Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2864

18.11.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/2864 DER KOMMISSION

vom 24. November 2023

über SA.32179 (2014/C) — Staatliche Beihilfemaßnahmen zugunsten von Trenitalia S.p.A. und FS Logistica S.p.A. — Italien

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 7891)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Am 29. Dezember 2010 ging bei der Kommission eine Beschwerde über die Gewährung einer mutmaßlichen staatlichen Beihilfe Italiens zugunsten von Trenitalia S.p.A. (im Folgenden „Trenitalia“) über Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (im Folgenden „RFI“) ein. Trenitalia und RFI sind Tochtergesellschaften der Ferrovie dello Stato S.p.A. (im Folgenden „FS“) (siehe Abschnitt 2.1). Dem Beschwerdeführer zufolge umfassten bestimmte Übertragungen von Eisenbahninfrastrukturanlagen innerhalb der FS-Gruppe ([2]) von RFI auf andere Unternehmen dieser Gruppe eine Beihilfe. Die Beschwerde wurde unter der Nummer SA.32179 (2010/CP) registriert.

(2) Am 11. Februar 2011 leitete die Kommission diese Beschwerde an die italienischen Behörden weiter und ersuchte um Auskünfte über die zu prüfenden Maßnahmen. Am 1. April 2011 antwortete Italien teilweise auf dieses Ersuchen. Am 14. Juni 2011 richtete die Kommission ein Erinnerungsschreiben an Italien, indem sie die fehlenden Informationen anforderte. Am 12. Juli 2011 übermittelte Italien weitere Informationen als Antwort auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 11. Februar 2011.

(3) Am 24. November 2011 ersuchte die Kommission Italien erneut um Auskunft. Am 31. Januar 2012 übermittelte Italien die angeforderten Informationen. Am 8. Januar 2013 übermittelte Italien der Kommission zusätzliche Informationen.

(4) Mit Schreiben vom 28. März 2014 setzte die Kommission Italien von ihrem Beschluss in Kenntnis, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) in Bezug auf bestimmte Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica S.p.A. (im Folgenden „zu prüfende Maßnahmen“) einzuleiten.

(5) Im Einleitungsbeschluss setzte die Kommission Italien ferner von ihrem Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf eine Ausgleichsleistung, die Italien Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gewährt hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten (Sache SA.32953). Die beihilferechtliche Würdigung dieser Maßnahme ist Gegenstand eines gesonderten abschließenden Beschlusses der Kommission.

([1]) ABl. C 156 vom 23.5.2014, S. 77.

([2]) In diesem Beschluss werden FS und die Unternehmen, die FS besitzt und kontrolliert, darunter RFI und Trenitalia, als „FS-Gruppe“ bezeichnet. Eine Beschreibung der Struktur der FS-Gruppe findet sich in Abschnitt 2 dieses Beschlusses sowie auf der offiziellen Website der FS-Gruppe, abrufbar unter: https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) Am 22. April 2014 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am 28. April 2014 gewährte. Am 21. Mai 2014 beantragte Italien eine weitere Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am folgenden Tag gewährte.

(7) Der Eröffnungsbeschluss wurde am 23. Mai 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([3]). Die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihre Stellungnahmen zu den zu prüfenden Maßnahmen zu übermitteln.

(8) Zwischen Juni und Juli 2014 gingen bei der Kommission Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss von Italien und drei Beteiligten ein. Italien übermittelte seine Stellungnahme am 24. Juni 2014. Am 13. Juni 2014 beantragte FerCargo, eine Vereinigung privater Schienengüterverkehrsunternehmen, eine Fristverlängerung für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission gewährte; am 8. Juli 2014 übermittelte FerCargo eine Stellungnahme. Am 16. Juni 2014 beantragte FS eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission gewährte; FS nahm am 23. Juli 2014 im Namen der FS-Gruppe Stellung. Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (im Folgenden „GEB“) übermittelte am 19. Juni 2014 eine Stellungnahme.

(9) Am 20. Juni und am 6. August 2014 übermittelte die Kommission Italien die Stellungnahmen der Beteiligten. Am 24. September 2014 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für seine Anmerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten. Die Kommission gewährte diese Verlängerung am nächsten Tag. Am 20. November 2014 übermittelte Italien seine Anmerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten. Am 4. November 2015 ergänzte Italien seine Anmerkungen durch zusätzliche Informationen.

(10) Am 20. September 2017 übermittelte die Kommission ein Auskunftsersuchen an Italien, auf das Italien am 16. und 30. November 2017 antwortete. Am 22. Dezember 2017 übersandte die Kommission ein neues Auskunftsersuchen an Italien, auf das Italien am 31. Januar 2018 teilweise antwortete. Am 21. März 2018 fand eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der Kommissionsdienststellen und der italienischen Behörden statt. Am 3. April 2018 übermittelte die Kommission ein zusätzliches Auskunftsersuchen an Italien, auf das Italien am 23. Mai 2018 antwortete. Am 17. Dezember 2018 fand ein Treffen der Kommissionsdienststellen mit den italienischen Behörden statt, auf das ein zweites Treffen am 22. Januar 2019 folgte. Am 26. April und am 28. Juni 2019 legte Italien ergänzende Informationen vor.

(11) Am 20. Dezember 2019 übermittelte die Kommission ein weiteres Auskunftsersuchen an Italien, auf das Italien am 31. Januar 2020 antwortete.

(12) Anfang 2020 brach die COVID-19-Pandemie aus, was zu einem erheblichen Schock für die Volkswirtschaften der Union führte und eine koordinierte wirtschaftliche Reaktion der Mitgliedstaaten und der Organe der Union erforderte, um die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft der Union abzumildern. Unter diesen außergewöhnlichen Umständen bemühte sich die Kommission, dringend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch gewährt wurden, zu reagieren und alle erforderlichen Verfahrenserleichterungen zu schaffen, um ein zügiges Genehmigungsverfahren durch die Kommission zu ermöglichen ([4]). Während der COVID-19-Krise musste die Kommission den COVID-19-Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen ([5]); infolgedessen hat sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens zu den zu prüfenden Maßnahmen sowie der Abschluss anderer Verfahren verzögert.

([3]) Siehe Fußnote 1.

([4]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, die Europäische Zentralbank, die Europäische Investitionsbank und die Euro-Gruppe – Die koordinierte wirtschaftliche Reaktion auf die COVID-19-Pandemie (COM(2020) 112 final vom 13. März 2020, Abschnitt 5).

([5]) Eine Liste der von der Kommission im Zusammenhang mit der COVID-19-Krise erlassenen Beschlüsse ist auf der Website der GD Wettbewerb unter folgendem Link abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (zuletzt aufgerufen am 20. Oktober 2023).

(13) Darüber hinaus hat Russland am 24. Februar 2022 eine militärische Aggression gegen die Ukraine eingeleitet. Die direkten und indirekten Auswirkungen der militärischen Aggression Russlands hatten wirtschaftliche Folgen für den gesamten Binnenmarkt. Diese Situation erforderte eine rasche Reaktion der Kommission, um die negativen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen in der Union abzumildern. Unter diesen Umständen wurde die Kommission aufgefordert, umgehend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen zu reagieren, die im Zusammenhang mit der Krise in der Ukraine gewährt wurden ([6]). Im Laufe der Jahre 2022 und 2023 musste die Kommission der Prüfung dieser staatlichen Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen ([7]), wodurch sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf die zu prüfenden Maßnahmen weiter verzögerte.

(14) Am 17. Oktober 2023 verzichtete Italien ausnahmsweise auf seine Rechte gemäß Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 von 1958 ([8]) und willigte in die Annahme und Notifizierung des vorliegenden Beschlusses in Englisch ein.

2. BESCHREIBUNG DER FS-GRUPPE UND KONTEXT DER MARKTÖFFNUNG

2.1. Umstrukturierung der FS-Gruppe

(15) Die Ferrovie dello Stato, die Società di Trasporti e Servizi per azioni (im Folgenden „alte FS“) war der vollständig vertikal integrierte italienische Eisenbahnbetreiber und die einzige juristische Einheit, die für den öffentlichen Schienenpersonen- und Güterverkehr zuständig war, bis die Umstrukturierung Ende der 1990er Jahre eingeleitet wurde. Die alte FS besaß sämtliche für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Vermögenswerte und befand sich zu 100 % im Eigentum des italienischen Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen (im Folgenden „MEF“).

(16) Zwischen 1998 und 2001 hat Italien die alte FS umstrukturiert, indem neue Tochtergesellschaften für verschiedene Geschäftsbereiche geschaffen wurden, auf die die alte FS ihr gesamtes Vermögen und ihre Tätigkeiten übertragen hat. Insbesondere gründete Italien eine neue Holdinggesellschaft, die zu 100 % vom MEF kontrolliert wird, nämlich FS, und alle in den verschiedenen Geschäftsbereichen tätigen Unternehmen besitzt und kontrolliert, darunter:

a) Trenitalia, gegründet im Juni 2000, die mit der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten betraut wurde (die zuvor von den Abteilungen Personenbeförderung, Regionalverkehr und Fracht sowie von der Abteilung Schienenfahrzeugtechnik der alten FS erbracht wurden);

b) RFI, gegründet im Juli 2001, wurde alleinige Eigentümerin und Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur. RFI besaß und verwaltete vorübergehend auch die Vermögenswerte, die Gegenstand der zu prüfenden Maßnahmen sind, bis diese Vermögenswerte anderen Unternehmen der FS-Gruppe zugewiesen wurden (siehe Abschnitt 3.1).

Trenitalia und RFI sowie die Holdinggesellschaft FS und die von ihr kontrollierten Unternehmen bilden die FS-Gruppe, die vollständig im Eigentum des MEF steht.

(17) Im Zusammenhang mit der in Erwägungsgrund 16 genannten Umstrukturierung sollten alle für die Ausübung der jeweiligen Tätigkeiten erforderlichen Vermögenswerte auf Trenitalia und andere in Erwägungsgrund 18 genannte neu gegründete Unternehmen wie FS Logistica, aber auch andere Unternehmen, die nicht Gegenstand dieser Untersuchung sind, übertragen werden. Die Übertragung bestimmter Immobilien wurde jedoch durch rechtliche und technische Komplikationen behindert ([9]), die den Abschluss der Umstrukturierung verlangsamten.

([6]) Mitteilung der Kommission – Befristeter Krisenrahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine (ABl. C 131 I vom 24.3.2022, S. 1).

([7]) Eine Liste aller Beschlüsse, die die Kommission auf der Grundlage des Befristeten Krisenrahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine erlassen hat, ist auf dieser Website abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (zuletzt aufgerufen am 16. Oktober 2023).

([8]) Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Atomgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).

([9]) Italien weist insbesondere darauf hin, dass die erforderlichen Kataster-, Verwaltungs- und Buchführungsunterlagen im Zusammenhang mit den an Trenitalia zu übertragenden Vermögenswerten vor der Neuzuweisung gesammelt, kategorisiert und überprüft werden mussten. So behielt RFI, nachdem sie alle Infrastruktureinrichtungen von der alten FS erhalten hatte, ihr vorübergehendes Eigentum an ihnen, einschließlich der an Trenitalia und FS Logistica zu übertragenden Infrastruktureinrichtungen.

(18) Italien zufolge genehmigte der Vorstand von FS im Rahmen des in Erwägungsgrund 16 genannten Umstrukturierungsprozesses der FS-Gruppe den Geschäftsplan 2007-2011 am 17. Mai 2007 ([10]). Vor dem Hintergrund erheblicher finanzieller Verluste der FS-Gruppe (über 2 Mrd. EUR im Jahr 2006) verabschiedete FS einen internen Umstrukturierungsplan, um die finanzielle Rentabilität der FS-Gruppe wiederherzustellen. Zusätzlich zu den Maßnahmen zur Kostensenkung beschloss die FS-Gruppe, ihre Betriebseinnahmen zu erhöhen, insbesondere durch die Rationalisierung der über die verschiedenen Unternehmen der FS-Gruppe verteilten Immobilien und Anlagen. Dies führte zur Gründung spezieller Tochtergesellschaften, auf die die für bestimmte Tätigkeiten verwendeten Vermögenswerte übertragen wurden:

a) Logistikdienste; zu diesem Zweck wurde 2007 ein neuer Betreiber namens FS Logistica S.p.A. (im Folgenden „FS Logistica“) gegründet, um nach dem Vorbild anderer etablierter europäischer Betreiber (DB Schenker in Deutschland und Geodis im Besitz der SNCF in Frankreich) integrierte Logistikdienste anzubieten. Am 1. Januar 2017 wurde FS Logistica in Mercitalia Logistics S.p.A. (im Folgenden „Mercitalia Logistics“) umbenannt ([11]);

b) Mobilitätsdienste und Immobilienverwaltung; zu diesem Zweck wurde am 27. Februar 2008 eine neue Tochtergesellschaft namens FS Servizi Urbani S.p.A. gegründet, um den Wert der von FS gehaltenen Immobilien zu maximieren.

c) Ingenieurdienstleistungen auf ausländischen Märkten; diese Dienste wurden von Italferr S.p.A. angeboten.

(19) Italien zufolge trug die Umsetzung des Geschäftsplans 2007-2011 zur Erholung der finanziellen Lage von FS bei (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1

Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz- und Finanzdaten von FS

(in Mio. Euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hauptdaten der Gewinn- und Verlustrechnung								
Betriebseinnahmen	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Betriebskosten	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Brutto-Betriebsmarge	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Betriebsergebnis (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Nettoeinkommen (Verlust)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Wichtigste Eigenkapital- und Finanzinformationen								
Nettoanlagekapital	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Eigenkapital der Aktionäre	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Nettofinanzierungsposition	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Verbindlichkeiten/Kapital	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) In diesem Beschluss wird der Industrieplan 2007-2011 (in italienischer Sprache „Piano Industriale 2007-2011“) auch als „Geschäftsplan 2007-2011“ bezeichnet.

([11]) *Quelle*: Jahresbericht 2017 der FS, S. 13 (Relazione finanziaria annuale).

(in Mio. Euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Technische Investitionen im Berichtszeitraum	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 übermittelte Informationen

Anmerkung:
Die Daten für den Zeitraum 2007-2008 werden nach den nationalen Rechnungslegungsgrundsätzen des ITA GAAP dargestellt, während die Daten für den Zeitraum 2009-2013 auf den IFRS (International Financial Reporting Standards) basieren.

2.2. **Beschreibung der von der Untersuchung der Kommission betroffenen FS-Tochtergesellschaften**

(20) Drei FS-Tochtergesellschaften (RFI, Trenitalia und FS Logistica) sind von den in Abschnitt 3 beschriebenen Maßnahmen betroffen.

2.2.1. *RFI*

(21) RFI ist zuständig für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur in Italien aufgrund einer 60-jährigen Konzession, die im Jahr 2000 durch ein Dekret des Ministeriums für Verkehr und Schifffahrt erteilt wurde ([12]). Daher verfügt RFI über ein gesetzliches Monopol für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, für die Eisenbahnsicherheit und die Zuweisung von Trassen an Eisenbahnunternehmen. Nach seiner Satzung kann RFI auch alle Tätigkeiten oder Geschäfte auf dem Markt durchführen, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben als notwendig oder angemessen erachtet werden ([13]).

(22) Der wichtigste Vermögenswert des Unternehmens ist die Eisenbahninfrastruktur selbst. Die Haupttätigkeiten von RFI sind:

a) Entwurf, Bau, Inbetriebnahme, Verwaltung und Instandhaltung der nationalen Eisenbahninfrastruktur sowie Verwaltung der Steuerungs- und Sicherheitssysteme für den Zugverkehr;

b) Förderung der Integration der Eisenbahninfrastruktur und der Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern;

c) sonstige Aufgaben, die dem Infrastrukturbetreiber gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften übertragen werden, wie z. B. die Verwaltung des Zugangs zur Infrastruktur und zu Dienstleistungen und die Erhebung der von den Eisenbahnunternehmen zu entrichtenden Entgelte für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

(23) Als italienischer Betreiber der Eisenbahninfrastruktur umfassen die von RFI erbrachten Dienstleistungen die Gewährung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnunternehmen, die Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur, die Gewährleistung der Einhaltung der Sicherheitsstandards und die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen ([14]).

([12]) Die alte FS wurde vom italienischen Staat mit dem Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T vom 31. Oktober 2000 zum Infrastrukturbetreiber ernannt. Im Juli 2001 trat RFI als Nachfolgerin und Infrastrukturbetreiberin der alten FS an.

([13]) Zu diesen Aufgaben gehören: Erwerb bzw. Verkauf von Immobilien, Entwicklung von Handels-, Industrie- oder Finanztätigkeiten, die mit dem Unternehmenszweck verbunden sind; Erwerb von Anteilen an anderen Unternehmen, deren Zweck mit dem eigenen Zweck vergleichbar oder damit verbunden oder diesem dienlich ist, die Stellung von Sicherheiten und Garantien zugunsten Dritter usw.

([14]) Programmvertrag 2001-2007, Artikel 4.

(24) Die Einnahmen von RFI bestehen hauptsächlich aus Einnahmen aus Infrastrukturdienstleistungen (Netznutzungsgebühren, Verkauf elektrischer Traktion, Fährdienste und staatliche Beiträge zur Netzwartung). Die finanzielle Lage von RFI im Zeitraum 2006-2013 ist Tabelle 2 zu entnehmen:

Tabelle 2

Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz- und Finanzdaten von RFI

(in Mio. Euro)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hauptdaten der Gewinn- und Verlustrechnung								
Betriebseinnahmen	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Betriebskosten	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Brutto-Betriebsmarge	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Betriebsergebnis (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Nettoergebnis	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Wichtigste Eigenkapital- und Finanzinformationen								
Nettoanlagekapital	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Eigenkapital der Aktionäre	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Nettofinanzierungsposition	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Verbindlichkeiten/Kapital	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 übermittelte Informationen

Anmerkung:
Die Daten für den Zeitraum 2006-2008 werden nach den nationalen Rechnungslegungsgrundsätzen des ITA GAAP dargestellt, während die Daten für den Zeitraum 2009-2013 auf den IFRS (International Financial Reporting Standards) basieren.
(*) Im Jahr 2008 wurde erstmals ein neuer Grundsatz in Bezug auf die Kosten für die Nutzung von Fahrzeugen (Abschreibung) angewandt. Somit wurden die Daten für 2007 auch in Bezug auf die Ausgliederung des „Schienenbahnhofs-/Manövriersektors" an RFI vereinheitlicht.

2.2.2. *Trenitalia*

(25) Trenitalia wurde 2000 als 100 %ige Tochtergesellschaft von FS gegründet. Zum Zeitpunkt der Annahme und Durchführung der zu prüfenden Maßnahmen sowie zum Zeitpunkt der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens war Trenitalia sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr tätig. Trenitalia ist derzeit der größte Eisenbahnbetreiber in Italien und betreibt Fern-, Nahverkehrs- und Regionalzüge für den Personenverkehr; seit Januar 2017 werden Güterverkehrsdienste von Mercitalia Rail erbracht.

(26) Die Finanzlage Trenitalias im Zeitraum 2006-2013 ist Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3

Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Finanzdaten von Trenitalia

(in Mio. Euro)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hauptdaten der Gewinn- und Verlustrechnung								
Betriebseinnahmen	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Betriebskosten	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Brutto-Betriebsmarge	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Betriebsergebnis (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Nettoergebnis	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Wichtigste Eigenkapital- und Finanzinformationen								
Nettoanlagekapital	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Eigenkapital der Aktionäre	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Nettofinanzierungsposition	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Verbindlichkeiten/Kapital	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 übermittelte Informationen

Anmerkungen:
Die Daten für den Zeitraum 2006-2008 werden nach den nationalen Rechnungslegungsgrundsätzen des ITA GAAP dargestellt, während die Daten für den Zeitraum 2009-2013 auf den IFRS (International Financial Reporting Standards) basieren.
(*) Im Jahr 2008 wurde erstmals ein neuer Grundsatz in Bezug auf die Kosten für die Nutzung von Fahrzeugen (Abschreibung) angewandt. Somit wurden die Daten für 2007 auch in Bezug auf die Ausgliederung des „Schienenbahnhofs-/Manövriersektors" an RFI vereinheitlicht.

