosince 2019 odhaduje kladnou hodnotu vlastního kapitálu společnosti Trenitalia, která je o 138,1 milionu EUR vyšší než ve scénáři bez těchto převodů. Odhadovaná hodnota vlastního kapitálu společnosti RFI je rovněž kladná; je o 16,7 milionu EUR nižší než ve scénáři bez převodu aktiv. Celkově z těchto odhadů vyplývá, že v důsledku převodu aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia došlo k čistému nárůstu hodnoty pro akcionáře na úrovni skupiny FS ve výši 121,4 milionu EUR (138,1 milionu EUR minus 16,7 milionu EUR).

(168) Pokud jde o převod aktiv na společnost FS Logistica, Komise považuje předpoklady uvedené ve 164. bodě odůvodnění pro společnosti RFI a FS Logistica za reálné. Důvodem je skutečnost, že v době, kdy bylo rozhodnuto o převodu majetku, byly tyto společnosti ve stabilní fázi, resp. fázi růstu. V tomto případě je výpočet hodnoty vlastního kapitálu metodou uvedenou v 164. bodě odůvodnění konzervativní, neboť nebere v potaz pravděpodobné přílivy dluhu, které jsou nezbytné pro financování růstu společnosti.

(169) Proto Komise za účelem uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství na převody aktiv ze společnosti RFI na společnost FS Logistica vypočítá hodnotu vlastního kapitálu obou společností odečtením účetní hodnoty jejich čistého dluhu od hodnoty podniku, odhadnuté ve studii PwC z dubna 2019.

(170) Z těchto výpočtů vyplývá, že převody aktiv z RFI na FS Logistica přinesly skupině FS zvýšení hodnoty vlastního kapitálu o 14,1 milionu EUR. Toto zvýšení je důsledkem vytvoření hodnoty vlastního kapitálu ve výši 26 milionů EUR ([108]) v případě společnosti FS Logistica a ztráty vlastního kapitálu ve výši 11,9 milionu EUR ([109]) v případě společnosti RFI. Komise poznamenává, že příčinou tohoto výsledku je vyšší hodnota podniku ve scénáři s převodem aktiv oproti scénáři, kdy aktiva zůstávají ve společnosti RFI (viz 88. bod odůvodnění). Důvody jsou následující: i) hodnota vlastního kapitálu společnosti FS Logistica se vypočítá jako rozdíl mezi hodnotou podniku a účetní hodnotou čistého dluhu a ii) účetní hodnota čistého dluhu zůstává ve skutečném i hypotetickém srovnávacím scénáři stejná. Celkově tento výsledek potvrzuje, že převody aktiv ze společnosti RFI na společnost FS Logistica jsou v souladu s tržními podmínkami, protože se očekávalo, že povedou k celkovému zvýšení hodnoty vlastního kapitálu skupiny FS.

([108]) Hodnota vlastního kapitálu společnosti FS Logistica představuje rozdíl mezi její hodnotou podniku (tj. 82 milionů EUR ve scénáři s převody aktiv a 56 milionů EUR ve scénáři bez převodů aktiv – viz 88. bod odůvodnění) a jejím čistým dluhem ve výši 12,7 milionu EUR (zdroj: rozvaha společnosti FS Logistica). Výsledkem je hodnota vlastního kapitálu ve výši 69,3 milionu EUR ve scénáři s převody aktiv a 43,3 milionu EUR ve scénáři bez převodů aktiv, což znamená zvýšení hodnoty vlastního kapitálu společnosti FS Logistica v důsledku převodu aktiv o 26 milionů EUR.

([109]) Hodnota vlastního kapitálu společnosti RFI představuje rozdíl mezi její hodnotou podniku (tj. 2 222,1 milionu EUR ve scénáři s převody aktiv a 2 234 milionů EUR ve scénáři bez převodů aktiv – viz 88. bod odůvodnění) a jejím čistým dluhem ve výši – 1 091 milionů EUR (zdroj: rozvaha společnosti RFI). Výsledkem je hodnota vlastního kapitálu ve výši 3 313,1 milionu EUR ve scénáři s převody aktiv a 3 325 milionů EUR ve scénáři bez převodů aktiv, což znamená snížení hodnoty vlastního kapitálu společnosti RFI v důsledku převodu aktiv na společnost FS Logistica o 11,9 milionu EUR.