(27) Im Januar 2017 wurde die Frachttätigkeit von Trenitalia auf ein neu gegründetes Unternehmen Mercitalia Rail S.r.l. (im Folgenden „Mercitalia Rail") übertragen, das vollständig von Mercitalia Logistics kontrolliert wird ([15]). Über Mercitalia Logistics erbringt die FS-Gruppe sowohl konventionelle als auch kombinierte Güterverkehrsdienste in Italien und im Ausland.

2.2.3. *FS Logistica*

(28) FS Logistica wurde 2007 aufgrund der Entscheidung von FS gegründet, alle in der FS-Gruppe durchgeführten Logistiktätigkeiten bei einem einzigen speziellen Betreiber zusammenzufassen. Bis 2017 (als das Unternehmen in Mercitalia Logistics umbenannt wurde) ([16]) erbrachte FS Logistica Logistikdienstleistungen im Güterverkehrssektor, darunter Schienenverkehr, intermodale Transportlösungen, Lagerung, Umschlag und alle damit verbundenen Immobiliengeschäfte. FS Logistica wurde nie als „Eisenbahnunternehmen" im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates ([17]) eingestuft, da sie keine Zugantriebe durchführte.

([15]) Trenitalia übertrug ihre gesamten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Frachtdienstleistungen und Logistik auf Mercitalia Rail. Quelle: Trenitalia S.p.A. Jahresbericht 2017, S. 26 und S. 36 (Relazione finanziaria annuale).
([16]) Siehe Jahresbericht 2017 der FS zur Finanzkommunikation, S. 13.
([17]) Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

2.3. **Hintergrund zur Liberalisierung des Schienenverkehrs in der Union und in Italien**

2.3.1. *In der Union*

(29) Auf Unionsebene wurde der Schienen**güter**verkehr in drei aufeinanderfolgenden Wellen liberalisiert.

(30) Die erste Gesetzgebungsinitiative Anfang der 1990er-Jahre führte zur Annahme der Richtlinie 91/440/EWG des Rates, die die Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 1993 umsetzen mussten. Mit diesem Rechtsakt wurde die Liberalisierung des Schienenverkehrs eingeleitet, indem für internationale Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen, die kombinierte grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste ([18]) erbringen, ein Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eingeführt wurde, das mit dem Grundsatz der Trennung zwischen den Tätigkeiten des Infrastrukturbetriebs und des Verkehrs einherging. Dieser Grundsatz galt nicht für Strukturen, sondern für Funktionen, insbesondere die Rechnungsführung. Nach dieser Richtlinie konnte die Trennung durch die Schaffung getrennter Abteilungen innerhalb eines einzigen Unternehmens oder durch die Übertragung des Infrastrukturbetriebs an eine eigenständige Einheit erreicht werden. Diese rechtliche Entflechtung war jedoch nicht zwingend vorgeschrieben.

(31) Die Richtlinie 91/440/EWG wurde durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([19]) geändert, die Teil des sogenannten „ersten Eisenbahnpakets“ ([20]) war, das von den Mitgliedstaaten bis zum 15. März 2003 in nationales Recht umgesetzt werden musste. Gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinie 2001/12/EG geänderten Fassung wurde den Eisenbahnunternehmen ein nichtdiskriminierendes Zugangsrecht in Bezug auf folgende Arten von Diensten gewährt:

a) grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz – TERFN ([21]);

b) grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im gesamten Schienennetz der Union ab dem 15. März 2008.

(32) Zur Verbesserung der Sicherheit, Interoperabilität und Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes wurde die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([22]) angenommen, die Teil des sogenannten „zweiten Eisenbahnpakets“ ([23]) war. Mit dieser Richtlinie wurde ein Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen in Bezug auf folgende Arten von Diensten eingeführt:

a) grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im gesamten Schienennetz der Union ab dem 1. Januar 2006 (unter Vorwegnahme der in der Richtlinie 2001/12/EG festgelegten Frist 15. März 2008);

b) alle Arten von Güterverkehrsdiensten (einschließlich Inlandsverkehr) ab dem 1. Januar 2007.

(33) Infolgedessen wurde der Schienengüterverkehrsmarkt ab dem 15. März 2003 im transeuropäischen Schienengüternetz, ab dem 1. Januar 2006 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr im gesamten Schienennetz der Union und ab dem 1. Januar 2007 für die Kabotage im Schienengüterverkehr für den Wettbewerb geöffnet. Daher wird davon ausgegangen, dass der Schienengüterverkehr auf Unionsebene seit dem 1. Januar 2007 sowohl für nationale als auch für grenzüberschreitende Dienste vollständig liberalisiert ist.

([18]) Der kombinierte Verkehr ist definiert als intermodaler Verkehr mit einer streng begrenzten Teilstrecke auf der Straße, siehe Artikel 1 der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 48 vom 22.2.1975, S. 31).

([19]) Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

([20]) Dieses erste Eisenbahnpaket umfasste auch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26) sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29).

([21]) Ein Eisenbahnnetz von etwa 50 000 km gemäß Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 2001/12/EG, das in Italien die Häfen von Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genua, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapel, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Triest und Venedig umfasst.

([22]) Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164).

([23]) Das zweite Eisenbahnpaket umfasste auch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114) und die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1).

(34) Die Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinien 2001/12/EG und 2004/51/EG geänderten Fassung wurde durch die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates konsolidiert und mit Wirkung vom 17. Juni 2015 aufgehoben ([24]). Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU sieht Folgendes vor: „Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten."

(35) Im Bereich des Schienen**personen**verkehrs wurde mit dem „dritten Eisenbahnpaket" (durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([25])) der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr mit Wirkung vom 1. Januar 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Das „vierte Eisenbahnpaket" hat den Schienenpersonenverkehr vollständig liberalisiert:

— Mit der Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates ([26]) zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU wurde Eisenbahnunternehmen ab dem 1. Januar 2019 Zugang zu den nationalen Schienennetzen gewährt ([27]).

— Mit der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates ([28]) wurde die Verpflichtung eingeführt, öffentliche Dienstleistungsaufträge ab dem 3. Dezember 2019 durch Wettbewerbsverfahren zu vergeben, wobei der Übergangszeitraum am 24. Dezember 2023 endete ([29]).

2.3.2. *In Italien*

(36) Mit Inkrafttreten des Gesetzesdekrets Nr. 188 vom 8. Juli 2003 ([30]) (im Folgenden „Gesetzesdekret Nr. 188/2003"), mit dem das erste Eisenbahnpaket in nationales Recht umgesetzt wurde, liberalisierte Italien am 22. Oktober 2003 den Schienengüterverkehr. In Bezug auf inländische Güterverkehrsdienste, die auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur erbracht werden, gewährte Artikel 6 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 Eisenbahnunternehmen, die das nationale Schienennetz nutzten, verschiedene Zugangsrechte, vorbehaltlich der Einhaltung bestimmter Anforderungen ([31]) und der Gegenseitigkeit für im Ausland niedergelassene Eisenbahnunternehmen.

([24]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

([25]) Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44).

([26]) Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1).

([27]) Vgl. Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2016/2370, der vorsieht, dass, selbst wenn die Richtlinie am 1. Januar 2019 in Kraft tritt, ihre Bestimmungen über den Zugang zu den Schienennetzen erst für den am 14. Dezember 2020 beginnenden Netzfahrplan gelten.

([28]) Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22).

([29]) Siehe Artikel 1 Absatz 9 Buchstabe 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 luglio 2003 – Supplemento ordinario n. 118). Das Gesetzesdekret 188/2003 ersetzt zwei Präsidialdekrete (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) und 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 capacità 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), mit denen die Richtlinien 91/440/EG, 95/18/EG und 95/19/EG umgesetzt wurden.

([31]) Eisenbahnunternehmen, die inländischen Schienengüterverkehr in Italien betreiben wollten, mussten zusätzlich zu der nach Artikel 6 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 erforderlichen Eisenbahnbetriebserlaubnis eine besondere Genehmigung des Ministers für Infrastruktur und Verkehr (Artikel 6 Absatz 2 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003) im Sinne von Artikel 131 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 388 vom 23. Dezember 2000 besitzen. Dieses Gesetz rechtfertigte die Notwendigkeit, eine solche Genehmigung vorzusehen, damit das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr die Erhöhung der Eisenbahntarife eindämmen und die Wirtschaftlichkeit der Tätigkeiten des Eisenbahnverkehrs in Italien gewährleisten konnte.

(37) Mit dem Gesetzesdekret Nr. 188/2003 wurde 2003 auch der italienische Markt für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste teilweise ([32]) geöffnet. Der Wettbewerb auf dem Markt blieb jedoch de facto für den gesamten inländischen Verkehr bis zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs für den Wettbewerb am 1. Januar 2010 und bis zum Eintritt von Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. in den Markt der inländischen Hochgeschwindigkeitsverkehrsdienste auf der Schiene im Jahr 2012 beschränkt. Der Wettbewerb auf dem Markt blieb weitgehend geschlossen, da die meisten öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit wenigen Ausnahmen direkt an Trenitalia vergeben wurden ([33]).

(38) Italien hat die Richtlinie 2004/51/EG durch das Gesetzesdekret Nr. 162 vom 10. August 2007 ([34]) (in Kraft seit dem 23. Oktober 2007) in nationales Recht umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Gesetzesdekret Nr. 188/2003 mit Wirkung vom 23. Oktober 2007 dahin gehend geändert, dass den Eisenbahnunternehmen Zugang zum italienischen Schienennetz unter gerechten, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste und spätestens ab dem 1. Januar 2007 Zugang zum Schienennetz für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde ([35]).

(39) Schließlich hat Italien die Richtlinie 2012/34/EU durch das Gesetzesdekret Nr. 112 vom 15. Juli 2015 ([36]) (in Kraft seit dem 27. Juli 2015) in nationales Recht umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Recht der Eisenbahnunternehmen auf Zugang zum Schienengüter- und Personenverkehrsmarkt unter gerechten, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen bestätigt, um den Wettbewerb im Eisenbahnsektor zu gewährleisten ([37]).

3. BESCHREIBUNG DER GEPRÜFTEN MAßNAHMEN

3.1. Beschreibung der Vermögensübertragungen (im Folgenden „Vermögensübertragungen“ bzw. „Übertragungen von Vermögenswerten“ oder „Maßnahmen“)

(40) Die zu prüfenden Maßnahmen betreffen die Übertragung von 31 Vermögenswerten von RFI auf Trenitalia im September 2009 sowie die Übertragung von zehn Vermögenswerten von RFI auf FS Logistica im Dezember 2007, von 42 Vermögenswerten im Dezember 2008 und von fünf Vermögenswerten im Juli 2011 zu den in diesem Unterabschnitt beschriebenen Bedingungen.

(41) Die Beschlüsse über die Übertragung bestimmter Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur von RFI auf Trenitalia wurden auf der Vorstandssitzung der FS vom 7. September 2009 gefasst und auf der Hauptversammlung von RFI und Trenitalia am 10. September 2009 gebilligt.

(42) Die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia erfolgten wie folgt:

a) Das Stammkapital von RFI („capitale sociale e patrimonio“) wurde im September 2009 durch die Löschung von 621 106 000 Stammaktien im Wert von jeweils 1 EUR um 621 106 000 EUR verringert; das Stammkapital von Trenitalia wurde gleichzeitig durch die Ausgabe von 1 242 212 Stammaktien im Wert von jeweils 500 EUR (Nominalwert) um 621 106 000 EUR erhöht;

b) FS war sowohl vor als auch nach den unter Buchstabe a beschriebenen Änderungen des Stammkapitals von RFI und Trenitalia die einzige Aktionärin von Trenitalia und RFI.

([32]) Die Öffnung unterlag einer Gegenseitigkeitsklausel für italienische Eisenbahnunternehmen, die 2007 aufgehoben wurde.

([33]) Was das von RFI verwaltete Netz betrifft, so haben im Jahr 2019 nur zwei Regionen ihre Dienstleistungsaufträge im Wege einer Ausschreibung vergeben (Valle d'Aosta und Emilia Romagna), während die anderen Regionen Dienstleistungsaufträge im Wege der Direktvergabe erteilten (mit Ausnahme der Lombardei haben die übrigen 17 Regionen den Auftrag für 9 oder 15 Jahre an Trenitalia vergeben). Für den verbleibenden Teil der Infrastruktur, der sich aus historischen Gründen teilweise im Eigentum des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr, von Regionen, Provinzen, Gemeinden, privaten Einrichtungen und anderen öffentlichen Einrichtungen befindet, gelten besondere Regelungen (Quelle: Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice, herausgegeben von Matthias Finger und 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]) Artikel 25 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 162 vom 10. August 2007 zur Änderung von Artikel 12 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 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 isituisce uno spazio ferroviario europeo unico“ (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 170, 24.7.2015).

([37]) Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c des Gesetzesdekrets Nr. 112 vom 15. Juli 2015.

(43) Die Übertragungen bestimmter Eisenbahninfrastrukturanlagen von RFI auf FS Logistica wurden von den Hauptversammlungen von RFI und FS Logistica am 30. Oktober 2007, 26. November 2008 bzw. 20. Dezember 2010 genehmigt ([38]).

(44) Die Übertragungen der Vermögenswerte von RFI an FS Logistica erfolgten in Form von drei spezifischen Transaktionen in den Jahren 2007, 2008 und 2011:

a) Das Stammkapital und die Vermögenswerte von RFI wurden verringert:

i) um 268 673 758 EUR am 21. Dezember 2007;

ii) um 151 786 267 EUR am 30. Dezember 2008;

iii) um 3 186 760 EUR am 6. Juli 2011;

b) das Stammkapital und die Vermögenswerte von FS Logistica wurden durch die Ausgabe von Stammaktien gleichzeitig um denselben Wert erhöht;

c) FS war sowohl vor als auch nach den unter den Buchstaben a und b beschriebenen Änderungen des Stammkapitals von RFI und Trenitalia die einzige Aktionärin von FS Logistica und von RFI.

(45) In den Übertragungsbeschlüssen, die bei den in Erwägungsgrund 40 genannten Versammlungen genehmigt wurden, erfolgte die Formalisierung der von FS und ihren Tochtergesellschaften RFI, Trenitalia und FS Logistica seit 2007 getroffenen Managemententscheidungen ([39]).

(46) Die zu prüfenden Maßnahmen waren vom Aktionär von FS, d. h. vom italienischen Staat (genauer gesagt vom MEF), genehmigt worden. Am 7. Juli 2009 genehmigte Italien mit der Richtlinie des Premierministers ([40]) (im Folgenden „Richtlinie von 2009“) ([41]) die Übertragung bestimmter Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur, die mit öffentlichen Mitteln finanziert worden waren, von RFI auf Trenitalia und andere Unternehmen der FS-Gruppe, die im Schienengüterverkehr tätig sind. Insbesondere sah die Richtlinie von 2009 Folgendes vor:

a) RFI war befugt, bestimmte Frachtanlagen (die nicht in Anhang 1 der Richtlinie von 2009 ([42]) aufgeführt sind) frei an andere Unternehmen der FS-Gruppe, darunter Trenitalia, im Rahmen von Vermögenszuwachstransaktionen zu übertragen (Artikel 1) ([43]);

b) RFI musste dem italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr einen Vorschlag vorlegen, in dem die funktionale Spezialisierung und die gebührenpflichtigen Dienstleistungen für jede der in Anhang 1 der Richtlinie von 2009 genannten Einrichtungen und Terminals aufgeführt sind (Artikel 1);

c) RFI musste dem italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr einen Plan vorlegen, in dem die Funktionen der einzelnen Instandhaltungsanlagen für Schienenfahrzeuge, die Eigentum von RFI sind, sowie die Verfügbarkeit der Anlagen für alle Eisenbahnunternehmen bzw. die vollständige Nutzung bestimmter Anlagen durch einige von ihnen angegeben sind (Artikel 2) ([44]);

d) dass bestimmte Instandhaltungsanlagen für Schienenfahrzeuge, die von bestimmten Unternehmen in vollem Umfang genutzt wurden, auf andere Unternehmen der FS-Gruppe übertragen wurden, um die Instandhaltungskosten zu senken (Artikel 2).

([38]) Der Rechtsakt zur Formalisierung der Übertragung wurde am 6. Juli 2011 angenommen.

([39]) Am 19. September 2007 sandte der Geschäftsführer von FS, M. Moretti, ein Schreiben an die Führungskräfte der gesamten Gruppe (im Folgenden „Schreiben vom 19. September 2007“), um das Projekt der Neuzuweisung von Vermögenswerten als Teil der Umsetzung des Geschäftsplans 2007-2011 einzuleiten. Am 23. April 2008 genehmigte der FS-Vorstand die Einleitung der Vermögensallokation. Am 3. Juni 2008 wurde eine spezielle Taskforce eingesetzt, die den Prozess der Umverteilung von Vermögenswerten der FS-Gruppe steuern sollte.

([40]) Auf Italienisch: „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]) Anhang 1 der Richtlinie von 2009 enthält eine Liste der Güteranlagen und Terminals, die Eigentum von RFI sind.

([43]) „Auch um die derzeit vom Staat getragenen Instandhaltungskosten zu senken, kann RFI nach dieser Richtlinie Frachtanlagen, die nicht in der Liste in Anhang 1 aufgeführt sind, im Rahmen einer Umstrukturierung und auch im Rahmen einer Kapitalisierung oder von Kapitalisierungsvorgängen frei auf andere Unternehmen der FS-Gruppe – darunter Trenitalia – übertragen bzw. diesen zuweisen.“ (frei übersetzt aus dem Italienischen).

([44]) „Um die derzeit vom Staat getragenen Instandhaltungs- und Verwahrungskosten zu senken und das Kapital/die Kapitalisierung von Trenitalia durchzuführen, muss RFI dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr innerhalb von 60 Tagen nach Annahme dieser Richtlinie einen Plan vorlegen, der für jede dem Betreiber gehörende Instandhaltungsanlage für Schienenfahrzeuge zusätzlich zu jeder funktionalen Spezialisierung folgende Angaben enthält:
a) dass sie allen Eisenbahnunternehmen, die Zugang zum Netz haben, zur Verfügung gestellt werden;
b) dass sie nur von einigen von ihnen verwendet werden.
In jedem Fall erbringt der Infrastrukturbetreiber in den oben genannten Anlagen keine Dienstleistung, sondern beschränkt sich darauf, diese Anlagen zur Verfügung zu stellen.“ (frei übersetzt aus dem Italienischen).

(47) Italien bestätigte die Liste und die Merkmale des übertragenen Vermögenswerts, wie in Erwägungsgrund 20 des Einleitungsbeschlusses beschrieben, und fügte hinzu, dass die Rechtsgrundlage für die Durchführung der Übertragungen nicht die Richtlinie von 2009, sondern das italienische Zivilgesetzbuch sei. In Tabelle 4 sind die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia und FS Logistica zusammengefasst, die die zu prüfenden Maßnahmen darstellen.

Tabelle 4

Liste der von RFI an Trenitalia und FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

Datum	Begünstigtes Unternehmen	Beschreibung	Wert
7. September 2009	Trenitalia	RFI übertrug elf Instandhaltungsanlagen für Schienenfahrzeuge zusammen mit 20 angrenzenden Grundstücken auf Trenitalia	Buchwert von 621 Mio. EUR ([1])
21. Dezember 2007	FS Logistica	RFI übertrug zehn Güterterminals an FS Logistica	Buchwert von 268,7 Mio. EUR ([2])
30. Dezember 2008	FS Logistica	RFI übertrug 41 Immobilien in Italien an FS Logistica (z. B. Grundstücke, Lager, Räumlichkeiten, Fabriken und Frachtanlagen) sowie ihre 43,75 %ige Beteiligung an SGT ([3])	Buchwert von 151,8 Mio. EUR ([4])
6. Juli 2011	FS Logistica	RFI übertrug fünf Immobilien an FS Logistica (Anlagen, Flächen und Gebäude)	Buchwert von 3,2 Mio. EUR ([5])

Quelle: von den italienischen Behörden vorgelegte Informationen

([1]) *Quelle*: RFI Jahresbericht 2009, S. 30 und 31 (Bilancio di esercizio) und Trenitalia, Jahresbericht 2009, S. 46 und 47 (Bilancio di esercizio).

([2]) *Quelle*: RFI Jahresbericht 2008, S. 27 (Bilancio di esercizio).

([3]) Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., italienischer Betreiber im kombinierten Straßen-Schienen-Verkehr, zu 53,3 % im Eigentum von FS Logistica und zu 34,5 % im Eigentum von Hupac. Gemäß dem Rechtsakt vom 30. Dezember 2008 über die Eigentumsübertragung beläuft sich der Wert der 43,75 %igen Beteiligung an SGT auf 491 732 EUR.

([4]) *Quelle*: RFI Jahresbericht 2008, S. 27 (Bilancio di esercizio).

([5]) *Quelle*: RFI Jahresbericht 2010, S. 27 (Bilancio di esercizio) und FS Unternehmensbericht 2010, S. 65.

3.2. **Beschreibung der auf Trenitalia übertragenen Vermögenswerte**

(48) Die im September 2009 auf Trenitalia übertragenen Vermögenswerte bestehen aus 31 Anlagen, insbesondere:

a) elf Instandhaltungsanlagen, einschließlich Werkstätten, die von verschiedenen Abteilungen von Trenitalia genutzt werden, mit einer Gesamtfläche von 1,6 Mio. m^2;

b) 20 „Nebenflächen“ in Verbindung mit bereits im Besitz von Trenitalia befindlichen Werkstätten mit einer Gesamtfläche von 0,6 Mio. m^2.

(49) Die Nebenflächen sind im Wesentlichen die Grundstücke und Manövrierbereiche neben einer Werkstatt oder einem Gebäude und für die Nutzung dieser Werkstatt oder dieses Gebäudes erforderlich.

(50) Was die Werkstätten und anderen technischen Anlagen betrifft, so hat Italien angegeben, dass sie verschiedene Fahrgastbereiche bedienen, wie in Tabelle 5 dargelegt.

Tabelle 5

Beschreibung der elf an Trenitalia übertragenen Instandhaltungsanlagen

Anlage Nr.	Gruppe von Vermögenswerten	2009 übertragene Fläche (m^2)	Betroffene Abteilung von Trenitalia
1.	Anlage Bari Centrale	130 000	Abteilung Personenfernverkehr
2.	Anlage Firenze Osmannoro	340 000	Regionale Fahrgastabteilung
3.	Anlage Firenze Romito	52 000	Regionale Fahrgastabteilung
4.	Anlage Genua Terralba	41 000	Regionale Fahrgastabteilung
5.	Anlage Napoli Smistamento	317 800	Abteilung Personenfernverkehr
6.	Anlage Messina	26 000	Regionale Fahrgastabteilung
7.	Anlage Roma Prenestina	105 130	Abteilung Personenfernverkehr
8.	Anlage Turin-Smistamento	225 000	Abteilung Personenfernverkehr
9.	Anlage Cervignano	117 940	Güterverkehr
10.	Anlage Triest	61 576	Regionale Fahrgastabteilung
11.	Anlage Verona	169 100	Güterverkehr
	INSGESAMT	**1 585 546**	

Quelle: von den italienischen Behörden übermittelte Informationen (in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014).

(51) Neun der elf im Jahr 2009 an Trenitalia übertragenen Instandhaltungsanlagen wurden wie folgt genutzt:

a) durch die Abteilung Personenfernverkehr (vier Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,8 Mio. m^2);

b) durch die Regionale Fahrgastabteilung (fünf Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,5 Mio. m^2).

(52) Die anderen beiden Instandhaltungsanlagen mit einer Gesamtfläche von 0,3 Mio. m^2 wurden für die Instandhaltung der ersten Ebene der Schienenfahrzeuge der Frachtabteilung genutzt.

(53) Zu den Komplexen mit den elf im Jahr 2009 übertragenen Instandhaltungsanlagen gehören auch die mit diesen Instandhaltungsanlagen verbundenen Zugangs- und Abstellgleise zum Abstellen von Fahrzeugen vor und nach der Instandhaltung. Einige dieser Instandhaltungsanlagen umfassen technische Bereiche, die für spezifische Arbeiten bestimmt sind, die in direkter Verbindung mit der Instandhaltung der ersten Ebene stehen, wie z. B. Zugwaschplattformen oder -tunnel, Bereiche für die Entleerung chemischer Toiletten und Inspektionsgruben für Fahrzeuge. Nach Angaben von FS hat Trenitalia bereits vor der Übertragung der Vermögenswerte im Zeitraum 2003-2008 erhebliche Investitionen in diese Anlagen getätigt, um die Effizienz der Instandhaltungsarbeiten zu verbessern ([45]).

(54) Zu den 20 Nebenflächen, die im Einzelnen in Tabelle 6 aufgeführt sind, gehören:

a) verschiedene Arten von Bereichen, die an Instandhaltungsanlagen angrenzen, die bereits von Trenitalia hauptsächlich für den Personenfernverkehr (fünf Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,26 Mio. m^2) und die Regionale Passagierabteilung (13 Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,35 Mio. m^2) genutzt wurden;

([45]) Insbesondere waren die Instandhaltungsdepots mit Blick auf die zugewiesenen Fahrzeugtypen modernisiert worden.

b) bei den verbleibenden Komplexen handelt es sich um zwei kleine Flächen (von 22 500 m² und 14 000 m²), die an die Anlagen angrenzen, die vom Technischen Dienst für die Instandhaltung der zweiten Ebene von Personenwagen bzw. von der Frachtabteilung genutzt werden.

Tabelle 6

Beschreibung der auf Trenitalia übertragenen Nebenflächen

	Gruppe von Vermögenswerten	2009 übertragene Fläche (m²)	Genutzt durch die Trenitalia-Abteilung
1.	Fabriano	19 100	Regionale Fahrgastabteilung
2.	Ancona	70 070	Regionale Fahrgastabteilung
3.	Sulmona	16 090	Regionale Fahrgastabteilung
4.	Lecce Surbo	39 815	Abteilung Personenfernverkehr
5.	Bologna Ravone	14 000	Regionale Fahrgastabteilung
6.	Pisa S. Ermete	8 100	Regionale Fahrgastabteilung
7.	Siena	4 140	Regionale Fahrgastabteilung
8.	Milano Martesana	46 000	Abteilung Personenfernverkehr
9.	Voghera	22 500	Abteilung Technik
10.	Milano Fiorenza	50 000	Regionale Fahrgastabteilung
11.	Napoli Centrale	45 300	Regionale Fahrgastabteilung
12.	Catania	50 065	Regionale Fahrgastabteilung
13.	Roma S. Lorenzo	53 500	Abteilung Personenfernverkehr
14.	Roma Smistamento	49 000	Regionale Fahrgastabteilung
15.	Turin Porta Nuova	10 992	Abteilung Personenfernverkehr
16.	Novara	8 500	Regionale Fahrgastabteilung
17.	Mestre	109 400	Abteilung Personenfernverkehr
18.	Trento	2 300	Regionale Fahrgastabteilung
19.	Bozen	9 600	Regionale Fahrgastabteilung
20.	Turin Orbassano	14 285	Güterverkehr
	GESAMT	**642 757**	

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen

3.3. **Beschreibung der auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte**

(55) Wie in den Erwägungsgründen 18 und 28 dargelegt, beschloss die Holdinggesellschaft FS im Jahr 2007, das Stammkapital und die entsprechenden Vermögenswerte des Logistikbereichs (soweit sie Eigentum von RFI standen, aber im Logistikbereich verwendet wurden) auf ein spezielles Unternehmen (FS Logistica) zu übertragen. Tabelle 7 enthält die Liste der am 21. Dezember 2007 auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte, Tabelle 8 enthält die Liste der am 30. Dezember 2008 auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte und Tabelle 9 die Liste der am 6. Juli 2011 auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte.

Tabelle 7

Liste der am 21. Dezember 2007 an FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

		KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
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	Turin		X	X	X	X	
10	Verona		X	X	X	X	

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen
[1] Keine verbundenen Bereiche im Terminal Bari Lamasinata.

Tabelle 8

Liste der am 30. Dezember 2008 an FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

		KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
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	Genua		X	X	X		
11	Grisignano		X		X	X	
12	Indicatore			X	X		
13	Lamezia				X		
14	Legnago		X	X	X	X	
15	Livorno Bereich 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	Neapel			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					

		KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
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

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen

Tabelle 9

Liste der am 6. Juli 2011 an FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

		KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
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		

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen

(56) Zum Zeitpunkt der Übertragungen besaß FS Logistica Logistikinfrastruktur, die über das italienische Hoheitsgebiet verstreut war und von drei verschiedenen Geschäftsbereichen betrieben wurde: „Verwaltung und Entwicklung von Immobilienvermögen"; „Multimodaler Verkehr und Logistik"; „Omnia express: Transport und Umzug".

(57) Zum Zeitpunkt der Übertragungen umfasste der Auftrag von FS Logistica die Konzeption, Implementierung, Inbetriebnahme, den Erwerb, Verkauf, die Verwaltung und Instandhaltung von Logistikstrukturen wie intermodalen Zentren, Logistikplattformen, Verteilerzentren, Terminals und Anlagen für den Umschlag und die Lagerung von Gütern oder intermodalen Transporteinheiten (ITU). FS Logistica erbrachte integrierte Logistikdienste (Lagerung; Auftragsbearbeitung und -verwaltung von den Produktionsstätten oder Lagern bis zu den Versandstellen). Sie verwaltete, verbesserte und entwickelte Immobiliengüter logistischer oder industrieller Art. Wie in Erwägungsgrund 28 dargelegt, wurde FS Logistica 2017 in Mercitalia Logistics umbenannt.

4. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

4.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

4.1.1. *Staatliche Mittel*

(58) Im Einleitungsbeschluss (Erwägungsgrund 70) vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die in Tabelle 4 genannten Vermögensübertragungen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Die Kommission war zunächst der Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen staatliche Mittel betrafen und dem Staat zurechenbar waren. Um zu dieser Schlussfolgerung zu gelangen, stellte die Kommission fest, dass die Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia und FS Logistica übertragen worden waren und dass es sich bei diesen drei Gesellschaften um 100%ige Tochtergesellschaften von FS handelte, deren Kapital vollständig vom italienischen Staat gehalten wurde. Die Kommission stellte ferner fest, dass der italienische Staat als 100%iger Aktionär von FS die Mitglieder ihres Verwaltungsrats ernannte und somit zum Zeitpunkt der fraglichen Transaktionen entscheidenden Einfluss auf die Geschäftsführung von RFI, einer 100%igen Tochtergesellschaft von FS, hatte.

4.1.2. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(59) Hinsichtlich des Vorliegens eines wirtschaftlichen Vorteils bezweifelte die Kommission, dass die zu prüfenden Maßnahmen zu Marktpreisen durchgeführt worden waren, da die italienischen Behörden keine Ex-ante-Bewertungen des Marktpreises der übertragenen Vermögenswerte vorgelegt hatten, die gezeigt hätten, dass RFI zum Zeitpunkt der Einführung der zu prüfenden Maßnahmen wie ein Marktteilnehmer gehandelt hatte ([46]). Die Kommission bezweifelte ferner, dass die fraglichen Transaktionen eine Neuzuweisung von Vermögenswerten innerhalb ein und derselben Unternehmensgruppe darstellten, die nicht den Beihilfevorschriften unterliegen. Die Kommission stellte fest, dass die sich aus der Richtlinie 91/440/EWG ergebende Verpflichtung zur getrennten Buchführung von Verkehrstätigkeiten und Infrastrukturbetrieb im Eisenbahnsektor dadurch gerechtfertigt ist, dass der Verkehr auf einem wettbewerbsorientierten Markt erfolgt. Dementsprechend vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine unentgeltliche Neuzuweisung von Vermögenswerten zwischen Unternehmen derselben Unternehmensgruppe von einem Infrastrukturbetreiber auf einen Eisenbahnbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil für den Infrastrukturbetreiber schaffen kann, indem seine Wettbewerbsposition gegenüber der Stellung seiner Wettbewerber auf dem Markt verbessert wird ([47]).

(60) Konkret stellte die Kommission vorläufig fest, dass die Vermögenswerte von Trenitalia und FS Logistica erheblich gestiegen waren, ohne dass diese Unternehmen für diese Vermögenswerte zahlen mussten. Außerdem konnte die übertragene Infrastruktur, die als ehemaliges Eigentum des Infrastrukturbetreibers an andere Eisenbahnunternehmen hätte verkauft werden können, nur von Trenitalia und FS Logistica genutzt werden. Die Kommission betonte, dass dieser Zugang zur Infrastruktur möglicherweise von besonderer Bedeutung für Instandhaltungsanlagen gewesen sei, da der Zugang zu und die Kosten der Instandhaltungsanlagen einen wichtigen Wettbewerbsfaktor auf dem Markt für Schienengüterverkehrsdienste darstellten.

(61) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission daher vorläufig zu dem Schluss, dass die zu prüfenden Maßnahmen Trenitalia und FS Logistica einen wirtschaftlichen Vorteil verschafften.

([46]) Erwägungsgrund 61 des Einleitungsbeschlusses.
([47]) Erwägungsgrund 62 des Einleitungsbeschlusses.

4.1.3. *Selektivität*

(62) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission vorläufig die Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen selektiv waren, da offenbar nur Trenitalia und FS Logistica von ihnen profitierten.

4.1.4. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel*

(63) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass die Schienengüterverkehrsdienste in Italien seit 2003 liberalisiert worden waren. Sie widerlegte auch die Behauptung Italiens, dass die zu prüfenden Maßnahmen als Teil der ursprünglichen Umstrukturierung der FS-Gruppe in den Jahren 2000-2001 anzusehen seien, die vor der Öffnung dieses Marktes stattgefunden habe, und dass die Neuzuweisung der Vermögenswerte im Jahr 2009 Werkstätten betreffe, die im Wesentlichen die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen für den Personenverkehr durchgeführt hätten, ein Sektor, der erst ab dem 1. Januar 2010 auf Unionsebene liberalisiert wurde.

(64) Die Kommission stellte fest, dass die italienischen Behörden keine Beweise dafür vorgelegt haben, dass zum Zeitpunkt der ursprünglichen Umstrukturierung der Jahre 2000-2001 bereits eine Entscheidung über die zwischen 2007 und 2011 übertragenen Vermögenswerte getroffen worden war und dass die zu prüfenden Maßnahmen offenbar infolge der Richtlinie von 2009 umgesetzt wurden ([48]). In Bezug auf die Behauptung Italiens, dass die Instandhaltungswerkstätten Personenschienenfahrzeuge gewartet hätten, wies die Kommission darauf hin, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass diese Vermögenswerte dem Personenverkehr zugewiesen worden sind, und dass Italien in jedem Fall nach der Liberalisierung des Personenverkehrsmarkts weiterhin Vermögenswerte übertragen hat, da die fragliche endgültige Übertragung im Jahr 2010 beschlossen und 2011 durchgeführt wurde ([49]).

(65) Die Kommission vertrat daher die vorläufige Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen beschlossen wurden, als der italienische Schienengüterverkehrsmarkt für den Wettbewerb geöffnet war, sodass diese Maßnahmen geeignet waren, den Wettbewerb auf diesem Markt zu verfälschen. Da die wichtigsten Akteure auf dem italienischen Schienengüterverkehrsmarkt zum Zeitpunkt der Übertragungen auch auf internationaler Ebene tätig waren, kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass diese Maßnahmen den Handel innerhalb der Union beeinträchtigten ([50]).

4.1.5. *Vorläufige Schlussfolgerung*

(66) Dementsprechend vertrat die Kommission vorläufig die Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen zugunsten von Trenitalia und FS Logistica staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

4.2. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

(67) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die ursprüngliche Auffassung, dass keiner der in Artikel 93, Artikel 106 Absatz 2, Artikel 107 Absatz 2 oder Artikel 107 Absatz 3 AEUV vorgesehenen Gründe für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt in diesem Fall vorliegt.

(68) Daher äußerte die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der zu prüfenden Maßnahmen mit dem Binnenmarkt und forderte Italien auf, zu möglichen Vereinbarkeitsgründen Stellung zu nehmen.

5. STELLUNGNAHME ITALIENS

(69) Italien macht zwei Hauptargumente geltend:

a) Italien habe die sektorspezifischen Vorschriften der Union für vertikal integrierte Unternehmen eingehalten, insbesondere bei den Übertragungen von Vermögenswerten;

b) die in Tabelle 4 beschriebenen Maßnahmen, die Gegenstand der Untersuchung seien, stünden mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang und beinhalteten keine staatlichen Beihilfen.

([48]) Erwägungsgrund 67 des Einleitungsbeschlusses.
([49]) Erwägungsgrund 68 des Einleitungsbeschlusses.
([50]) Erwägungsgrund 69 des Einleitungsbeschlusses.

5.1. **Übereinstimmung der Vermögensübertragungen mit den sektorspezifischen Vorschriften der Union**

(70) In Bezug auf das erste Argument macht Italien geltend, dass weder die Richtlinie 91/440/EWG in der geänderten Fassung noch die Richtlinie 2012/34/EU eine Verpflichtung zur betrieblichen Trennung des Eisenbahnverkehrs und des Infrastrukturbetriebs enthielten. Italien beruft sich auf zwei Urteile des Gerichtshofs (Rechtssachen C-556/10 ([51]) und C-369/11 ([52])) und stellt fest, dass, wie es bereits im Verfahren in der Rechtssache C-556/10 geltend gemacht habe, „die vom Unionsgesetzgeber in Bezug auf die Funktionen der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und des Betriebs der Infrastruktur angeordnete Trennungspflicht die Rechnungsführung betreffe“ ([53]). Daher ist Italien der Auffassung, dass das Unionsrecht die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, eine Unternehmenstrennung zwischen den Unternehmen im Zusammenhang mit der Verwaltung der Infrastruktur und der Verkehrstätigkeit von Eisenbahnunternehmen einzuführen. Italien ist ferner der Auffassung, dass das Unionsrecht Eisenbahnunternehmen oder andere Personen (mit Ausnahme des Infrastrukturbetreibers) nicht daran hindert, Vermögenswerte zu besitzen, die gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG als „Eisenbahninfrastruktur“ bezeichnet werden können.

(71) Italien zufolge steht dieser Ansatz im Einklang mit den Grundsätzen der Rechtsvorschriften der Union für den Eisenbahnverkehr, nämlich dem Grundsatz der Geschäftsführung und organisatorischen Unabhängigkeit von Eisenbahngruppen im Einklang mit kommerziellen und marktwirtschaftlichen Grundsätzen (insbesondere den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie 91/440/EWG). Auch in der Richtlinie 2012/34/EU werde die Freiheit integrierter Gruppen anerkannt, sich gegebenenfalls in Gruppen von Gesellschaften oder Abteilungen zu organisieren (siehe Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU) ([54]).

(72) Auf der Grundlage dieser Erwägungen macht Italien geltend, dass das Unionsrecht den Eisenbahnunternehmen uneingeschränkt die Freiheit einräume, Ressourcen und Vermögenswerte auf die juristischen Personen, die eine Gruppe bilden, aufzuteilen. Diese Aufteilungsfreiheit schließe die Möglichkeit ein, die verschiedenen Tätigkeiten unabhängig zu organisieren, entweder in mehreren Abteilungen innerhalb eines Unternehmens oder in mehreren Unternehmen innerhalb einer Gruppe. Diese Freiheit schließe die Möglichkeit ein, die interne Organisation von Unternehmen zu ändern, indem gegebenenfalls ihre Tätigkeiten und Vermögenswerte zwischen Bereichen oder Unternehmen umverteilt werden.

(73) Italien argumentierte ferner, dass ein Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den geltenden Unionsvorschriften eine Reihe von Vermögenswerten erhalten könne, die von anderen Unternehmen derselben Gruppe bereitgestellt werden, und möglicherweise Eigentümer dieser Vermögenswerte werden könne, unabhängig davon, ob sie ursprünglich einem anderen Unternehmen der Gruppe zugewiesen wurden. Darüber hinaus weist Italien darauf hin, dass nach den Unionsvorschriften das in Rede stehende Ermessen erst recht auch dann gelte, wenn die innerhalb einer Gruppe übertragenen Vermögenswerte nicht als „Infrastruktur“ eingestuft werden können.