(171) Hodnoty vypočtené v 167. a 170. bodě odůvodnění naznačují, že hodnota vlastního kapitálu přijímajících společností je kladná a že se v důsledku převodů aktiv rovněž zvýšila, a to v důsledku lepší schopnosti přijímajících společností využívat aktiva (viz 86. a 87. bod odůvodnění). Tato zjištění ukazují, že jsou splněny dvě podmínky pro splnění kritéria subjektu v tržním hospodářství uvedené ve 159. bodě odůvodnění. Komise dále uvádí, že tato zjištění podporují závěr, že zvýšení hodnoty vlastního kapitálu přijímajících společností a ztráta hodnoty vlastního kapitálu společnosti RFI vedou k pozitivnímu čistému dopadu na úrovni skupiny FS. Jak je uvedeno ve 159. bodě odůvodnění, takové zvýšení hodnoty vlastního kapitálu na úrovni skupiny FS je dalším důkazem toho, že se společnost FS při rozhodování o provedení převodů aktiv chovala jako tržní subjekt.

(172) Aby bylo možné dospět k závěru, že opatření, která jsou předmětem šetření a která se týkají aktiv, jsou v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství, musí Komise posoudit důvěryhodnost studií, které k těmto výsledkům vedly. V oddíle 8.1.1.2.3 proto Komise kriticky posoudí předpoklady, na nichž jsou založeny studie PwC z dubna a prosince 2019, a dospěje k závěru, zda jsou převody aktiv v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

8.1.1.2.3 Kritérium subjektu v tržním hospodářství: analýzy spolehlivosti a citlivosti

(173) V této části Komise posoudí metodiky a předpoklady, z nichž vycházejí studie PwC z dubna a prosince 2019. Pokud jde o metodiky, Komise konstatuje, že studie společnosti PwC z dubna a prosince 2019 používají dobře známé a běžně používané metodiky pro odhad hodnoty podniku, resp. hodnoty vlastního kapitálu společnosti. Komise se proto domnívá, že je rozumné a vhodné vycházet při zkoušce týkající se kritéria subjektu v tržním hospodářství z těchto metodik.

(174) Pokud jde o předpoklady, z nichž vycházejí studie PwC z dubna a prosince 2019, odkazují na kritéria použitá pro odhad úrovně vlastního kapitálu společností, které se účastní převodů aktiv. Komise zejména konstatuje, že studie PwC z dubna a prosince 2019 vycházejí z **finančních prognóz** a jsou založeny na určitých předpokladech ohledně **parametrů ocenění** (tj. diskontní sazby a konečné hodnoty). Ve zbývající části tohoto oddílu Komise posoudí obě tyto možnosti.

(175) Pokud jde o **finanční prognózy**, Itálie tvrdí, že byly opětovně zjišťovány po datu převodu aktiv – na základě stanovisek a informací vedení, které byly k dispozici, a vývoje, který bylo možné předvídat v době přijetí rozhodnutí o převodu aktiv. Komise toto tvrzení zhodnotila posouzením interních dokumentů skupiny FS a důkladným prozkoumáním způsobu, jakým následně vznikly opětovně zjištěné finanční prognózy.

(176) Komise zjistila, že tyto prognózy, pokud jde o první roky prognóz, vycházejí z interních obchodních plánů. Obchodní plán na období 2007–2011 ze dne 17. května 2007 ([110]) obsahuje finanční prognózy společností Trenitalia a RFI na období 2008–2011. Table 11 porovnává předpokládané výše příjmů a zisku (definované ukazatelem EBITDA, tj. zisk před úroky, zdaněním a odpisy) z obchodního plánu na období 2007–2011 s prognózami uvedenými ve studii PwC z prosince 2019 (údaje v milionech EUR).

Tabulka 11

Srovnání prognóz EBITDA a příjmů podle obchodního plánu na období 2007–2011 a studie PwC z prosince 2019 použité pro kritérium subjektu v tržním hospodářství

Společnost	Prognóza	Zdroj	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Výnosy	Obchodní plán na období 2007–2011	6 048	6 481	7 171	8 110
		Studie PwC z prosince 2019	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	Obchodní plán na období 2007–2011	710	1 208	1 681	2 319
		Studie PwC z prosince 2019	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Výnosy	Obchodní plán na období 2007–2011	2 888	3 003	3 185	3 424
		Studie PwC z prosince 2019	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	Obchodní plán na období 2007–2011	224	304	423	565
		Studie PwC z prosince 2019	54	– 101	359	503

([110]) Viz 18. bod odůvodnění.