(74) Daher ist Italien der Auffassung, dass die im Einleitungsbeschluss genannten Maßnahmen Umstrukturierungen innerhalb der FS-Gruppe darstellten, die völlig legitim seien und mit dem weiten Ermessensspielraum vereinbar seien, der den Eisenbahngruppen durch das Unionsrecht bei der von ihnen für angemessen erachteten Organisation ihrer Struktur und Tätigkeit eingeräumt werde.

(75) Italien macht geltend, dass im vorliegenden Fall die entsprechenden Umstrukturierungsmaßnahmen Anfang der 2000er Jahre begonnen, sich aber aufgrund mehrerer Hindernisse verzögert hätten (siehe Erwägungsgrund 17). Darüber hinaus verweist Italien auf die von FS vorgebrachten Argumente (siehe Abschnitt 6.1.1), um geltend zu machen, dass die betreffenden Vorgänge mit einem „wirtschaftlichen und industriellen Ansatz“ vereinbar seien. Nach Ansicht von FS und Italien sollten diese Transaktionen die Verteilung der Ressourcen der Gruppe auf die verschiedenen betroffenen Geschäftsbereiche optimieren.

5.2. **Keine staatliche Beihilfe bei der Übertragung der Vermögenswerte**

(76) In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte, die Gegenstand der Prüfung sind, macht Italien geltend, dass die kumulativen Voraussetzungen des Artikel 107 Absatz 1 AEUV, damit eine Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstelle, nicht erfüllt seien.

([51]) Urteil vom 28. Februar 2013, Kommission/Deutschland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.
([52]) Urteil vom 3. Oktober 2013, Kommission/Italien, C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.
([53]) Urteil des Gerichtshofs vom 28. Februar 2013, Kommission/Deutschland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, Rn. 49.
([54]) Nach Angaben Italiens würde dies natürlich der Anforderung der Unabhängigkeit der „wesentlichen Funktionen“ gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2012/34/EU unterliegen.

5.2.1. *Zurechenbarkeit*

(77) In Bezug auf die Zurechenbarkeit zum italienischen Staat weist Italien darauf hin, dass FS in Bezug auf die Geschäftsführung gegenüber ihrem öffentlichen Aktionär (MEF) unabhängig sei und dass sie die zu prüfenden Maßnahmen ohne jegliche öffentliche Einmischung oder Beteiligung, mit voller wirtschaftlicher Autonomie und rein unternehmerischer Logik ergriffen habe. Italien beruft sich auf die Stardust Marine-Rechtsprechung ([55]).

(78) Angesichts der Umstände des Falles vertritt Italien die Auffassung, dass die an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen der FS-Gruppe gegenüber dem öffentlichen Aktionär (MEF) unabhängig gehandelt hätten. Italien weist insbesondere darauf hin, dass die Richtlinie von 2009 die fehlende Zurechenbarkeit zum italienischen Staat nicht in Frage stelle: Die Richtlinie von 2009 sei „eine Rechtsvorschrift von allgemeiner Tragweite mit politischer Zielsetzung, die gemäß dem Gesetz Nr. 400/1988 erlassen wurde und als solche lediglich einen politischen Willen zum Ausdruck bringt, aber keine unmittelbaren Wirkungen entfaltet“ ([56]). Nach Ansicht der italienischen Behörden würde der unverbindliche Charakter der Richtlinie von 2009 dadurch bestätigt, dass Artikel 1 dieser Richtlinie, der die Übertragung bestimmter Terminals und Frachtanlagen auf Trenitalia vorsehe, von FS oder RFI nie umgesetzt worden sei.

5.2.2. *Staatliche Mittel*

(79) Italien macht geltend, dass sich die zu prüfenden Maßnahmen weder direkt noch indirekt auf die Mittel des Staatshaushalts ausgewirkt hätten, über die der Staat die tatsächliche Kontrolle habe. Italien fügt Folgendes hinzu:

a) Bei den fraglichen Transaktionen handele es sich um gemeinsame Unternehmensausgliederungen innerhalb der FS-Gruppe: Daher seien sie ausschließlich innerhalb der FS-Gruppe beschlossen und umgesetzt worden und führten nur dort zu rechtlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen;

b) als solche hätten diese Vorgänge in einer Neuzuweisung von Vermögenswerten und Aktien bestanden, die bereits Teil der FS-Gruppe gewesen seien, und daher keinerlei Auswirkungen auf die Gesamtstruktur der FS-Gruppe gehabt, die nach den Transaktionen unverändert geblieben sei.

5.2.3. *Wirtschaftlicher Vorteil*

5.2.3.1. Allgemeine Erwägungen

(80) Italien zufolge sind die fraglichen Transaktionen im Einleitungsbeschluss zu Unrecht einem kostenlosen Kauf gleichgesetzt worden. Die Rechts- und Wirtschaftsnatur der von dem Verfahren betroffenen Vermögensübertragungen sei eine völlig andere. Italien zufolge handelt es sich dabei um Ausgliederungen innerhalb der FS-Gruppe, d. h. Umstrukturierungen, die innerhalb öffentlicher und privater Konzerne üblich seien und dem Gesellschaftsrecht der Union und der Mitgliedstaaten unterliegen. In Bezug auf Ausgliederungen weist Italien darauf hin, dass derartige Vorgänge auf Unionsebene durch die Richtlinie 82/891/EWG des Rates geregelt würden ([57]). Im Sinne dieser Richtlinie (vgl. Artikel 2) ([58]) umfasse der Begriff „Unternehmensausgliederung“ die Übertragung von Aktien des Unternehmens, das (im Zuge des Vorgangs) Vermögenswerte erhalte, auf die Aktionäre des Unternehmens, das das Vermögen verliere (im Rahmen dieses Vorgangs). Italien zufolge erfolgt die Übertragung der Vermögenswerte in

([55]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([56]) Urteil des Staatsrats vom 6. April 2011, erlassen in der Entscheidung RG Nr. 4639/2009 über den außerordentlichen Rechtsbehelf, der von verschiedenen Schienengüterverkehrsunternehmen gegen die Richtlinie von 2009 eingelegt wurde.

([57]) Sechste Richtlinie 82/891/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 aufgrund von Artikel 54 Absatz 3 Buchstabe g des Vertrags betreffend die Spaltung von Aktiengesellschaften (ABl. L 378 vom 31.12.1982, S. 47).

([58]) Italien zufolge regelt die Richtlinie 82/891/EWG Fragen des Gesellschaftsrechts. In Bezug auf die italienische Rechtsordnung weist Italien darauf hin, dass nach den Bestimmungen des Zivilgesetzbuchs, wenn ein und dieselbe Muttergesellschaft Eigentümerin des aufgespaltenen Unternehmens und des Unternehmens sei, auf die die Vermögenswerte übertragen würden, die Ausgliederung nach dem vereinfachten Verfahren erfolgen kann, das in den Artikeln 2506-ter und 2505 des Zivilgesetzbuchs vorgesehen sei. In diesem Fall fänden die Bestimmungen von Artikel 2501-ter Absatz 1 Nummer 3 (Aktientauschverhältnis und etwaige Barzahlungen), Nummer 4 (Verfahren für die Zuteilung von Aktien) und Nummer 5 (Beginn der Beteiligung an den Gewinnen im Zusammenhang mit den zugewiesenen Aktien) keine Anwendung, ebenso wenig die Bestimmungen der Artikel 2501-quinquies (Bericht der Verwaltungsbehörde) oder 2501-sexies (Sachverständigenbericht) des italienischen Zivilgesetzbuchs. Zusammenfassend sei festzustellen, dass die für die Übertragung der fraglichen Vermögenswerte verwendeten Verfahren keine Bewertung der übertragenen Vermögenswerte beinhalteten, da die Vermögenswerte im Eigentum der Gruppe verblieben seien (sie seien gerade auf der Grundlage des Buchwerts Eigentum einer anderen Gesellschaft innerhalb der Gruppe geworden), wobei der Muttergesellschaft neu ausgegebene Aktien entsprechend der Erhöhung des Gesellschaftsvermögens der begünstigten Tochtergesellschaft zugeteilt worden seien.

ähnlichen Fällen nie gegen Zahlung eines Preises, sondern durch die Zuteilung von Aktien an den Gesellschafter (und somit handele es sich nicht um Vermögensübertragungen gegen einen Preis, sondern gegen Aktien). Da die Transaktion lediglich die Durchführung einer internen Umstrukturierung darstelle, sei sie für die FS-Gruppe insgesamt neutral. Innerhalb ein und derselben Gruppe erfolge eine einfache Neupositionierung (bestimmter) Vermögenswerte von einem Standort auf einen anderen ([59]).

(81) Italien zufolge sind die in Rede stehenden Vermögensübertragungen daher wirtschaftlich mit Umschichtungen zwischen internen Abteilungen eines einzigen Unternehmens identisch, umfassten keine neue Kapitalzuführung an die FS-Gruppe und beschränkten sich auf eine rein interne Umstrukturierung: Als solche gewährten sie keine Vorteile und stellten somit keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar. Italien macht geltend, dass diese Einschätzung durch die eigene Praxis der Kommission bestätigt werde, insbesondere in den Rechtssachen Banque Postale ([60]) und Chronopost ([61]), wie der Gerichtshof bestätigt habe ([62]).

(82) Italien ergänzte seine ursprüngliche Stellungnahme durch drei Studien unabhängiger Sachverständiger, denen zufolge die Vermögensübertragungen den Marktbedingungen entsprachen und den begünstigten Unternehmen, nämlich FS Logistica und Trenitalia, als solchen keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafften. In Abschnitt 5.2.3.2 werden die drei Studien vorgestellt.

5.2.3.2. Von Italien vorgelegte Studien unabhängiger Sachverständiger

1. Die PwC-Studie vom April 2019 über die Übertragung der Vermögenswerte auf Trenitalia und FS Logistica

(83) In der Studie von PricewaterhouseCoopers ([63]) (im Folgenden „PwC“) vom April 2019 wird die Rentabilität der Vermögensübertragungen geschätzt, indem die jeweiligen Unternehmenswerte der drei an der Transaktion beteiligten Unternehmen (Trenitalia und FS Logistica, die Empfängerinnen, und RFI, die ursprüngliche Eigentümerin) in zwei Szenarien berechnet und verglichen wird: i) das tatsächliche Szenario (mit den Vermögensübertragungen) und ii) ein kontrafaktisches Szenario (ohne die Vermögensübertragungen). Die Ergebnisse zeigen, dass der Unternehmenswert der Empfängerinnen, nämlich Trenitalia und FS Logistica, im ersten Szenario höher ist als im zweiten Szenario, während bei der ursprünglichen Eigentümerin, nämlich RFI, das Gegenteil der Fall ist.

(84) Der Unternehmenswert ist die Summe des Marktwerts von Eigen- und Fremdkapital und stellt somit den Wert des Unternehmens als Ganzes dar, d. h. sowohl aus Sicht der Gläubiger als auch der Aktionäre. In der Studie wird der Unternehmenswert anhand der Discounted-Cashflow-Methode geschätzt, die in der Berechnung des Gegenwartwerts der erwarteten „freien Zahlungsströme an das Unternehmen“ (free cash flows to the firm, im Folgenden „FCFF“) besteht ([64]).

(85) Für jedes Szenario und jedes an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligte Unternehmen werden in der PwC-Studie vom April 2019 Prognosen der FCFF bis 2017 verwendet, wobei für die Zeit nach 2017 ein Endwert hinzugerechnet wird. Der Endwert, der dem Wert jedes an den Vermögensübertragungen nach 2017 beteiligten Unternehmen entspricht, ergibt sich aus der Anwendung der Gordon-Wachstumsformel ([65]). Die Gordon-Wachstumsformel geht von einer langfristigen Wachstumsrate der normalisierten FCFF aus. Die Normalisierung besteht darin, dass die Investitionsausgaben (im Folgenden „Capex“) mit den Abschreibungen gleichgesetzt werden, die Veränderungen des Nettoumlaufvermögens gleich Null sind und die gleiche Gewinnspanne wie im letzten Jahr des

([59]) In diesem Zusammenhang weist Italien darauf hin, dass bestimmte Übertragungen auch Vermögenswerte betroffen hätten, die von anderen Unternehmen von FS an RFI zurückübertragen worden seien, nämlich die Übertragung von Teilen der Terminals Torino Orbassano und Maddaloni Marcianise, die bisher im Eigentum von FS Logistica gestanden hätten.

([60]) Entscheidung der Kommission vom 21. Dezember 2005 über mutmaßliche staatliche Beihilfen Frankreichs für die Gründung und den Betrieb der Banque Postale, C(2005) 5421 (ABl. C 21 vom 28.1.2006, S. 4).

([61]) Entscheidung der Kommission vom 1. Oktober 1997 über angebliche Beihilfen Frankreichs zugunsten von SFMI-Chronopost, C(1997) 3146 (ABl. L 164 vom 9.6.1998, S. 37).

([62]) Urteil vom 1. Juli 2008, Chronopost/Ufex u. a., verbundene Rechtssachen C-341/06 P und C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

([63]) PricewaterhouseCoopers ist ein renommiertes Wirtschaftsberatungsunternehmen.

([64]) Freie Zahlungsströme an das Unternehmen (FCFF) sind die Summe der betrieblichen Cashflows und der Kapitalanlagen. Nicht berücksichtigt werden Finanzierungs-Cashflows, d. h. Zinskosten, Dividenden, Schuldenzuflüsse und -abflüsse. Die FCFF als solche sind ein Maß für die Gewinne, die dem gesamten Unternehmen, d. h. sowohl den Gläubigern als auch den Aktionären, zufließen.

([65]) Die Gordon-Wachstumsformel wird verwendet, um den Wert eines bestimmten Vermögenswerts zu bestimmen, wobei davon ausgegangen wird, dass die Vermögenswerte einen bestimmten Gewinn erzielen, der ständig zu einem bestimmten festen Satz wächst.

Nach der Gordon-Wachstumsformel ist $TV = NCF \times \frac{g}{WACC\text{-}g}$, wobei TV der Endwert, NCF der normalisierte Cashflow (siehe Erwägungsgrund 85), g die langfristige Wachstumsrate der Cashflows ist und WACC die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten sind.

Planungszeitraums angenommen wird. Schließlich wird in der Studie für jedes Szenario der Unternehmenswert jedes an der Übertragung der Vermögenswerte beteiligten Unternehmens als Summe der Gegenwartswerte der FCFF und des Endwerts berechnet, wobei ein unternehmensspezifischer gewichteter Durchschnitt der Kapitalkosten ([66]) (im Folgenden „WACC“) als Abzinsungssatz verwendet wird.

(86) Die Differenz zwischen den Cashflows im Szenario mit und ohne Übertragungen stellt die Synergien dar, die die FS-Gruppe von den zu prüfenden Maßnahmen erwarten konnte. Was die Übertragungen von RFI an Trenitalia betrifft, so wird RFI durch diese Übertragungen ein Gewinn in Höhe der Mieten für die an Trenitalia vermieteten Vermögenswerte abzüglich der damit verbundenen Kosten, d. h. Grundsteuern und Abschreibungen, entzogen. Die entgangenen Gewinne von RFI kommen Trenitalia nach der Übertragung zu. Nach der Übertragung profitiert Trenitalia auch von der Rendite der Investitionen zur Verbesserung der Vermögenswerte, die nicht getätigt worden wären, wenn die RFI Eigentümerin dieser Vermögenswerte geblieben wäre (siehe z. B. Erwägungsgründe 98 und 99). Diese Investitionen zielen darauf ab, den Instandhaltungsprozess der Trenitalia-Fahrzeuge zu rationalisieren und umfassen unter anderem strukturelle Änderungen an den Instandhaltungswerkstätten, Änderungen ihres Aufbaus, Kosten für die Automatisierung und Anpassung an neue Arten von Schienenfahrzeugen. Insgesamt geht aus der Studie hervor, dass die Übertragung der Vermögenswerte es Trenitalia ermöglicht habe, zusätzliche Investitionen in Höhe von 205 Mio. EUR zu tätigen als im Szenario, in dem sich die Vermögenswerte im Besitz von RFI befinden. Diese zusätzlichen Investitionen hätten im Zeitraum 2010-2017 ([67]) Einsparungen bei den Instandhaltungskosten in Höhe von insgesamt 382,55 Mio. EUR gegenüber dem Szenario, in dem RFI Eigentümerin der Vermögenswerte ist, erzielt. Daher besteht auf FS-Ebene die Synergie, die sich aus der Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia ergibt, in der Rendite der Investitionen zur Verbesserung der Vermögenswerte.

(87) Was die Übertragungen von RFI an FS Logistica betrifft, so wird RFI durch diese Übertragungen ein Gewinn in Höhe der Pacht für die an FS Logistica vermieteten Vermögenswerte abzüglich der damit verbundenen Kosten, d. h. Grundsteuern und Abschreibungen, entzogen. Gleichzeitig bringen die Übertragungen Vorteile für FS Logistica mit sich, die auf Investitionen zur Verbesserung der Vermögenswerte und höhere Einnahmen aus der Verpachtung dieser Vermögenswerte an den Markt zurückzuführen sind. Die Investitionen zielen darauf ab, die für die marktübliche Miete verfügbare Fläche zu erhöhen (z. B. außerordentliche Instandhaltung bestehender Vermögenswerte, Bau neuer Lager, Joint Ventures für den Bau neuer Terminals) und belaufen sich im Zeitraum 2010-2017 auf 38,2 Mio. EUR. Insgesamt geht aus der Studie hervor, dass die Vorteile für FS Logistica die Verluste von RFI mehr als ausgleichen, da erstere in der Lage ist, einen höheren Wert aus den übertragenen Vermögenswerten zu erzielen, da es sich um ein auf das Logistikgeschäft spezialisiertes Unternehmen handelt.

(88) In der Studie wird festgestellt, dass sich der geschätzte Unternehmenswert im Szenario mit den Vermögensübertragungen zugunsten von Trenitalia und FS Logistica auf 4 639 Mio. EUR für Trenitalia, 82 Mio. EUR für FS Logistica und 2 206 Mio. EUR für RFI beläuft. Im kontrafaktischen Szenario (ohne die Übertragungen von Vermögenswerten) wird in der Studie ein Unternehmenswert von 4 315 Mio. EUR für Trenitalia, 56 Mio. EUR für FS Logistica und 2 234 Mio. EUR für RFI ermittelt. Zusammengenommen bestehen die Auswirkungen der Vermögensübertragungen in einer Erhöhung des Unternehmenswerts von Trenitalia um 325 Mio. EUR und von FS Logistica um 26 Mio. EUR sowie einer Verringerung des Unternehmenswerts von RFI um 28,3 Mio. EUR. Aus der Studie geht auch hervor, dass von der gesamten Verringerung des Unternehmenswerts von RFI (28,3 Mio. EUR) 16,4 Mio. EUR auf die Übertragung an Trenitalia und der Rest auf die Übertragungen an FS Logistica zurückzuführen sind ([68]).

(89) Insgesamt kommt die PwC-Studie vom April 2019 zu dem Schluss, dass der Anstieg des Unternehmenswerts für die Empfängerinnen (325 Mio. EUR für Trenitalia und 26 Mio. EUR für FS Logistica) infolge der Synergien, die sich aus den Vermögensübertragungen ergeben, den Verlust von RFI (28,3 Mio. EUR) übersteigt. Daraus folgt, dass der Unternehmenswert durch die zu prüfenden Maßnahmen auf der Ebene der FS-Gruppe um 322,7 Mio. EUR gestiegen ist.

([66]) Die WACC werden als gewichteter Durchschnitt der Eigenkapitalkosten und der Fremdkapitalkosten nach Steuern ermittelt, wobei die Gewichtungen der Kapitalstruktur der an den Übertragungen beteiligten Unternehmen entsprechen.

([67]) Sowohl bei Investitionen als auch Kosteneinsparungen handelt es sich um Summen für die Jahre 2010-2017 ohne Abzinsung.

([68]) Mit anderen Worten, in der PwC-Studie vom April 2019 wird geschätzt, dass der Unternehmenswert von RFI 2 222,1 Mio. EUR in dem Szenario betragen hätte, in dem die Übertragungen von Vermögenswerten nur zugunsten von FS Logistica erfolgt wären, während der Unternehmenswert von RFI 2 217,6 EUR in dem Szenario betragen hätte, in dem die Übertragungen von Vermögenswerten nur zugunsten von Trenitalia erfolgt wären.

2. PwC-Studie vom Dezember 2019 über die Übertragung der Vermögenswerte auf Trenitalia

(90) Die PwC-Studie vom Dezember 2019 ist eine weitere Bewertung der Rentabilität der Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia. Wie in der PwC-Studie vom April 2019 wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 die Rentabilität von RFI und Trenitalia in den Szenarien mit und ohne Übertragung der Vermögenswerte verglichen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Studien besteht darin, dass in der PwC-Studie vom Dezember 2019 die Rentabilität im Hinblick auf den Eigenkapitalwert und nicht auf den Unternehmenswert betrachtet wird. Während beim Unternehmenswert das Unternehmen als Ganzes betrachtet wird, d. h. der Wert, der sowohl den Schulden als auch den Aktionären zufließt, spiegelt der Eigenkapitalwert nur den Wert des Unternehmens aus Sicht der Aktionäre wider.

(91) In der PwC-Studie vom Dezember 2019 wird der Eigenkapitalwert anhand des Equity-Modells (discounted cash flow to equity) geschätzt, das aus dem Gegenwartswert der den Aktionären zur Verfügung stehenden freien Zahlungsströme (FCFE) besteht. Diese Zahlungsströme sind die Summe der freien Zahlungsströme an das Unternehmen, die zur Berechnung des Unternehmenswerts (siehe Erwägungsgrund 84) verwendet werden, und der Finanzierungs-Cashflows, d. h. dem Gesamtbetrag der Mittelzuflüsse aus neuen Fremdfinanzierungen, abzüglich der Mittelabflüsse wie Zinsaufwendungen und Schuldentilgung ([69]). Die FCFE ermöglichen es somit, zu messen, wie viele Barmittel für eine potenzielle Dividendenausschüttung an die Aktionäre zur Verfügung stehen. Schließlich ergibt sich der Eigenkapitalwert aus der Berechnung des Gegenwartwerts der freien Zahlungsströme im Vergleich zum Eigenkapital unter Verwendung der Eigenkapitalkosten als Abzinsungssatz.

(92) Sowohl für RFI als auch für Trenitalia sowie für beide Szenarien mit und ohne die Übertragung der Vermögenswerte werden in der PwC-Studie vom Dezember 2019 die freien Zahlungsströme für das Eigenkapital ermittelt, indem die prognostizierten Finanzierungs-Cashflows zu den freien Cashflows an das Unternehmen aus der Studie vom April 2019 addiert werden. Die PwC-Studie vom Dezember 2019 enthält auch einen Endwert des Eigenkapitals am Ende der Laufzeit des Geschäftsplans, d. h. 2018. Bei diesem Endwert handelt es sich um eine Anwendung der Gordon-Wachstumsformel, bei der ein kontinuierliches Wachstum der freien Zahlungsströme zum Eigenkapital in konstantem Tempo angenommen wird, ausgehend von einem normalisierten Niveau dieser Zahlungsströme. Die Normalisierung des freien Cashflows für das Unternehmen stimmt mit dem in der PwC-Studie vom April 2019 (Erwägungsgrund 85) berechneten Zahlungsstrom überein, während die Normalisierung der Finanzierungs-Cashflows darin besteht, die Finanzaufwendungen auf einen etwas niedrigeren Wert als im letzten Jahr der Laufzeit des Geschäftsplans und die Rückzahlungen und Emissionen von Schuldtiteln auf Null festzusetzen. Schließlich wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 der Eigenkapitalwert von RFI und Trenitalia als Gegenwartswert der freien Cashflows des jeweiligen Unternehmens zum Eigenkapital in jedem Szenario berechnet, wobei die Eigenkapitalkosten des jeweiligen Unternehmens als Abzinsungssatz herangezogen werden.

(93) In der PwC-Studie vom Dezember 2019 wird der Wert des Eigenkapitals von Trenitalia und RFI im Szenario mit der Übertragung der Vermögenswerte auf 1 102,3 bzw. 3 813,7 Mio. EUR sowie auf 964,2 bzw. 3 830,4 Mio. EUR im kontrafaktischen Szenario geschätzt. Diese Schätzungen deuten darauf hin, dass die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia einen Wert für die Aktionäre auf Gruppenebene erzeugte, da sie zusätzliches Eigenkapital für Trenitalia in Höhe von 138,1 Mio. EUR generierte und sich das Eigenkapital bei RFI um nur 16,7 Mio. EUR verringerte. Daher enthält die PwC-Studie vom Dezember 2019 zusätzlich zur PwC-Studie vom April 2019 eine weitere Quantifizierung des Vorteils der Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia aus Sicht der FS-Gruppe.

3. Die E.CA-Studie

(94) Die von der Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA durchgeführte E.CA-Studie ([70]) vom Juni 2019 ergänzt die beiden oben genannten Studien und bewertet die Validität der PwC-Studie vom April 2019. Darüber hinaus werden die wirtschaftlichen Gründe für die Übertragungen erläutert und die methodische Entscheidung der PwC-Studie vom April 2019 unterstützt.

([69]) Die Finanzierungs-Cashflows bestehen aus Zinszahlungen ohne Steuern, Schuldentilgung und Emission von Schuldtiteln.

([70]) E.CA ist eine renommierte Wirtschaftsberatungsgesellschaft, die von der FS-Gruppe beauftragt wurde, technisches Fachwissen im vorliegenden Fall bereitzustellen.

(95) In der E.CA-Studie wird erläutert, warum die Methode des Unternehmenswerts im Vergleich zur Eigenkapitalwertmethode geeignet ist, die Effizienzgewinne, die sich aus den Übertragungen von Vermögenswerten ergeben, zu bestimmen. Der Grund dafür ist, dass sich die Methode des Unternehmenswerts auf die Einnahmen und Kosten konzentriert, die von dem Unternehmen insgesamt erwirtschaftet werden, d. h. wo die Effizienzgewinne entstehen. Im Gegensatz dazu verlangt die Eigenkapitalwertmethode Prognosen der Finanzierungs-Cashflows, von denen nicht erwartet wird, dass sie von den Effizienzmaßnahmen, die den Vermögensübertragungen zugrunde liegen, direkt beeinflusst werden. Die Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA ist daher der Auffassung, dass es angemessener ist, die Methode des Unternehmenswerts anzuwenden, um die Rentabilität der Vermögensübertragungen zu bewerten.

(96) In der E.CA-Studie vom Juni 2019 werden auch die Annahmen bewertet, die in der PwC-Studie vom April 2019 zu den WACC getroffen werden. Während sich die PwC-Studie vom April 2019 für die Schätzung des Unternehmenswerts auf einen einzigen WACC-Wert stützt, wird in der E.CA-Studie vom Juni 2019 für jedes an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligte Unternehmen eine Spanne von WACC-Werten erstellt, indem die zur Berechnung der WACC verwendeten Schlüsselparameter, nämlich der Beta-Wert, die Eigenkapitalrisikoprämie und der risikofreie Zinssatz, geändert werden ([71]).

(97) Die E.CA-Studie vom Juni 2019 bestätigt die Ergebnisse der PwC-Studie vom April 2019 zu den Synergien, die sich aus den Übertragungen von Vermögenswerten ergeben. Darin wird festgestellt, dass die höchste Schätzung des Wertverlusts für RFI, die sich aus dem niedrigsten der WACC-Werte von RFI ergibt, 56 Mio. EUR beträgt, während sich die niedrigste Schätzung der Wertgewinne für Trenitalia und FS Logistica, die sich aus den höchsten der WACC-Werte dieser Unternehmen ergibt, auf 195 bzw. 24 Mio. EUR beläuft. Insgesamt würde sich die Wertschöpfung auf FS-Ebene selbst bei Heranziehung konservativer WACC-Werte auf mindestens 163 Mio. EUR belaufen ([72]).

(98) Schließlich veranschaulicht die E.CA-Studie vom Juni 2019 die Beweggründe für die Übertragungen von Vermögenswerten. Die Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA ist der Auffassung, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica zu einer Dezentralisierung der Entscheidungsbefugnis über diese Vermögenswerte innerhalb der FS-Gruppe geführt haben. Nach der Wirtschaftstheorie ([73]) ist es optimal, Entscheidungen über nicht strategische, relativ kleine und gewöhnliche Unternehmensinvestitionen, zu denen Tochtergesellschaften oder Abteilungsmanager wahrscheinlich bessere Informationen haben als ihre Vorgesetzten, zu dezentralisieren. Würden diese Entscheidungen auf zentraler Ebene getroffen, würden sie nicht zu einem optimalen Ergebnis führen. Der Grund dafür ist, dass die Abteilungsleiter keinen Anreiz hätten, ihre Informationen weiterzugeben, da ein Teil der Vorteile dieser Entscheidungen mit ihren Vorgesetzten geteilt würde.

(99) In der E.CA-Studie vom Juni 2019 wird die Auffassung vertreten, dass für die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica dieselbe Wirtschaftstheorie gilt. Die auf diese beiden Unternehmen übertragenen Vermögenswerte wurden für gewöhnliche Geschäftstätigkeiten genutzt, z. B. für Logistik- und Instandhaltungstätigkeiten, die nicht Teil der Kerntätigkeit von RFI waren. Daher kann nach Ansicht der Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass RFI nicht über den gleichen Informationsstand über die Verwendung dieser Vermögenswerte verfügte wie Trenitalia und FS Logistica. Laut E.CA impliziert die Wirtschaftstheorie (siehe Erwägungsgrund 98), dass Trenitalia und FS Logistica ohne die Übertragungen die in den Erwägungsgründen 86 und 87 beschriebenen Investitionen nicht oder nicht in gleicher Höhe getätigt hätten, da ein Teil der Vorteile RFI entstanden wäre. In der E.CA-Studie vom Juni 2019 wird auch die Auffassung vertreten, dass die FS-Gruppe grundsätzlich ein Verhandlungssystem hätte einrichten können, das Investitionen von RFI gegen eine Entschädigung durch Trenitalia und FS Logistica nach sich gezogen hätte, was zu derselben optimalen Investitionsstrategie hätte führen können wie die der Vermögensübertragungen. Der E.CA-Studie zufolge ist es jedoch vernünftigerweise zu erwarten, dass es zu Problemen bei der Auftragsvergabe, zu zeitlichen Unstimmigkeiten und Verzögerungen kommt und das Verhandlungssystem nicht zu einem optimalen Investitionsergebnis führt, es sei denn, die Vermögenswerte befinden sich im Eigentum des Agenten, der von diesen Investitionen profitieren würde.

([71]) Der Beta-Wert einer Aktie ist ein Maß für die Risikobeschaffenheit der Aktie und gibt an, wie stark sich die Rendite auf dem Aktienmarkt insgesamt ändert. Je höher der Beta-Wert, desto größer ist das Risiko einer Aktie. Die Eigenkapitalrisikoprämie ist die Differenz zwischen der Rendite auf einen Aktienindex und dem risikofreien Zinssatz. Der risikofreie Zinssatz ist die Rendite eines Vermögenswerts ohne Ausfallrisiko. Zur Bestimmung der Eigenkapitalkosten sind der risikofreie Zinssatz, der Beta-Wert und die Eigenkapitalrisikoprämie erforderlich.

([72]) Diese Zahl ist das Ergebnis folgender Berechnung: 195 Mio. EUR + 24 Mio. EUR − 56 Mio. EUR.

([73]) Siehe zum Beispiel: Aghion, P., Tirole, J., „Formal and real authority in organisations“, *Journal of political economy*, 1.2.1997, 105(1), S. 1 bis 29; Milton, H., Raviv, A., „Allocation of decision-making authority.“, *Review of Finance*, 9.3.2005, S. 353 bis 383.

(100) Auf der Grundlage dieser Studien ist Italien der Auffassung, dass die Vermögensübertragungen den Marktbedingungen entsprochen hätten.

5.2.4. *Verfälschung des Wettbewerbs*

(101) Italien macht geltend, dass die Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte auf Unionsebene 2007 für den Güterverkehr und 2010 für den Personenverkehr begonnen hat. Die Vorschriften über staatliche Beihilfen hätten erst nach diesen Zeitpunkten gegolten, und alle früheren Interventionen könnten nicht, sofern sie die übrigen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllten, als „Beihilfe", sondern allenfalls als „bestehende Beihilfe" eingestuft werden. In diesem Zusammenhang weist Italien darauf hin, dass die Entscheidung über die Übertragungen von Vermögenswerten zwischen 2007 und 2011 bereits zum Zeitpunkt der Umstrukturierung der FS-Gruppe in den Jahren 2000-2001 getroffen worden sei, also zu einem Zeitpunkt, zu dem unstreitig ist, dass der Markt noch nicht liberalisiert war. Darüber hinaus erinnert Italien daran, dass fast alle 2009 übertragenen Vermögenswerte für den Schienenpersonenverkehr „zweckgebunden" gewesen seien, der erst später liberalisiert wurde ([74]).

(102) Italien verweist auch auf das Urteil in der Rechtssache Chronopost ([75]). Italien zufolge hat der Gerichtshof in dieser Rechtssache angeblich bestätigt, dass die Übertragungen von Vermögenswerten durch Unternehmenstätigkeiten innerhalb einer Gruppe den Wettbewerb nicht verfälschen oder zu verfälschen drohen.

6. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

6.1. **FS**

6.1.1. *Bemerkungen zu den Übertragungsprozessen*

(103) FS unterstützt den in Abschnitt 5.2 zusammengefassten Standpunkt Italiens. FS fügt hinzu, dass die Entscheidung, die Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia und FS Logistica zu übertragen, lange vor den tatsächlichen Zeitpunkten der Übertragung getroffen worden sei. FS fügt hinzu, dass die Art der übertragenen Vermögenswerte für die Verwaltung der italienischen Eisenbahninfrastruktur weder von Bedeutung noch notwendig gewesen sei. Nach Angaben von FS setzten sich die übertragenen Vermögenswerte zusammen aus: größeren Reparaturwerkstätten, Werkstätten und Lagerhäusern außerhalb des Bahngeländes; Grundstücke und Parkplätze außerhalb des Bahngeländes oder, wenn sie sich innerhalb dieser Grenzen befinden, die nicht für den Eisenbahnbetrieb benötigt wurden; Fahrgastgebäude; Dienstgebäude, sonstige Gebäude, die für den Eisenbahnbetrieb nicht von entscheidender Bedeutung sind, und sonstige Gebäude, die aufgrund ihres beabsichtigten Verwendungszwecks „nicht von Bedeutung" sind (z. B. Kantinen und Berufsschulen).

(104) FS macht geltend, dass sich die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia und FS Logistica im Rahmen des Verfahrens zur Neuzuweisung von Vermögenswerten aufgrund rechtlicher und technischer Schwierigkeiten, insbesondere aus technischen Gründen und aus Gründen der amtlichen Katasteraufzeichnung, verzögert habe. Zum einen seien die Aktiva zwar seit 1999 in der Datenbank der Gesellschaft enthalten gewesen, doch seien Kontrollen vor Ort erforderlich gewesen, um die Größe dieser Vermögenswerte (einschließlich ihrer Katastergrenzen) und ihren Wert genau zu bestimmen, bevor sie den verschiedenen Geschäftsbereichen zugewiesen werden konnten. Dazu gehörten Instandhaltungswerkstätten, multifunktionale dynamische Anlagen, große Instandhaltungswerkstätten, bestimmte Güterterminals und andere Immobilien.

(105) Zweitens sei der Prozess auch durch die Änderungen der Rechtsvorschriften in diesem Sektor auf Unionsebene verlangsamt worden: Innerhalb von sechs Jahren waren drei Pakete von Eisenbahnrichtlinien erlassen worden und durch jedes sei der rechtliche Rahmen und damit die Geschäftspläne und die Geschäftsführung der betreffenden Unternehmen erheblich verändert worden.

(106) Diese Komplikationen seien zunächst dadurch gelöst worden, dass die Zuordnung der Vermögenswerte zu den verschiedenen Unternehmen, in denen die Gruppe organisiert war, vereinfacht worden sei. RFI habe einige Immobilien behalten, die nicht im Zentrum ihres Aufgabenspektrums als Infrastrukturbetreiber standen (siehe Erwägungsgründe 16 und 17). Folglich seien einige der in Erwägungsgrund 103 genannten Vermögenswerte, obwohl sie eindeutig mit den Transporten der neu gegründeten Trenitalia in Zusammenhang standen, zu diesem Zeitpunkt nicht Trenitalia zugewiesen worden, sondern seien vorübergehend im Eigentum von RFI verblieben.

(107) Diese ursprüngliche Regelung sei jedoch als vorübergehend angesehen worden: Zum Zeitpunkt der Ausgliederung des Unternehmens im Jahr 2000 sei bereits vorgesehen gewesen, diese Vermögenswerte zu einem späteren Zeitpunkt neu zuzuweisen

([74]) Siehe Erwägungsgrund 35.
([75]) Siehe Fußnote 68.

(108) FS ist der Auffassung, dass die Neuzuweisung von Vermögenswerten an den Verkehrsbetrieb bzw. das Infrastrukturmanagement eines der erklärten Ziele des Geschäftsplans 2007-2011 gewesen sei. Laut FS habe der im Mai 2007 veröffentlichte Geschäftsplan 2007-2011 eine Rationalisierung der Tätigkeiten vorgesehen, die unter anderem durch eine bessere Verwaltung von Immobilien erreicht werden sollte. Dies hätte die Wertschöpfung und die Entwicklung neuer Geschäftsbereiche ermöglicht, u. a. durch die Schaffung eines neuen Logistikbetreibers (FS Logistica) und eines Unternehmens, das auf die Entwicklung von Immobilien und die Erbringung integrierter Dienstleistungen für Städte und umliegende Gebiete (FS Sistemi Urbani) spezialisiert sei.

(109) Die Übertragung von zehn Anlagen in verschiedenen Güterterminals an FS Logistica, die zu den im Geschäftsplan 2007-2011 aufgeführten Initiativen gehörte, baue auf der Gesamtbewertung des Güterverkehrsnetzes und einer zweifachen Analyse auf: Einerseits hätten die Übertragungen darauf abgezielt, die Zahl der Servicepunkte zu verringern, indem sie auf Anlagen mit besserer Betriebsleistung und angemessener technischer Ausrüstung konzentriert wurden; andererseits hätten die Übertragungen darauf abgezielt, Teile von Anlagen in die großen Güterterminals umzuverteilen, um die Sektoren zu ermitteln, die RFI bedienten, und die Teile, die für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen der Konzession für den Infrastrukturbetrieb nicht mehr unbedingt erforderlich waren, wobei die Szenarien der Nachfrageprognose zu berücksichtigen wurden.

(110) In Bezug auf Immobilien macht FS geltend, dass das mit den Übertragungen verfolgte Ziel darin bestehe, i) eine rentable Nutzung von Vermögenswerten (durch die Zuweisung an FS Logistica) zu erreichen, die andernfalls nicht rentabel entwickelt werden könnten; ii) wertvolle Flächen und Grundstücke zu entwickeln, die für andere Zwecke als den Güter- oder Personenverkehr auf der Schiene vorgesehen sind (die FS Sistemi Urbani zugewiesen worden wurden, das von dieser Untersuchung nicht betroffen ist); iii) Ressourcen zur Unterstützung von Unternehmensprogrammen zu schaffen.