V případě společností Trenitalia i RFI Table 11 ukazuje, že jak v případě příjmů, tak v případě zisku (EBITDA) jsou prognózy ve studii PwC z prosince 2019 nižší než v obchodním plánu na období 2007–2011 ([111]). Z tohoto důvodu Komise považuje prognózy uvedené ve studii PwC z prosince 2019 za konzervativní, neboť nižší příjmy a zisky znamenají nižší hodnotu vlastního kapitálu společnosti.

(177) Pokud jde o roky 2011 až 2018, studie PwC z dubna a prosince 2019 vycházejí z předpokladů založených na informacích a strategiích řízení, které byly k dispozici, a z vývoje, který bylo možné předvídat v době přijetí rozhodnutí o převodu aktiv. Komise zejména konstatuje, že splátky dluhu ve studii PwC z prosince 2019 odpovídají typu dluhových závazků vykázaných v posledních dostupných rozvahách před převody aktiv. Pokud jde o příjmy, studie PwC z prosince 2019 předpokládá v letech 2013–2015 jejich snížení, a to s ohledem na vstup a očekávanou expanzi konkurenta na italském trhu vysokorychlostních železnic ([112]). Komise považuje tento předpoklad za přiměřený, což vede ke konzervativnější hodnotě vlastního kapitálu ve srovnání s předpokladem konstantních nebo rostoucích příjmů v období 2013–2015.

(178) Komise poznamenává, že mezi kritérii pro odhad hodnoty vlastního kapitálu společností, které se účastní převodů aktiv (viz 173. bod odůvodnění), jsou **předpoklady ocenění**, z nichž vycházejí studie PwC z dubna a prosince 2019, konkrétně diskontní sazba a konečná hodnota. Pokud jde o studii PwC z dubna 2019, Komise konstatuje, že WACC a náklady vlastního kapitálu, tj. diskontní sazby pro získání hodnoty podniku a vlastního kapitálu, byly stanoveny v souladu s tržní praxí a finanční teorií ([113]). Komise rovněž považuje metodiku výpočtu konečné hodnoty za vhodnou, neboť vychází z obvyklého Gordonova růstového modelu ([114]).

(179) Komise poznamenává, že diskontní sazby a konečná hodnota vyžadují další předpoklady některých parametrů.

(180) Pokud jde o diskontní sazby, Table 12 uvádí parametry pro odhad WACC a nákladů vlastního kapitálu, což jsou příslušné diskontní sazby pro posouzení převodů aktiv ve prospěch společností FS Logistica a Trenitalia ([115]). K odhadu těchto parametrů používá Itálie příslušné tržní ([116]) a podnikové údaje ([117]), které byly k dispozici v době přijetí rozhodnutí o převodu aktiv. Vzhledem k tomu, že diskontní sazby jsou vypočteny na základě údajů z příslušných tržních zdrojů a podnikových zdrojů v době přijetí rozhodnutí o převodu aktiv, považuje Komise jejich hodnotu za přiměřenou.

Tabulka 12

Parametry pro stanovení nákladů vlastního kapitálu a vážených průměrných nákladů kapitálu

Vzorec	Parametr	Převody RFI – FS Logistica		Převod RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	**Náklady vlastního kapitálu**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Bezriziková míra	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Koeficient beta	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) Jedinou výjimkou je hodnota EBITDA v roce 2008. Za čtyři roky, kterých se plán týká, je však součet ročních hodnot EBITDA uvedených ve studii PwC z prosince 2019 o 1,3 miliardy EUR nižší než v obchodním plánu na období 2007–2011.

([112]) Společnost Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A byla založena v prosinci 2006, tedy před převodem aktiv.

([113]) Vážené průměrné náklady kapitálu se stanoví jako vážené průměrné náklady vlastního kapitálu a náklady dluhu po zdanění, přičemž váhy odpovídají kapitálové struktuře společností účastnících se převodů. Náklady vlastního kapitálu jsou součtem bezrizikové míry, rizikové přirážky země a součinu koeficientu beta a rizikové prémie vlastního kapitálu. Náklady dluhu se rovnají součtu bezrizikové míry a dluhové prémie, která odráží rizikovost společností účastnících se transakce.

([114]) Viz 85. a 92. bod odůvodnění.