(111) Nach Ansicht von FS habe es sich bei der für die Übertragung dieser Vermögenswerte gewählten Methode, d. h. die partielle Ausgliederung ([76]), die die Ausgabe neuer Aktien im Falle von Kapitalerhöhungen (wie der in Abschnitt 3.1 erläuterte Vorgang in Bezug auf Trenitalia) bzw. die Übertragung von Aktien an neue Unternehmen (wie der in Abschnitt 3.3 genannte Vorgang in Bezug auf FS Logistica) umfasst, um typische gruppeninterne Umstrukturierungen gehandelt, die in der Geschäftswelt routinemäßig durchgeführt würden, um das organisatorische Profil eines Unternehmens zu optimieren, seine Effizienz und Leistung zu verbessern und letztlich die Wertschöpfung zu fördern. FS macht geltend, dass die fragliche Methode die Kapitalstruktur der FS-Gruppe wieder austariert habe, damit sie die im Geschäftsplan 2007-2011 vorgesehenen Investitionen ohne Zufuhr neuer Liquidität habe tätigen können.

6.1.2. *Bemerkungen zu den geschäftlichen Gründen für die Übertragungen von Vermögenswerten*

(112) FS argumentiert, dass die Entwicklung von Eisenbahnsystemen in der Vergangenheit die Verfügbarkeit umfangreicher Flächen für die Unterbringung von Eisenbahnanlagen erfordert habe. Auf diesen Geländen seien neben Eisenbahngleisen, Rangierbahnhöfen und Rangierbahnen häufig Gebäude für unterschiedliche Zwecke im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb errichtet worden: Instandhaltung von Fahrzeugen, Lager für Infrastruktur und Material für Schienenfahrzeuge, Materialprüfungsanlagen, Kohle- und Brennstoffdepots, Stromumspannwerke, Personenbahnhöfe, Frachtlager, Parkplätze und Zufahrtsrampen zu Frachtlagern, Schienenfahrzeugdepots, Servicegebäude für Eisenbahnpersonal (wie Kantinen, Umkleideräume, „Eisenbahnhotels“, Räumlichkeiten für soziale Zusammenkünfte, Personalunterkünfte). Diese Organisation habe die etablierten Eisenbahnunternehmen dazu veranlasst, im Laufe der Jahrzehnte einen großen Bestand an Immobilien anzusammeln. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hätten die Schließung vieler Eisenbahnstrecken und die Auslagerung mehrerer Dienstleistungen des Eisenbahnsektors zu einer Anhäufung von „Vermögenswerten, die nicht von Bedeutung waren“ bei den Eisenbahnunternehmen geführt. Die durch die Richtlinie 91/440/EWG bewirkte Trennung von Geschäftsführung und Buchführung hätten im Anschluss die Aufteilung aller Vermögenswerte dieser Unternehmen auf die verschiedenen Akteure erfordert, in die die etablierten Eisenbahnunternehmen aufgeteilt wurden.

([76]) Ein Ausgliederungsprozess eines Unternehmens ist die Trennung eines oder mehrerer Teile der Geschäftstätigkeit eines Unternehmens von der Hauptgesellschaft, sodass es zu einem eigenen Unternehmen wird.

(113) Folglich habe das Hauptziel des FS-Managements darin bestanden, die Vermögenswerte, die von den Unternehmen (RFI), in deren Eigentum sie sich befanden, nicht benötigt wurden, effizienter und ausgewogener zu verteilen. FS macht geltend, dass die Neuzuweisung und Übertragung der Instandhaltungswerkstätten an Trenitalia (durch die Ausgliederung im Jahr 2009) folgenden geschäftlichen Erwägungen entsprochen habe:

a) die Verwaltung der Instandhaltungsdepots und ihrer Nebenflächen habe nicht zur normalen Geschäftstätigkeit von RFI gehört, die diese Anlagen nicht habe aufrüsten und verbessern können, um sie effizienter zu gestalten und auf die Bedürfnisse ihrer Nutzer (d. h. Trenitalia) abzustimmen;

b) die Übertragung des Eigentums an diesen Vermögenswerten auf Trenitalia, die für die Abwicklung des gesamten Instandhaltungsprozesses von Schienenfahrzeugen verantwortlich war, habe die Einleitung von Maßnahmen zur Rationalisierung und Umgestaltung des Netzes der Instandhaltungsanlagen im Einklang mit dem Geschäftsplan der Gruppe ermöglicht;

c) insbesondere die Optimierung des Netzes der Instandhaltungsdepots, seine Umstrukturierung und die Verringerung der Zahl der Zentren hätten Änderungen an der Gestaltung der in Betrieb befindlichen Instandhaltungsdepots notwendig gemacht, von denen einige erhebliche Investitionen erforderten;

d) die Transaktion habe zu einer ausgewogeneren Verteilung der Vermögenswerte auf die Unternehmen der Gruppe beigetragen.

Diese Übertragungen hätten zu einer höheren Vergütung des investierten Kapitals geführt und die Stellung der Gruppe in der Branche gestärkt. Darüber hinaus habe die Übertragung der Vermögenswerte Trenitalia eine bessere Ermittlung der Investitionsbereiche ermöglicht, die erforderlich gewesen seien, um ihre Dienstleistungen zu optimieren und die Investitionen zu steuern.

(114) FS ist der Auffassung, dass die (Neu-)Zuweisung der Instandhaltungswerkstätten vollständig der Art und dem Zweck ähnlicher Transaktionen der Hauptkonkurrenten von FS in der Union entsprochen habe. FS führt einige Beispiele an, nämlich die Unternehmensumstrukturierungen, die im selben Zeitraum von den wichtigsten Eisenbahnkonzernen der Union durchgeführt wurden, insbesondere von der SNCF-Gruppe in Frankreich, RENFE in Spanien, der Deutsche-Bahn-Gruppe in Deutschland und der SNCB in Belgien. Laut FS seien diese Verfahren der Neuorganisation häufig in Form von Unternehmenstransaktionen durchgeführt worden, d. h. Ausgliederungen, von der gleichen Art wie die Übertragungen der FS-Gruppe. Darüber hinaus hätten die von anderen Eisenbahngruppen in der Union durchgeführten Unternehmensumstrukturierungen bestätigt, dass die Instandhaltungsanlagen direkt dem Schienenverkehrsunternehmen zugewiesen wurden oder seiner Kontrolle unterstanden und aus dem Vermögen des Infrastrukturbetreibers entfernt wurden.

(115) Die Übertragungen von Immobilien an FS Logistica, bei der es sich nicht um ein Eisenbahnunternehmen handelt, stünden ebenfalls im Einklang mit der allgemeinen Geschäftsstrategie der Gruppe. Bei den auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerten handele es sich um Teile von Frachtanlagen, Gebäuden und Grundstücken, die für logistische Tätigkeiten (Umschlag, Frachtlagerung und Lagerung) bestimmt seien und vollständig Teil der Tätigkeiten seien, die FS Logistica innerhalb der FS-Gruppe speziell zugewiesen seien. FS macht ferner geltend, dass sich die Übertragungen als wirtschaftlich effizient erwiesen hätten, wie die Verbesserung der Vergütung des in FS Logistica investierten Kapitals und die wichtigsten Wirtschaftsindikatoren des Unternehmens sowie die stetige Erhöhung der Betriebsmarge von FS Logistica (in Bezug auf die Immobilienverwaltung) zeigten.

6.1.3. *Bemerkungen zur Einhaltung der EU-Vorschriften*

(116) Laut FS verlangten weder die Richtlinie 91/440/EWG in der geänderten Fassung noch die Richtlinie 2012/34/EU, dass Eisenbahnverkehrstätigkeiten und der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur von getrennten Unternehmen ausgeübt werden.

(117) Laut FS lasse der Rechtsrahmen der Union den Mitgliedstaaten die Freiheit, Struktur, Organisation und gruppeninterne Zuweisung von Vermögenswerten festzulegen; außerdem schränke er die Freiheit, die verschiedenen Tätigkeiten, Ressourcen und Vermögenswerte unter den verschiedenen Unternehmen einer Gruppe aufzuteilen, nicht ein. FS fügt hinzu, dass die durch die Unionsregelung eingeräumte Freiheit umso mehr gelte, als die Vermögenswerte, die Gegenstand gruppeninterner Übertragungen seien, nicht als „Infrastruktur“ anzusehen sind. Laut FS würden in Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG Güterterminals oder Instandhaltungslager nicht als Eisenbahninfrastruktur eingestuft. Dementsprechend könne die FS-Gruppe das Verfahren der Neuzuweisung von Vermögenswerten nach eigenem Ermessen durchführen.

(118) Darüber hinaus macht FS geltend, dass die Übertragung der Vermögenswerte durch Ausgliederung von RFI an Trenitalia und FS Logistica mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang stehe, wie es der Gerichtshof u. a. in seinen Urteilen vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Eni-Lanerossi ([77]) und in der Rechtssache C-305/89, Alfa Romeo ([78]), ausgeführt habe.

(119) FS macht geltend, dass eine ordnungsgemäße Instandhaltung ein notwendiges Element für die Einhaltung der Bedingungen des Dienstleistungsvertrags zwischen Trenitalia und den italienischen Regionen sei ([79]); dies bestätige, dass Instandhaltungsanlagen ein untrennbarer Bestandteil des Investitionsprogramms von Trenitalia seien.

(120) FS fügt hinzu, dass die geplanten Instandhaltungsinvestitionen auf der Ebene der FS-Gruppe zu einer Verbesserung der Dienstleistungen sowie zu Umsatz- und Rentabilitätssteigerungen führen dürften. Zur Untermauerung dieser Aussage führt FS aus, dass die von FS erstellte Rentabilitätsanalyse eine vom Markt geforderte Rendite des investierten Kapitals von etwa 8 % für Trenitalia und von 5,5 % für RFI zeige, wie in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 10

Vergleich der Rentabilität von Trenitalia und RFI im Jahr 2008

Trenitalia	2008 (in Mrd. EUR)	WACC	% NIC	Gewichtete WACC
NIC (investiertes Nettokapital) mittel-/langfristig	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC regional	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC Fracht	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Investiertes Kapital	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008	WACC	% NIC	Gewichtete WACC
NIC konventionelles Netz	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC Hochgeschwindigkeit/hohe Kapazität	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Investiertes Kapital	**31,330**			**5,5 %**

Quelle: FS

(121) Laut FS bestätigt diese differenzierte Rentabilität, dass das Zuweisungsverfahren sowohl aus strategischen als auch aus geschäftlichen Gründen und zur Erzielung einer höheren Rendite auf Gruppenebene durchgeführt worden waren.

6.1.4. *Bemerkungen zur Einhaltung des Gesellschaftsrechts und der Rechnungslegungsvorschriften*

(122) FS macht geltend, dass die Ausgliederungstransaktionen von RFI an Trenitalia und FS Logistica Transaktionen zwischen Unternehmen „unter gemeinsamer Kontrolle" darstellten, da beide vollständige Tochtergesellschaften von FS sind. Die in Rede stehenden Transaktionen seien durch die Übertragung der Vermögenswerte innerhalb der Gruppe zu ihrem Buchwert abgewickelt worden. Nach Ansicht von FS sei diese Wahl aus Sicht der Muttergesellschaft FS sowohl aus zivilrechtlicher als auch aus buchhalterischer Sicht völlig legitim.

([77]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission (im Folgenden „Eni-Lanerossi"), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([78]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission (im Folgenden „Alfa Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([79]) Bei dem zwischen Trenitalia und den italienischen Regionen geschlossenen Dienstleistungsvertrag handelte es sich um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, in dem die Mengen, Qualitätsstandards, Entgelte und Betriebskriterien für die von Trenitalia innerhalb dieser Regionen zu erbringenden Dienste sowie die an Trenitalia zu zahlenden Ausgleichsleistungen festgelegt wurden.

6.2. **Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB)**

(123) Laut GEB ([80]) sollten Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 91/440/EWG in ihrer Leitung und Verwaltung unabhängig vom Staat sein; insbesondere seien „Vermögenswerte, Haushalte und Konten von denen des Staates getrennt". Laut GEB stehe es den Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 5 der genannten Richtlinie frei, unbeschadet der Verpflichtung zur getrennten Buchführung ihre interne Organisation festzulegen. Diese Bestimmung verlange nicht die Gründung zweier getrennter Gesellschaften, und die Richtlinie 91/440/EWG sei als lex specialis anzusehen, die Vorrang vor den wettbewerbsrechtlichen Vorschriften habe.

(124) Laut GEB stehe es den Eisenbahnunternehmen gemäß den einschlägigen Richtlinien der Union frei, Vermögenswerte wie Instandhaltungsanlagen, Güterterminals und andere Immobilien, die nicht unter die Definition der Eisenbahninfrastruktur in den Richtlinien der Union (Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG und Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU) fielen, innerhalb ihrer Organisation und auf eigene Entscheidung zuzuweisen. Aus Branchensicht würden in der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten Instandhaltungswerkstätten für Schienenfahrzeuge in der Regel von einem Eisenbahnunternehmen genutzt. In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte innerhalb derselben Gruppe öffentlicher Unternehmen vertritt die GEB schließlich die Auffassung, dass der Gerichtshof im Urteil France Telecom vom 19. März 2013 ([81]) klargestellt habe, dass der Begriff der staatlichen Beihilfe eine Prüfung erfordert, ob weder eine Verringerung des Staatshaushalts noch ein zusätzliches finanzielles Risiko für den Staatshaushalt vorliegt. Bei einer Übertragung der Vermögenswerte innerhalb einer aus mehreren öffentlichen Unternehmen bestehenden Gruppe seien diese beiden Voraussetzungen stets erfüllt.

6.3. **FerCargo**

(125) Wie in Erwägungsgrund 8 dargelegt, vertritt FerCargo mehrere italienische Eisenbahnunternehmen, die Schienengüterverkehrsdienste anbieten ([82]).

6.3.1. *Zu den Vermögensübertragungen*

(126) FerCargo weist darauf hin, dass die zu prüfenden Maßnahmen nicht leicht rückverfolgbar seien. In den Jahresberichten von RFI würden Anzahl und Art der auf Trenitalia und FS Logistica übertragenen Vermögenswerte unzureichend dargestellt.

(127) FerCargo fügt hinzu, dass die übertragenen Vermögenswerte entgegen dem Vorbringen der italienischen Behörden für die Erbringung der im Mindestzugangspaket enthaltenen Dienste und den Gleiszugang zu den Serviceeinrichtungen unerlässlich seien, die die Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 5 und Anhang 2 der Richtlinie 2001/14/EG von den Mitgliedstaaten verlangen könnten ([83]). Artikel 20 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003, mit dem diese Richtlinie in nationales Recht umgesetzt wurde, sehe ausdrücklich vor, dass internationale Unternehmensvereinigungen und Eisenbahnunternehmen Anspruch auf Zugang zu Güterterminals, Rangierbahnhöfen, Zugkopplungseinrichtungen, Lagereinrichtungen für Fahrzeuge und Güter, Instandhaltungs- und andere technische Anlagen unter nichtdiskriminierenden Bedingungen haben und diese nutzen können.

([80]) Laut ihrer Website www.cer.be vereint die GEB fast 70 Eisenbahnunternehmen, ihre nationalen Verbände sowie Infrastrukturbetreiber und Fahrzeugleasinggesellschaften. Die GEB-Mitglieder repräsentierten 71 % der Länge des europäischen Schienennetzes, 76 % des europäischen Güterverkehrs und 92 % des Schienenpersonenverkehrs in Europa.

([81]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. März 2013, Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission u. a. und Kommission/Frankreich (im Folgenden „France Telecom"), verbundene Rechtssachen C-399/10 P und 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]) Gemäß Anhang 2 der Richtlinie 2001/14/EG umfasst das Mindestzugangspaket:
a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität;
b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität;
c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Artikel 13 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 sehe vor, dass der Infrastrukturbetreiber einen Jahresbericht mit dem Titel „Prospetto Informativo della Rete“ (im Folgenden „PIR“) veröffentlicht, in dem die wesentlichen Anlagen aufgeführt sind, zu denen Eisenbahnunternehmen nach Unionsrecht und nationalem Recht Zugang erhalten sollen.

(128) FerCargo zufolge wiesen die PIR für die Jahre 2008, 2009 und 2010 einen drastischen Rückgang dieser wesentlichen Anlagen von 108 auf 71 zwischen 2008 und 2009 aus, was sich aus der Richtlinie von 2009 ergebe. Aus den von Trenitalia veröffentlichten technischen Unterlagen gehe jedoch hervor, dass einige der Vermögenswerte, die übertragen wurden und folglich für andere Eisenbahnunternehmen nicht zur Verfügung stehen, nach wie vor für die Geschäftspartner von Trenitalia als technisch in Gebrauch gelten ([84]).

(129) FerCargo ist der Auffassung, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen auf die zu prüfenden Maßnahmen anwendbar sind. Erstens sei die Maßnahme nach der Öffnung des Güterverkehrsmarkts durchgeführt worden. Zweitens macht FerCargo geltend, dass alle Kriterien für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe erfüllt seien:

a) *staatliche Mittel und Zurechenbarkeit:* die übertragenen Vermögenswerte seien stets von RFI selbst genutzt worden, um Zugang zu wesentlichen Einrichtungen zu gewähren. FerCargo stellt fest, dass die Maßnahmen dem italienischen Staat zuzurechnen seien, der 100 % des Kapitals von FS hält und kontrolliert, alle Mitglieder des FS-Vorstands ernennt und den Prozess der Vermögensübertragung sowie die Tätigkeiten von RFI als Infrastrukturbetreiber beaufsichtigt hat. FerCargo zufolge ist RFI ein öffentliches Unternehmen im Sinne der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission ([85]);

b) *wirtschaftlicher Vorteil:* die zu prüfenden Maßnahmen verschafften den Tochtergesellschaften von FS (Trenitalia und FS Logistica) einen wirtschaftlichen Vorteil, da sie eine unentgeltliche Übertragung von Vermögenswerten auf diese Unternehmen zur Folge gehabt hätten. FerCargo bezweifelt, dass es sich bei den zu prüfenden Maßnahmen lediglich um eine gruppeninterne (und damit wirtschaftlich neutrale) Umstrukturierung handelt: nach Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie von 2009 habe diese Neuorganisation im Rahmen der Kapitalerhöhung von FS stattgefunden, während die Übertragung der Instandhaltungsanlagen in Artikel 2 ausdrücklich mit der Notwendigkeit begründet worden sei, das Kapital von Trenitalia aufzustocken. Schließlich hält FerCargo die Rechtsprechung Banque Postale ([86]) für irrelevant, da es in jener Rechtssache um die Gründung einer neuen Gesellschaft auf der Grundlage von Vermögenswerten gehe, die bereits bei La Poste für die Erbringung von Finanzdienstleistungen vorgesehen gewesen seien. Die von RFI als Infrastrukturbetreiber eingesetzten Vermögensübertragungen an Trenitalia und andere FS-Gesellschaften entsprächen vielmehr einem „Geschenk“, das der Erhöhung des Kapitals dieser Unternehmen gedient habe;

c) *Selektivität:* Begünstigte der Vermögensübertragungen seien nur die Tochtergesellschaften von FS;

d) *Wettbewerbsverfälschung:* FerCargo zufolge haben die zu prüfenden Maßnahmen den Wettbewerb in mehrfacher Hinsicht verfälscht. Erstens sei konkurrierenden Eisenbahnunternehmen der Zugang zu wichtigen Einrichtungen (z. B. Grenzeinrichtungen in Ventimiglia und Triest) verwehrt worden, ohne zuvor von Italien zu der Liste der an Trenitalia zu übertragenden Einrichtungen konsultiert worden zu sein; zweitens habe die Kapitalerhöhung Trenitalia einen besseren Zugang zu Bankfinanzierungen ermöglicht, insbesondere für Projekte außerhalb des Schienengüterverkehrs (z. B. Finanzierung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und Erwerb von ETR-1000-Triebzügen ([87])); drittens habe RFI angesichts der neuen Organisation wesentlicher Einrichtungen infolge der Übertragung der Vermögenswerte die Organisation des Zugmanövrierens auf Kosten der mit Trenitalia konkurrierenden Eisenbahnunternehmen erheblich geändert. FerCargo fügt hinzu, dass die Anlagen nicht auf die Tochtergesellschaften der FS-Gruppe hätten übertragen werden dürfen, sondern ausgeschrieben hätten werden müssen. FerCargo zufolge hätten die Übertragungen von Anlagen an Unternehmen der FS-Gruppe, die mit anderen Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb stehen, zu wettbewerbswidrigem Verhalten und zu einer ineffizienten Verwaltung dieser Anlagen geführt.