([115]) Jak je vysvětleno ve 166. bodě odůvodnění, Komise při posuzování **převodů aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia** vychází ze studie společnosti PwC z prosince 2019. K odhadu hodnoty vlastního kapitálu společností RFI a Trenitalia se v této studii používá model diskontovaných peněžních toků do vlastního kapitálu, pro který je příslušnou diskontní sazbou cena vlastního kapitálu (viz oddíl 5.2.3.2 pododdíl b)). V případě **převodů aktiv ze společnosti RFI na společnost FS Logistica**, jak je vysvětleno ve 169. bodě odůvodnění, Komise zohlednila údaje uvedené ve studii PwC z dubna 2019. Tato studie odhaduje hodnotu podniku společností RFI a FS Logistica pomocí modelu diskontovaných peněžních toků do podniku, pro který je příslušnou diskontní sazbou WACC (viz oddíl 5.2.3.2 pododdíl a)).

([116]) Konkrétně sazby italských státních dluhopisů, koeficient beta a dluhové prémie srovnatelných společností, aby bylo možné odhadnout bezrizikovou míru, koeficient beta a náklady dluhu společností účastnících se převodů aktiv.

([117]) Zejména poměr dluhu k vlastnímu kapitálu, který se používá k odhadu váhy dluhu a vlastního kapitálu ve vážených průměrných nákladech kapitálu společností účastnících se převodů aktiv.

Vzorec	Parametr	Převody RFI – FS Logistica		Převod RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Riziková prémie vlastního kapitálu ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Přirážka	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1–F)	Náklady dluhu	4,33 %	4,66 %		
E	Dluhová prémie	0,80 %	1,74 %		
F	Daňová sazba	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**WACC**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) Koeficient beta a přirážka jsou průměry divizí nákladu a osobní dopravy

(181) Pokud jde o konečnou hodnotu, tato hodnota závisí na diskontní sazbě, kterou Komise posoudila ve 180. bodě odůvodnění, a na trvalé míře růstu zisku. Co se týče trvalé míry růstu zisku, studie PwC z dubna a prosince 2019 předpokládají u tří společností účastnících se převodů aktiv míru růstu ve výši 2 %, což je v souladu s inflačním cílem Evropské centrální banky ([119]). Komise považuje tento předpoklad za přiměřený, neboť je v souladu s tržní praxí. ([120])

(182) Aby Komise potvrdila své posouzení parametrů studií PwC z dubna a prosince 2019, ověřila rovněž citlivost výsledků zkoušky týkající se kritéria subjektu v tržním hospodářství uplatněním alternativních předpokladů. Účelem analýzy citlivosti je určit, které hodnoty diskontních sazeb a trvalé míry růstu by způsobily, že by kritérium subjektu v tržním hospodářství nebylo splněno. Jak je uvedeno ve 162. bodě odůvodnění, Komise podotýká, že opatření, která jsou předmětem šetření, by byla v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství i v extrémním scénáři bez synergií, tj. když aktiva generují stejné výnosy, a mají tedy stejnou hodnotu bez ohledu na jejich vlastnictví, za předpokladu, že hodnota vlastního kapitálu přijímajících společností je kladná. Komise proto určí kritické hodnoty diskontních sazeb a trvalé míry růstu, konkrétně hodnoty těchto parametrů ve scénáři, kdy převody aktiv již nejsou ziskové, neboť hodnota kapitálových zisků na úrovni přijímajících společností je nižší než kapitálové ztráty na úrovni společnosti RFI. Komise poté posoudí, zda jsou tyto kritické hodnoty přiměřenými alternativami k parametrům předpokládaným ve studiích PwC z dubna a prosince 2019. Jak bude vysvětleno ve 183. až 186. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že kritické hodnoty nejsou přiměřenou alternativou pro posouzení spolehlivosti obou studií.