([84]) Einheitliche Entfernungstabelle für den grenzüberschreitenden Güterverkehr: Liste der Bahnhöfe – Liste der Annahme-/Lieferstellen (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: Lista delle Stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna), erstellt von Trenitalia, 1. Juli 2010, S. 27, 28 und 29.

([85]) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).

([86]) Siehe Erwägungsgrund 81.

([87]) ETR 1000 ist ein Hochgeschwindigkeitszug, der von Trenitalia im Personenverkehrssegment eingesetzt wird.

7. BEMERKUNGEN ITALIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DRITTER

7.1. Stellungnahme zum Vorbringen von FerCargo

(130) Italien vertritt die Auffassung, dass sich die Stellungnahme von FerCargo hauptsächlich auf die Verwaltung von Frachtanlagen beziehe und daher nicht der beihilferechtlichen Kontrolle unterliege. Italien ist der Auffassung, dass FerCargo keine entscheidenden Anhaltspunkte für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe vorbringe und den Ermessensspielraum, den das Unionsrecht öffentlichen Unternehmen hinsichtlich ihrer internen Organisation einräumt, falsch ausgelegt habe.

(131) Italien fügt hinzu, dass das Kriterium der Zurechenbarkeit nicht erfüllt sei: FS sei eine vom Staat in rechtlicher, organisatorischer und funktioneller Hinsicht völlig getrennte Unternehmensstruktur. Daher seien auch ihre Vermögenswerte und ihre Konten vom Staatshaushalt getrennt; die zu prüfenden Maßnahmen seien von FS und nicht vom Staat beschlossen worden; diese Maßnahmen führten nicht zu einer Übertragung staatlicher Mittel an FS.

(132) Italien erklärt, dass die Übertragungen von Vermögenswerten FS keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hätten: nach der Chronopost-Rechtsprechung ([88]) seien Transfers, die im Rahmen einer teilweisen gruppeninternen Spaltung durchgeführt werden, aus beihilferechtlicher Sicht irrelevant. Mit diesen Vorgängen habe das Unternehmen in seiner Gesamtheit Vermögenswerte von einem Unternehmen in einem anderen innerhalb der Gruppe neu positioniert, die Anzahl und der Gesamtwert der Vermögenswerte innerhalb der Gruppe seien jedoch unverändert geblieben, ohne der FS-Gruppe einen wirtschaftlichen Vorteil zu verschaffen. Italien vertritt die Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen eine typische Geschäftsmaßnahme darstellten, die darauf abgezielt habe, die Organisation des Unternehmens zu optimieren, um seine Effizienz und Leistungsfähigkeit zu verbessern und letztlich die Wertschöpfung zu fördern.

(133) In Bezug auf die Art der übertragenen Vermögenswerte erklärt Italien, dass die Neuzuweisung von Vermögenswerten innerhalb von FS bestimmte Vermögenswerte betreffe, die bereits seit ihrer Gründung im Portfolio von Trenitalia hätten sein sollen (Instandhaltungsanlagen), d. h. Vermögenswerte, die für den Infrastrukturbetrieb nicht mehr relevant waren. Zu den angeblichen Auswirkungen, die die Übertragungen auf den Betrieb der von FerCargo vertretenen Eisenbahnunternehmen gehabt hätten, stellt Italien Folgendes fest:

a) es seien keine Frachtdepots und Terminals an Trenitalia übertragen worden;

b) der Abbau von Einrichtungen, die anderen Eisenbahnunternehmen offen stehen, sei nicht in der von FerCargo beschriebenen Weise erfolgt. Wie aus der PIR-Ausgabe vom Dezember 2009 und den nachfolgenden verfügbaren Ausgaben hervorgehe, sei die Referenzliste der wesentlichen Einrichtungen, die anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt werden, viel weiter gefasst als die von FerCargo beschriebene;

c) alle von FerCargo genannten Anlagen seien in den PIR von 2009, 2010 und den Folgejahren enthalten, was bedeute, dass sie (im Gegensatz zu den Behauptungen von FerCargo) Trenitalia wie allen anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt wurden;

d) schließlich gebe es Belege dafür, dass bestimmte Eisenbahnunternehmen, die auch Mitglieder von FerCargo sind, 2010-2013 in mehreren Anlagen tätig gewesen seien, die FerCargo nach den Übertragungen von Vermögenswerten für unzugänglich hielt.

8. WÜRDIGUNG DER MAßNAHMEN

8.1. Vorliegen einer Beihilfe

(134) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.

(135) Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV angesehen werden kann, müssen daher die folgenden vier Kriterien erfüllt sein: i) Sie muss vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden, ii) sie muss einem Unternehmen einen Vorteil verschaffen, iii) sie muss selektiv sein, d. h. bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen und iv) sie muss den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

([88]) Siehe Erwägungsgrund 81.

(136) Nach ständiger Rechtsprechung könnte das Eingreifen öffentlicher Stellen in das Kapital eines Unternehmens, gleich in welcher Form, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn die Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt sind ([89]).

(137) Ein Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist jedweder wirtschaftliche Vorteil, den ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne staatliches Eingreifen, nicht erlangt hätte ([90]).

(138) Ein Vorteil wird jedoch nicht gewährt, wenn ein Mitgliedstaat nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten handelt („Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten“) ([91]).

(139) Italien macht geltend, dass die zu prüfenden Maßnahmen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen, sodass kein Vorteil gewährt worden sei und die Maßnahmen daher keine staatliche Beihilfe darstellten. Die Kommission wird daher in den Abschnitten 8.1.1.1 und 8.1.1.2 prüfen, ob Italien im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gehandelt hat.

8.1.1.1. Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

(140) Die Kommission wird die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten prüfen, um festzustellen, ob der Staat bei der Entscheidung über die zu prüfenden Maßnahmen als Behörde und nicht als Wirtschaftsbeteiligter gehandelt hat. Zunächst wird die Kommission prüfen, ob das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten überhaupt auf die von FS ergriffenen Maßnahmen zur Übertragung der Vermögenswerte anwendbar ist.

(141) Die Kommission stellt fest, dass das Vorliegen von Gründen der öffentlichen Ordnung für sich genommen nicht ausreicht, um die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auszuschließen. Darüber hinaus beschloss FS im vorliegenden Fall, die Vermögenswerte auf der Grundlage des in den Erwägungsgründen 18 und 19 genannten Geschäftsplans 2007-2011 von RFI auf Trenitalia und FS Logistica ([92]) zu übertragen. Dieser Geschäftsplan zielte darauf ab, die Verwaltung der FS-Gruppe zu rationalisieren und einen Wert zu schaffen, der unter anderem durch eine bessere Verwaltung von Immobilien erzielt werden sollte (siehe Erwägungsgrund 108).

8.1.1.1.1. Italien hat nicht als Behörde gehandelt

(142) Die Kommission erinnert daran, dass der Gerichtshof die Auffassung vertreten hat, dass die Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten letztendlich davon abhängt, ob der Staat in seiner Eigenschaft als Wirtschaftsbeteiligter und nicht in seiner Eigenschaft als Träger öffentlicher Gewalt einem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat ([93]). Staatliche Interventionen, die hoheitliche Pflichten des Staates erfüllen sollen, können nicht mit den Interventionen eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers verglichen werden ([94]).

(143) Um festzustellen, ob die zu prüfenden Maßnahmen die Ausübung hoheitlicher Befugnisse darstellen, muss die Kommission Folgendes prüfen: i) ihre Art und ihren Zweck, ii) den Kontext, in dem sie ergriffen wurden, iii) das verfolgte Ziel und iv) die Vorschriften, denen sie unterliegen.

8.1.1.1.2. Art und Zweck der Maßnahmen

(144) Im vorliegenden Fall bestehen die zu prüfenden Maßnahmen in den Übertragungen von Vermögenswerten mit dem Ziel, die Nutzung der Vermögenswerte der FS-Gruppe zu rationalisieren, um die Rentabilität der FS-Gruppe zu erhöhen ([95]).

([89]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, C-278/92 bis C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, Rn. 20 und die dort angeführte Rechtsprechung; und Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia/Kommission, C-399/00 und C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([90]) Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) u. a./La Poste u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 60; Urteil vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, Rn. 41, und Urteil vom 19. Dezember 2019, Arriva Italia u. a., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, Rn. 46 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([91]) Die Begriffe „marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber“ und „marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter“ können austauschbar verwendet werden; sie sind beschrieben in der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 73-82.

([92]) Vgl. Abschnitt 3.

([93]) Zu Investitionen vgl. das Urteil vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 79-82 und 87.

([94]) Urteil des Gerichts vom 15. Dezember 2009, EDF/Kommission, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, Rn. 228.

([95]) Siehe Erwägungsgründe 112 bis 115.

8.1.1.1.3. Zum verfolgten Ziel und zum Kontext der Maßnahmen

(145) In Bezug auf das verfolgte Ziel ist hervorzuheben, dass weder der Inhalt des Geschäftsplans 2007-2011 noch der Kontext, in dem die Übertragungen beschlossen wurden, auf politische Ziele hindeuten, die der Entscheidung von FS zugrunde liegen würden, die zu prüfenden Maßnahmen durchzuführen.

(146) Insbesondere weisen die zu prüfenden Maßnahmen und der entsprechende Geschäftsplan 2007-2011 nicht auf Gemeinwohlziele hin: es wird weder auf die besonderen Rechte verwiesen, die RFI als nationaler Eisenbahninfrastrukturbetreiber innehat, noch auf die Rechte, die Trenitalia im Rahmen der an das Unternehmen vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge besitzt. Die zu prüfenden Maßnahmen beziehen sich auch nicht auf das Ziel von öffentlichem Interesse, die Anbindung und die „territoriale Kontinuität" innerhalb Italiens zu gewährleisten.

(147) Umgekehrt wurden die zu prüfenden Maßnahmen unter der Leitung der Holding der FS-Gruppe, FS, die als einzige Aktionärin auftrat, beschlossen und durchgeführt und ausschließlich von finanziellen Erwägungen bestimmt.

(148) FS hat den Umstrukturierungsprozess ab 2007 eingeleitet und vorangetrieben. Dieser Prozess begann mit der Annahme des von FS beschlossenen Geschäftsplans 2007–2011 (siehe Erwägungsgrund 18). Die Annahme dieses Geschäftsplans führte zur Annahme und anschließenden Umsetzung der zu prüfenden Maßnahmen, die in Abschnitt 3.1 dieses Beschlusses beschrieben sind. Wie in Erwägungsgrund 18 dargelegt, wurde der Geschäftsplan 2007-2011 im Zusammenhang mit erheblichen finanziellen Verlusten der FS-Gruppe (über 2 Mrd. EUR) angenommen und war für die Organisation der internen Umstrukturierung zur Wiederherstellung der finanziellen Rentabilität von entscheidender Bedeutung. Zusätzlich zu Kostensenkungsmaßnahmen beschloss FS, die Zuweisung der auf die verschiedenen Unternehmen der FS-Gruppe verstreuten Immobilien und Anlagen zu rationalisieren. Dieser Prozess führte zur Gründung spezieller Tochtergesellschaften, auf die die für bestimmte Tätigkeiten verwendeten Vermögenswerte übertragen wurden.

(149) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die verschiedenen Schritte des Entscheidungsprozesses, die zur Annahme der in Erwägungsgrund 40 dargelegten Einzelentscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte geführt haben, dasselbe Ziel verfolgen, nämlich die Rationalisierung der Zuweisung der Vermögenswerte im Hinblick auf eine Steigerung der Rentabilität und Effizienz der FS-Gruppe:

a) FS leitete mit Schreiben vom 19. September 2007 das Projekt der Zuweisungen der Vermögenswerte im Rahmen des Geschäftsplans 2007–2011 (Erwägungsgrund 18) ein, in dem auf die Unternehmensumstrukturierung und das Reorganisationsverfahren Bezug genommen wird ([96]).

b) Am 23. April 2008 genehmigte der FS-Vorstand die Einleitung der Neuzuweisung von Vermögenswerten. Der FS-Vorstand übte seine Aufsicht über die strategischen Entscheidungen aus, die durch seinen Investitionsausschuss getroffen werden mussten ([97]). Nach dem Protokoll der Sitzung des FS-Vorstands fand an diesem Tag Folgendes statt: „Das vorrangige Ziel der Vermögensübertragung ist es, unter anderem durch die Nutzung spezieller Unternehmensstrukturen, wie FS Logistica und FS Sistemi Urbani, die Wertsteigerung oder bessere Nutzung von Vermögenswerten zu ermöglichen, die nicht eng mit den spezifischen Tätigkeiten des Infrastrukturbetreibers (RFI) oder des Eisenbahnunternehmens (Trenitalia) verbunden sind." Aus dem Protokoll dieser Vorstandssitzung geht hervor, dass dieses Ziel durch eine „strategische Analyse und Bewertung der von den Eigentümergesellschaften ermittelten ‚verfügbaren' Vermögenswerte durch die Holdinggesellschaft erreicht wird. Innerhalb der Holdinggesellschaft gewährleistet der Investitionsausschuss die strategische Gültigkeit der Zuweisung der Vermögenswerte insgesamt und entscheidet über die am besten geeignete Vermögenszuweisung."

c) FS setzte die am 23. April 2008 getroffene Entscheidung über das strategische Management um und stellte eine multidisziplinäre Taskforce auf, die die Aufgabe hatte, eine angemessene Vermögensübertragung vorzuschlagen, wobei der Schwerpunkt auf der finanziellen Rentabilität der Neuzuweisung der Vermögenswerte lag. Die Taskforce verfolgt folgende Leitprinzipien ([98]) bei den Vorschlägen der Vermögensübertragung: i) Ermittlung der Vermögenswerte, die auf ein anderes Unternehmen übertragen werden könnten, durch jedes operative Unternehmen der FS-Gruppe; ii) strategische Bewertung durch FS, die über die am besten geeignete Vermögensübertragung entscheidet und iii) Vorbereitung und Durchführung der spezifischen Maßnahmen zur Übertragung der Vermögenswerte auf Ebene der operativen Unternehmen.

([96]) Siehe Erwägungsgrund 45. In dem Schreiben heißt es: „Im Rahmen des umfassenderen Umstrukturierungs- und Neuorganisierungsprozesses im Zuge der Entwicklung der Gruppe beruhen die im Geschäftsplan 2007-2011 festgelegten Ziele unter anderem auf der Maximierung der Effizienz bei der Nutzung aller Vermögenswerte, die sich im Eigentum der Gruppe befinden. Insbesondere in Bezug auf das Grundstücksvermögen setzt diese Zuweisung voraus, dass jedes Unternehmen der [FS-]Gruppe rasch alle nichtgewerblichen, nichtsektorspezifischen oder sektorspezifischen Vermögenswerte ermittelt, die nicht mehr der dem einzelnen Unternehmen übertragenen Aufgabe dienen."

([97]) Siehe Erwägungsgrund 45.

([98]) Siehe Protokoll der Vorstandssitzung von RFI vom 24. November 2008.

(150) Daher wurden die tatsächlichen Entscheidungen zur Genehmigung der zu prüfenden Maßnahmen von FS zusammen mit ihren Tochtergesellschaften getroffen ([99]). Konkret wurden diese Entscheidungen im September 2009 in Bezug auf Trenitalia (siehe Erwägungsgründe 41 und 42) und im Oktober 2007, November 2008 und Dezember 2010 in Bezug auf FS Logistica gefasst (siehe Erwägungsgründe 43 und 44). Dieses Ergebnis wird durch den Erlass der Richtlinie von 2009 nicht infrage gestellt. Die Kommission stellt fest, dass einige dieser Entscheidungen vor dem Erlass der Richtlinie von 2009 getroffen wurden. Darüber hinaus sah die Richtlinie von 2009 keine spezifischen Maßnahmen vor, es wurden keine genauen Vermögenswerte aufgeführt, die übertragen werden sollten, und es wurden auch keine konkreten finanziellen Einzelheiten zu diesen Maßnahmen angegeben. In den Artikel 1 und 2 der Richtlinie von 2009 wird lediglich auf das allgemeine Ziel verwiesen, die Struktur der FS-Gruppe zu rationalisieren und es der FS und ihren Tochtergesellschaften zu überlassen, über die genauen zu treffenden Maßnahmen zu entscheiden und diese umzusetzen ([100]).

(151) Die Kommission stellt ferner fest, dass Italien drei Studien ([101]) vorgelegt hat, die auf Daten und Informationen beruhen, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbar waren, und auf Entwicklungen, die vorhersehbar waren. Mit diesen Studien soll die Rentabilität rekonstruiert werden, die FS als Aktionärin von den Vermögensübertragungen erwarten konnte. Wie in Abschnitt 8.1.1.2 erläutert und dargelegt, zeigen diese Studien, dass jeder private Kapitalgeber, der sich in der gleichen Lage wie FS befunden hätte, diese Übertragungen vorgenommen hätte, da die Übertragung der Vermögenswerte an Trenitalia und FS Logistica zu einer Erhöhung des Eigenkapitalwerts dieser Unternehmen geführt hätte, die über dem Verlust des Eigenkapitals gelegen hätte, der durch den Abzug der Vermögenswerte bei RFI entstanden wäre.

8.1.1.1.4. Schlussfolgerung zur Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

(152) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass FS in ihrer Eigenschaft als Investorin/Aktionärin gehandelt hat und dass das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im vorliegenden Fall anwendbar ist.

8.1.1.2. Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

8.1.1.2.1. Methodischer Ansatz

(153) Die Kommission muss prüfen, ob die zu untersuchenden Maßnahmen den normalen Marktbedingungen entsprachen, d. h. ob ein gewinnorientierter privater Marktteilnehmer, der sich in der gleichen Lage befunden hätte wie FS, solche Maßnahmen durchgeführt hätte.

(154) Um zu beurteilen, ob die Vermögensübertragungen marktkonform waren, nimmt die Kommission die Perspektive einer Holdinggesellschaft ein, die entscheiden muss, ob sie einer Tochtergesellschaft Eigenkapital zuführt. Der Grund dafür ist, dass die Übertragungen der Vermögenswerte durch das Abtrennen der Vermögenswerte von RFI und ihre Zuweisung an die begünstigten Unternehmen (Trenitalia und FS Logistica) zu einer Erhöhung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen und zu einer Verringerung des Eigenkapitals des ursprünglichen Eigentümers der Vermögenswerte führen. Konkret besteht die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten darin, die Nettogewinne der Holdinggesellschaft FS als Aktionärin zu berechnen, d. h. die Wertsteigerung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen (Trenitalia und FS Logistica) mit dem Wertverlust des Eigenkapitals von RFI infolge der Übertragungen von Vermögenswerten zu vergleichen und zu beurteilen, ob das Ergebnis der Übertragungen für FS als alleinige Aktionärin all dieser Unternehmen in Bezug auf den Gesamtwert des Eigenkapitals dieser Unternehmen insgesamt positiv ist.

([99]) Siehe Erwägungsgründe 40 bis 45.

([100]) In Artikel 1 der Richtlinie von 2009 heißt es: „Um die Instandhaltungslast, die derzeit vollständig vom Staat getragen wird, zu verringern, wird RFI ermächtigt, die nicht in der Liste in Anhang 1 aufgeführten Frachtdepots auf andere Unternehmen der FS-Gruppe – einschließlich Trenitalia – im Rahmen von Umstrukturierungen oder Transaktionen zur Kapitalerhöhung/Vermögenssteigerung frei zu übertragen."

In Artikel 2 der Richtlinie von 2009 heißt es: „Um die Instandhaltungs- und Verwahrungslast, die derzeit vollständig vom Staat getragen wird, zu verringern und die Vermögenswerte von Trenitalia zu steigern/eine Kapitalerhöhung durchzuführen, legt RFI dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr innerhalb von 60 Tagen nach Erlass dieser Richtlinie einen Plan vor, in dem für jede dem Betreiber gehörende Instandhaltungsanlage für Fahrzeuge deren funktionale Spezialisierung angegeben wird, sofern vorhanden."