(183) Pokud jde o konečnou hodnotu, Komise konstatuje, že čím vyšší je trvalá míra růstu v Gordonově růstovém modelu, tím vyšší je hodnota vlastního kapitálu ve scénářích s převody aktiv a bez převodů aktiv a tím větší je ztráta vlastního kapitálu společnosti RFI a zvýšení vlastního kapitálu přijímajících společností ([121]). Proto vzhledem k tomu, že studie PwC z dubna a prosince 2019 odhadují pozitivní účinek převodů aktiv na zisky na úrovni skupiny FS (171. bod odůvodnění), musí být kritická úroveň trvalé míry růstu, při které se tyto zisky ztrácí, nižší u přijímající společnosti a vyšší u společnosti RFI ve srovnání s předpokladem uvedeným v těchto studiích. Při zachování trvalé míry růstu

([118]) Ve sloupcích „Převod RFI – FS Logistica“ je riziková prémie vlastního kapitálu, která se týká výhradně Itálie, tj. zahrnuje rizikovou prémii pro Itálii.

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

([120]) Viz například https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, oddíl 3.

([121]) Vliv trvalé míry růstu na rozdíl v hodnotě vlastního kapitálu ve scénáři s převody aktiv a bez převodů aktiv je ve srovnání s vlivem na hodnotu vlastního kapitálu v jednotlivých scénářích až druhořadý. Důvodem je skutečnost, že změna hodnoty vlastního kapitálu je dána rozdílnou dlouhodobou ziskovostí společností v obou scénářích, na které je uplatněna trvalá míra růstu. Trvalá míra růstu jako taková je v obou scénářích stejná.

přijímajících společností na úrovni 2 %, jak se předpokládá ve studiích, jsou odhady Komise týkající se kritické trvalé míry růstu v případě společnosti RFI následující ([122]):

a) pokud jde o převody aktiv ze společnosti RFI na společnost FS Logistica, trvalá míra růstu ve výši 9 %, a nikoli 2 %, jak se předpokládalo ve studiích;

b) pokud jde o převod aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia, trvalá míra růstu ve výši 10,9 %, a nikoli 2 %, jak se předpokládalo ve studiích.

Komise považuje kritické trvalé míry růstu společnosti RFI za nepřiměřeně vysoké přinejmenším ze dvou důvodů. Zaprvé jsou vyšší než ukazatele, které se v tržní praxi běžně používají k parametrizaci trvalé míry růstu, konkrétně očekávaná míra růstu italského hrubého domácího produktu a inflační cíl Evropské centrální banky (181. bod odůvodnění). Za druhé, i kdyby bylo možné dosáhnout těchto vysokých úrovní trvalé míry růstu, vyžadovala by vyšší kapitálové výdaje, než se v současnosti předpokládá ve studiích PwC z dubna a prosince 2019. Tyto studie předpokládají, že kapitálové výdaje, které se rovnají odpisům, jsou schopny podpořit trvalou míru růstu ve výši 2 %. K podpoře míry růstu ve výši 9 % až 10,9 % by byly pravděpodobně nutné vyšší kapitálové výdaje. Takové vyšší kapitálové výdaje by vedly ke snížení konečné hodnoty, což by vyvážilo účinek předpokladu vyšší míry růstu. Celkově Komise považuje výsledky studií PwC z dubna a prosince 2019, které vycházely z trvalé míry růstu společnosti RFI ve výši 2 %, a nikoli z trvalé míry růstu ve výši 9 % (v případě převodu na společnost FS Logistica) a 10,9 % (v případě převodu na společnost Trenitalia), za spolehlivé.

(184) Pokud jde o diskontní sazby, Komise konstatuje, že zvýšení jejich úrovně má opačný účinek než zvýšení trvalé míry růstu. To znamená, že čím vyšší je diskontní sazba, tím nižší je hodnota vlastního kapitálu ve scénářích s převody aktiv a bez převodů aktiv a tím nižší je také ztráta vlastního kapitálu společnosti RFI a zvýšení vlastního kapitálu přijímajících společností ([123]). Proto podle stejné logiky jako ve 183. bodě odůvodnění musí být kritická úroveň diskontních sazeb, při níž již převody aktiv nejsou ziskové, vyšší u přijímajících společností a nižší u společnosti RFI ve srovnání s předpokladem uvedeným ve studiích PwC z dubna a prosince 2019.

(185) Komise považuje diskontní sazby, které se předpokládají u přijímacích společností, konkrétně společností FS Logistica a Trenitalia, za konzervativní odhady. Důvodem je, že tyto diskontní sazby jsou ve srovnání s hodnotou vyplývající z jejich učebnicové definice (viz poznámka pod čarou 119) vyšší, neboť zahrnovaly další parametry. Konkrétně vážené průměrné náklady kapitálu pro účely posouzení převodů ze společnosti RFI na společnost FS Logistica zohledňují rizikovou přirážku Itálie tím, že předpokládají, že je sazba u italských státních dluhopisů bezrizikovou sazbou, a k rizikové prémii vlastního kapitálu připočítávají rizikovou přirážku země, i když by stačilo zohlednit pouze jeden z těchto dvou prvků. Pokud jde o náklady vlastního kapitálu použité při posouzení převodu z RFI na společnost Trenitalia, tyto náklady zahrnují přirážku za riziko (viz Table 12), která se v učebnicové definici nákladů vlastního kapitálu neobjevuje (viz poznámka pod čarou 119). Vzhledem k tomu, že tento přístup již představuje horní mez vážených průměrných nákladů kapitálu přijímajících společností, Komise provede analýzu citlivosti uvedenou ve 183. bodě odůvodnění pouze z pohledu společnosti RFI, a to stanovením kritické diskontní sazby tak, aby se její kapitálové ztráty rovnaly kapitálovým ziskům přijímajících společností. Odhady těchto kritických diskontních sazeb Komise jsou následující ([124]):

a) pokud jde o převody aktiv ze společnosti RFI na společnost FS Logistica, vážené průměrné náklady kapitálu ve výši 6,8 %, a nikoli 11,74 %, jak se předpokládalo ve studiích;

([122]) Pro odhad kritické hodnoty **trvalé míry růstu společnosti RFI** používá Komise k odhadu hodnoty vlastního kapitálu společnosti RFI tytéž finanční prognózy i tytéž hodnoty ostatních relevantních parametrů uvedené ve studiích PwC z dubna a prosince 2019. Kromě toho Komise nemění žádné parametry a finanční prognózy určující hodnotu vlastního kapitálu společností Trenitalia a FS Logistica. Tyto hodnoty tudíž zůstávají stejné jako ve studiích PwC z dubna a prosince 2019. Kritická hodnota trvalé míry růstu společnosti RFI se vypočítá pomocí rovnice, kdy na jedné straně stojí hodnota vlastního kapitálu společnosti RFI, která závisí pouze na jednom neznámém parametru (tj. trvalé míře růstu), a na druhé straně hodnota vlastního kapitálu společnosti Trenitalia vydělená hodnotou vlastního kapitálu společnosti FS Logistica (tj. hodnoty odhadnuté ve studiích PwC z dubna a prosince 2019).

([123]) Vyšší diskontní sazba vede ke snížení současné hodnoty úbytků peněžních toků a zisků plynoucích společnosti RFI, resp. přijímajícím společnostech. Kromě toho snižuje konečnou hodnotu vypočtenou podle Gordonova růstového modelu.

([124]) Pro odhad kritické hodnoty **diskontní sazby** společnosti RFI používá Komise k odhadu hodnoty vlastního kapitálu společnosti RFI tytéž finanční prognózy i tytéž hodnoty ostatních relevantních parametrů uvedené ve studiích PwC z dubna a prosince 2019. Kromě toho Komise nemění žádné parametry a finanční prognózy určující hodnotu vlastního kapitálu společností Trenitalia a FS Logistica. Tyto hodnoty tudíž zůstávají stejné jako ve studiích PwC z dubna a prosince 2019. Kritická hodnota diskontní sazby společnosti RFI se vypočítá pomocí rovnice, kdy na jedné straně stojí hodnota vlastního kapitálu společnosti RFI, která závisí pouze na jednom neznámém parametru (tj. diskontní sazbě), a na druhé straně hodnota vlastního kapitálu společnosti Trenitalia vydělená hodnotou vlastního kapitálu společnosti FS Logistica (tj. hodnoty odhadnuté ve studiích PwC z dubna a prosince 2019).

b) pokud jde o převod aktiv ze společnosti RFI na společnost Trenitalia, náklady vlastního kapitálu ve výši 3,4 %, a nikoli 11,62 %, jak se předpokládalo ve studiích.

Komise považuje tyto kritické hodnoty vážených průměrných nákladů kapitálu a nákladů vlastního kapitálu z následujících důvodů za nepřiměřeně nízké. Pokud jde o náklady vlastního kapitálu, Komise odhaduje spodní mez ve výši 7 %, což je výrazně nad kritickými náklady vlastního kapitálu ve výši 3,4 %. V souladu s tržní praxí je tento odhad dolní meze vypočten na základě metody uvedené v poznámce pod čarou 119 a předpokládá bezrizikovou míru (plus rizikovou přirážku země) ve výši 4,4 % ([125]), rizikovou prémii vlastního kapitálu ve výši 4,79 % ([126]) a koeficient beta ve výši 0,54 ([127]). Pokud jde o vážené průměrné náklady kapitálu, Komise vychází z hodnoty 6,87 %. Tato hodnota se velmi blíží kritické hodnotě vážených průměrných nákladů ve výši 6,8 % v písmenu a), byla však odhadnuta na základě konzervativního předpokladu dluhové prémie ve výši 0 % ([128]). Za předpokladu alternativních hodnot vážených průměrných nákladů kapitálu založených na tržních údajích dostupných v době přijetí rozhodnutí o převodu aktiv tudíž Komise konstatuje, že převody aktiv jsou v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

(186) Celkově Komise považuje finanční prognózy a předpoklady ocenění, z nichž vychází zkouška týkající se kritéria subjektu v tržním hospodářství, za věrohodné a řádně odůvodněné. Komise navíc podotýká, že výsledky zkoušky týkající se kritéria subjektu v tržním hospodářství jsou ve vztahu k alternativním, konzervativním předpokladům ocenění spolehlivé.

8.1.1.2.4 Závěr o uplatnitelnosti kritéria subjektu v tržním hospodářství

(187) Celkově lze říci, že posouzení metodiky, finančních prognóz a parametrů studií PwC z dubna a prosince 2019 provedené Komisí i kontroly spolehlivosti základních předpokladů a výsledků v nich obsažených potvrzují, že převody aktiv ze společnosti RFI na společnosti FS Logistica a Trenitalia jsou v souladu s tržními podmínkami.

(188) Vzhledem k tomu, že převody aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica byly v souladu s tržními podmínkami, Komise dospěla k závěru, že by je provedl každý soukromý subjekt, který by se řídil pouze motivy ziskovosti. Z toho vyplývá, že opatření, která jsou předmětem šetření, neposkytla společnostem Trenitalia a FS Logistica hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

8.1.1.3 Závěr o existenci podpory

(189) Jak je uvedeno ve 188. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že převody aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica nepředstavují hospodářskou výhodu ve prospěch společností Trenitalia a FS Logistica. Vzhledem k tomu, že podmínky čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU jsou kumulativní, není nutné posuzovat, zda tyto převody zahrnovaly státní prostředky, zda je lze přičíst italskému státu, zda byly selektivní, zda narušily nebo mohly narušit hospodářskou soutěž a zda ovlivnily obchod mezi členskými státy.

9. **ZÁVĚR**

(190) Jak je uvedeno ve 189. bodě odůvodnění, Komise dospěla k závěru, že převody aktiv ze společnosti RFI na společnosti Trenitalia a FS Logistica neposkytly společnostem Trenitalia a FS Logistica hospodářskou výhodu, a proto nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Opatření spočívající v převodu 31 aktiv společnosti Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. na společnost Trenitalia S.p.A. v září 2009 nepředstavuje státní podporu ve prospěch společnosti Trenitalia S.p.A. ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

([125]) Úroková sazba desetiletých italských státních dluhopisů (průměr za období říjen–prosinec 2007).

([126]) Zdroj: Rizikové přirážky zemí stanovené profesorem Damodaranem, k dispozici na adrese https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls Answath Damodaran je profesorem v oboru financí na vysoké škole Stern School of Business a předním odborníkem na oceňování akcií a dalších aktiv.

([127]) S využitím upraveného koeficientu beta srovnatelných společností spravujících infrastrukturu. Zdroj: studie E.CA, strany 38 a 39.

([128]) Výpočet, který je vysvětlen v poznámce pod čarou 119, rovněž jako váhy pro náklady vlastního kapitálu a dluhu předpokládá náklady vlastního kapitálu ve výši 7 % (tj. dolní mez nákladů vlastního kapitálu odhadovaných ve 185. bodě odůvodnění) a kapitálovou strukturu společnosti RFI (viz Table 12).

Článek 2

Opatření spočívající v převodu deseti aktiv ze společnosti Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. na společnost FS Logistica S.p.A. v prosinci 2007, 42 aktiv v prosinci 2008 a pěti aktiv v červenci 2011 nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti FS Logistica S.p.A. ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 24. listopadu 2023.

Za Komisi
Didier REYNDERS
člen Komise