([101]) Siehe Abschnitt 5.2.3.2.

(155) Im Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Bedenken hinsichtlich des potenziellen wirtschaftlichen Vorteils, der sich aus den Übertragungen an die begünstigten Unternehmen ergeben könnte, da diese die Vermögenswerte ohne Gegenleistung erhielten (Erwägungsgrund 59). Die Übertragungen führten zwar nicht zu Barzahlungen der Empfänger, die Kommission stellt jedoch fest, dass die Vermögensübertragungen einer Kapitalzuführung in Form von Sachleistungen zugunsten der begünstigten Unternehmen gleichkommen. Somit könnten die Vorteile der Vermögensübertragungen sich in Form höherer Gewinne zeigen, die der Aktionärin der begünstigten Gesellschaften, d. h. FS, zufließen.

(156) Die Kommission ist zwar der Auffassung, dass die Vermögensübertragungen einer Kapitalzuführung in Form von Sachleistungen ähneln, stellt aber auch fest, dass diese Vermögenswerte bereits von Tochtergesellschaften der FS-Gruppe genutzt wurden. Auf diese Weise trugen sie bereits zur Geschäftstätigkeit der FS-Gruppe und letztlich zur Wertschöpfung innerhalb der FS-Gruppe bei. Die Übertragung dieser Vermögenswerte von einer Tochtergesellschaft der FS-Gruppe auf eine andere war eine Entscheidung, mit der der Wert der FS-Gruppe erhöht werden sollte, indem die Effizienz ihrer Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Status-quo-Szenario verbessert wurde, ohne dass sich das Eigentum an den Vermögenswerten (sie bleiben innerhalb der Gruppe) änderte. Daher betrachtet die Kommission ein solches Szenario als das relevante kontrafaktische Szenario, um die Vereinbarkeit der zu untersuchenden Maßnahmen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu beurteilen (siehe Abschnitt 8.1.1.2.2). Insgesamt ist für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten von Bedeutung, ob FS zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragungen von Vermögenswerten Grund zu der Annahme hatte, dass es sich im Vergleich zum Status-quo-Szenario um eine rentable Entscheidung auf Ebene der FS-Gruppe handelte (siehe auch Erwägungsgrund 154).

(157) In den folgenden Unterabschnitten (8.1.1.2.2 bis 8.1.1.2.4) wird die Kommission das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anwenden, um die zu untersuchenden Maßnahmen auf der Grundlage der einschlägigen Nachweise zu bewerten, die in den in Abschnitt 5.2.3.2 beschriebenen Studien vorgelegt wurden. Die Kommission wird prüfen, ob die zu untersuchenden Maßnahmen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen.

8.1.1.2.2. Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

(158) In diesem Abschnitt wird die Kommission das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf der Grundlage der Daten der PwC-Studien vom April und Dezember 2019 anwenden ([102]). Für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten werden die Nettogewinne der Holdinggesellschaft (FS) als Aktionärin berechnet, da die Vermögensübertragungen eine Veränderung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen und der ursprünglichen Eigentümerin der übertragenen Vermögenswerte zur Folge haben (siehe Erwägungsgrund 154). Die Kommission wird sich auf das Eigenkapital statt auf den Unternehmenswert stützen, da es einem privaten Investor, der einer Tochtergesellschaft Eigenkapital zuführt, nicht um die Erhöhung des Wertes des Unternehmens an sich, sondern um die Wertsteigerung seiner eigenen Beteiligung am Kapital des Unternehmens geht (siehe Erwägungsgrund 160).

(159) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten aus Sicht der Holdinggesellschaft (FS) als Aktionärin anzuwenden (Erwägungsgrund 154), wird die Kommission die Wertsteigerung des Eigenkapitals der die Vermögenswerte übernehmenden Tochtergesellschaften (Trenitalia und FS Logistica) mit dem Wertverlust des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft vergleichen, der diese Vermögenswerte entzogen wurden (RFI) ([103]). Die Übertragungen von Vermögenswerten entsprechen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, wenn die Wertsteigerung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaften, die die Vermögenswerte erhalten, größer als oder zumindest gleich dem Wertverlust des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft ist, die ursprünglich Eigentümerin dieser Vermögenswerte war. Daher wird im vorliegenden Fall davon ausgegangen, dass die zu prüfenden Maßnahmen das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllen, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) der Wert des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen, nämlich FS Logistica und Trenitalia, ist positiv;

b) die Wertsteigerung des Eigenkapitals auf der Ebene der begünstigten Unternehmen ist größer oder kompensiert zumindest den Wertverlust des Eigenkapitals auf der Ebene von RFI, der ursprünglichen Eigentümerin der Vermögenswerte.

(160) Zusammengenommen bedeuten die in Erwägungsgrund 159 Buchstaben a und b genannten Bedingungen, dass die Übertragungen von Vermögenswerten dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten genügen, wenn sie nicht zu einem Wertverlust des Eigenkapitals auf Ebene der FS-Gruppe führen. Ein solcher Wertverlust des Eigenkapitals würde in zwei Szenarien eintreten.

([102]) Die E.CA-Studie enthält keine eigene Bewertung der Übertragungen. Vielmehr wird darin die Gültigkeit der PwC-Studie vom April 2019 bewertet, indem die Sensitivität gegenüber alternativen Annahmen auf der Grundlage der Finanzprognosen der PwC-Studie vom April 2019 untersucht werden.

([103]) Es sei darauf hingewiesen, dass das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für die Übertragungen zugunsten von FS Logistica und Trenitalia getrennt angewendet wird. Bei jeder dieser Übertragungen werden bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten alle übertragenen Vermögenswerte gemäß den Abschnitten 3.2 und 3.3 berücksichtigt.

(161) Das erste ist das Szenario, in dem der Wert des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen negativ ist, weil ihre Schulden höher sind als der Wert ihres Vermögens. In einem solchen Szenario würden alle zusätzlichen Vermögenswerte, die auf diese Unternehmen übertragen werden, zumindest teilweise für Rückzahlungen an Gläubiger verwendet. Daher ist ein positiver Eigenkapitalwert der begünstigten Unternehmen (d. h. die Erfüllung der in Erwägungsgrund 159 Buchstabe a genannten Bedingung) erforderlich, um nachzuweisen, dass die Übertragungen der Vermögenswerte mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen, da dadurch sichergestellt wird, dass die Vorteile der übertragenen Vermögenswerte der Aktionärin dieser Unternehmen (nämlich FS) und nicht den Unternehmen selbst als Gläubiger zugutekommen.

(162) Das zweite Szenario, in dem ein Verlust an Eigenkapital eintreten würde und damit der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht erfüllt wäre, liegt vor, wenn die begünstigten Unternehmen die Vermögenswerte schlechter nutzen als die ursprüngliche Eigentümerin und eine geringere Rendite für diese Vermögenswerte erzielen. In diesem Szenario würden die Vermögensübertragungen die Gewinne und damit den Eigenkapitalwert auf Gruppenebene verringern. Damit die Übertragungen der Vermögenswerte dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen, dürfen sie daher nicht Wert vernichten (d. h. Erfüllung der in Erwägungsgrund 159 Buchstabe b genannten Bedingung). In diesem Szenario ist das Bestehen von Synergien, d. h. höhere Erträge aus der Übertragung der Vermögenswerte an die begünstigten Unternehmen, anstatt sie bei der ursprünglichen Eigentümerin zu belassen, ein zusätzliches Argument, das die Rentabilitätsanreize, die den Übertragungen von Vermögenswerten zugrunde liegen, verdeutlicht.

(163) Die Kommission stellt fest, dass in der PwC-Studie vom April 2019 der *Unternehmens*wert der an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligten Unternehmen geschätzt wird. Wie in der E.CA-Studie (siehe Abschnitt 5.2.3.2 Unterabschnitt c) dargelegt, ist der Unternehmenswert eine geeignete Messgröße, um zu beurteilen, ob die in den Erwägungsgründen 86 und 87 beschriebenen Investitionen, die durch die Übertragungen von Vermögenswerten ermöglicht werden, rentabel sind. Der Grund dafür ist, dass diese Investitionen dem Unternehmen insgesamt Vorteile bringen, nicht spezifisch den Gläubigern oder den Aktionären. Entscheidend im Rahmen des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten ist jedoch die Perspektive der Holdinggesellschaft (FS) als Aktionärin (siehe Erwägungsgründe 158 und 159). Die Kommission ist der Auffassung, dass eine private Holdinggesellschaft, die einer Tochtergesellschaft Eigenkapital zuführt (d. h. der Maßstab für die Bewertung des Verhaltens der FS-Holding im vorliegenden Fall – siehe Erwägungsgrund 154), eher an der Wertsteigerung ihrer eigenen Beteiligung am Kapital der Tochtergesellschaft als an der Erhöhung des Unternehmenswerts ([104]) der Tochtergesellschaft an sich interessiert ist. Der Wert einer solchen Beteiligung hängt sowohl vom Unternehmenswert der Tochtergesellschaft als auch vom Betrag der Verbindlichkeiten der Tochtergesellschaft ab. Selbst wenn der Unternehmenswert der Tochtergesellschaft infolge der Eigenkapitalzufuhr steigt, kann eine solche Erhöhung daher eher den Gläubigern als der Holdinggesellschaft zugutekommen, wenn die Schulden höher sind als der Unternehmenswert. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass der Unternehmenswert insgesamt nicht direkt für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten herangezogen werden kann; die geeignete Messgröße ist vielmehr der *Eigenkapital*wert der begünstigten Tochtergesellschaften sowie der der ursprünglichen Eigentümerin der Vermögenswerte.

(164) Die Kommission stellt fest, dass es in der Praxis möglich sein kann, den Wert des Eigenkapitals durch Abzug des Buchwerts der Nettoschulden vom Unternehmenswert zu berechnen, wenn der Buchwert der Schulden eine gute Annäherung an den Marktwert darstellt ([105]). Der Buchwert der Schulden kann als gute Näherung an ihren Marktwert angesehen werden, wenn der Zinssatz, den ein Unternehmen für die (neuen und bestehenden) Schulden zahlt, die aktuelle Bonität dieses Unternehmens widerspiegelt. So liegt beispielsweise der Marktwert der Verbindlichkeiten eines Unternehmens unter seinem Buchwert, wenn sich die Kreditwürdigkeit des Unternehmens im Vergleich zum Zeitpunkt der Schuldenaufnahme verschlechtert, da der Markt für alle neuen Verbindlichkeiten dieses Unternehmens einen höheren Zinssatz verlangen würde. Die Kommission wird in den Erwägungsgründen 165 und 168 die Plausibilität der Annahme prüfen, dass der Marktwert der Schulden sowohl für FS Logistica als auch für Trenitalia unter dem Buchwert der Schulden liegt.

(165) In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte auf Trenitalia stellt die Kommission fest, dass sich Trenitalia zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beschlüsse über die Übertragung der Vermögenswerte gefasst wurden, in einer finanziellen Notlage befand, obwohl es sich nicht um ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ([106]) handelte. In der Tat hatte Trenitalia in den fünf Jahren vor der Übertragung der Vermögenswerte ([107]) Verluste gemeldet, hatte finanzielle Schwierigkeiten und bedurfte einer Kapitalerhöhung. Bei Unternehmen, die sich in dieser Situation befinden, wird der Marktwert ihrer Schulden oft durch den Buchwert der Schulden zu hoch eingeschätzt, da die künftigen Cashflows im Zusammenhang mit Schulden risikoreicher sind und daher einen niedrigeren Gegenwartswert haben (siehe Erwägungsgrund 164). Daher wäre es nicht angemessen, den

([104]) Der Unternehmenswert eines Unternehmens ist die Summe des Wertes seines Eigenkapitals und seiner Verbindlichkeiten oder entsprechend der Wert, der sich aus dem Einsatz des Unternehmensvermögens ergibt.

([105]) Der Marktwert eines Schuldtitels ist der Gegenwartswert der mit diesem Schuldtitel verbundenen künftigen Zahlungsströme (nämlich Schuldentilgungen und Zinssätze), der unter Verwendung eines Abzinsungssatzes berechnet wird, der das Risiko dieses Instruments und die Kreditwürdigkeit des Schuldners widerspiegelt.

([106]) Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

([107]) Trenitalia verzeichnete ein negatives Nettoeinkommen (in Mio. EUR): – 18,7 im Jahr 2003, – 327,7 im Jahr 2004, – 631,7 im Jahr 2005, – 1 989,4 im Jahr 2006 und – 402,6 im Jahr 2007. *Quellen*: CapitaliQ, FS.

Wert des Eigenkapitals von Trenitalia zu berechnen, indem der Buchwert der Nettoschulden vom Unternehmenswert abgezogen wird. Bei Unternehmen wie Trenitalia dürfte der Buchwert der Schulden zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte höher gewesen sein als ihr Marktwert, was zu einer Unterschätzung des Eigenkapitalwerts und somit zu einer möglicherweise falschen Schlussfolgerung hinsichtlich der Nichtmarktkonformität der Vermögensübertragung führt.

(166) Daher wird die Kommission die PwC-Studie vom Dezember 2019 heranziehen, um die Marktkonformität der Übertragung der Vermögenswerte von RFI an Trenitalia zu bewerten. Wie in Abschnitt 5.2.3.2 dargelegt, wird in dieser Studie der Wert des Eigenkapitals von RFI und Trenitalia anhand eines Eigenkapitalmodells (discounted cash flow to equity) geschätzt. Anders als bei der in Erwägungsgrund 164 genannten Methode erfordert das Eigenkapitalmodell explizite Prognosen der Finanzierungs-Cashflows, d. h. der Emission von Schuldtiteln, der Schuldentilgung und der Zinskosten. Im Vergleich zu der in Erwägungsgrund 164 genannten Methode ist das Eigenkapitalmodell für ein Unternehmen, das wie Trenitalia Verluste meldet, besser geeignet, da die Annahme, dass der Marktwert der Schulden zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte dem Buchwert entspricht, nicht plausibel ist.

(167) Wie in Erwägungsgrund 93 dargelegt, wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 im Szenario mit den Vermögensübertragungen ein positiver Wert des Eigenkapitals für Trenitalia geschätzt, der um 138,1 Mio. EUR höher liegt als im Szenario ohne diese Übertragungen. Der geschätzte Eigenkapitalwert von RFI ist ebenfalls positiv; dieser Wert liegt um 16,7 Mio. EUR unter dem Szenario ohne die Übertragung der Vermögenswerte. Insgesamt geht aus diesen Schätzungen hervor, dass infolge der Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia auf Ebene der FS-Gruppe ein Nettowertzuwachs des Aktienwerts in Höhe von 121,4 Mio. EUR (138,1 Mio. EUR minus 16,7 Mio. EUR) erzielt wurde.

(168) In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte auf FS Logistica hält die Kommission die in Erwägungsgrund 164 genannten Annahmen für RFI und FS Logistica für plausibel. Der Grund dafür ist, dass es sich bei diesen Unternehmen zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte um Unternehmen handelte, die sich in einer stabilen bzw. Wachstumsphase befanden. In diesem Fall ist die Berechnung des Eigenkapitalwerts anhand der in Erwägungsgrund 164 genannten Methode konservativ, da die zur Finanzierung des Unternehmenswachstums wahrscheinlich erforderlichen Fremdkapitalzuflüsse nicht berücksichtigt werden.

(169) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica anzuwenden, berechnet die Kommission daher den Eigenkapitalwert der beiden Unternehmen, indem sie den Buchwert ihrer Nettoschulden von ihrem Unternehmenswert abzieht, wie er in der PwC-Studie vom April 2019 geschätzt wurde.

(170) Diese Berechnungen zeigen, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica zu einer Erhöhung des Eigenkapitalwerts der FS-Gruppe um 14,1 Mio. EUR führte. Diese Erhöhung ergibt sich aus einer Wertschöpfung von 26 Mio. EUR ([108]) durch FS Logistica und einem Eigenkapitalverlust von 11,9 Mio. EUR von RFI ([109]). Die Kommission stellt fest, dass dieses Ergebnis auf den höheren Unternehmenswert im Szenario mit den Vermögensübertragungen im Vergleich zu dem Szenario zurückzuführen ist, in dem die Vermögenswerte bei RFI verbleiben (siehe Erwägungsgrund 88). Die Gründe dafür sind: i) Der Eigenkapitalwert von FS Logistica wird als Differenz zwischen dem Unternehmenswert und dem Buchwert seiner Nettoschulden berechnet, und ii) der Buchwert der Nettoschulden bleibt im tatsächlichen und kontrafaktischen Szenario unverändert. Insgesamt bestätigt dieses Ergebnis, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica marktkonform ist, da davon ausgegangen wurde, dass sie zu einer allgemeinen Erhöhung des Eigenkapitals der FS-Gruppe führen würde.

([108]) Der Eigenkapitalwert von FS Logistica ist die Differenz zwischen seinem Unternehmenswert (d. h. 82 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 56 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragungen – siehe Erwägungsgrund 88) und seinen Nettoschulden in Höhe von 12,7 Mio. EUR (Quelle: Bilanz von FS Logistica). Dies führt zu einem Eigenkapitalwert von 69,3 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 43,3 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragung der Vermögenswerte, was einer Erhöhung des Eigenkapitalwerts von FS Logistica um 26 Mio. EUR aufgrund der Übertragungen entspricht.

([109]) Der Eigenkapitalwert von RFI ist die Differenz zwischen dem Unternehmenswert (d. h. 2 222,1 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 2 234 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragungen – siehe Erwägungsgrund 88) und seinen Nettoschulden in Höhe von - 1 091 Mio. EUR (Quelle: Bilanz von RFI). Dies führt zu einem Eigenkapitalwert von 3 313,1 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 3 325 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragungen, was einen Rückgang des Eigenkapitalwerts von RFI um 11,9 Mio. EUR aufgrund der Übertragung der Vermögenswerte auf FS Logistica bedeutet.

(171) Die in den Erwägungsgründen 167 und 170 berechneten Werte deuten darauf hin, dass der Eigenkapitalwert der begünstigten Unternehmen positiv ist und auch infolge der Vermögensübertragungen gestiegen ist, da die begünstigten Unternehmen die Vermögenswerte besser nutzen können (siehe Erwägungsgründe 86 und 87). Diese Feststellungen zeigen, dass die beiden in Erwägungsgrund 159 dargelegten Bedingungen für die Erfüllung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt sind. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass diese Feststellungen die Schlussfolgerung stützen, dass die Erhöhung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen und der Verlust des Eigenkapitalwerts von RFI zu einem positiven Nettoeffekt auf Ebene der FS-Gruppe führten. Wie in Erwägungsgrund 159 dargelegt, ist eine solche Erhöhung des Eigenkapitalwerts auf Ebene der FS-Gruppe ein zusätzliches Indiz dafür, dass sich FS bei der Entscheidung, die Übertragungen von Vermögenswerten durchzuführen, wie ein Marktteilnehmer verhalten hat.

(172) Um schließlich zu dem Schluss zu gelangen, dass die untersuchten Vermögenswert-Maßnahmen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen, muss die Kommission die Glaubwürdigkeit der Studien, die zu diesen Ergebnissen geführt haben, bewerten. Daher wird die Kommission in Abschnitt 8.1.1.2.3 die Annahmen, die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde liegen, kritisch bewerten und abschließend feststellen, ob die Vermögensübertragungen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen.

8.1.1.2.3. Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten: Analyse der Validität und Sensitivität

(173) In diesem Abschnitt wird die Kommission die Methoden und Annahmen bewerten, die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde liegen. In Bezug auf die Methoden stellt die Kommission fest, dass in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 bekannte und häufig verwendete Methoden zur Schätzung des Unternehmens- bzw. des Eigenkapitalwerts eines Unternehmens verwendet werden. Daher hält es die Kommission für vernünftig und angemessen, den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf diese Methoden zu stützen.

(174) Die Annahmen, die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde lagen, beziehen sich auf die Kriterien, die zur Schätzung der Höhe des Eigenkapitals der an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen herangezogen wurden. Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die PwC-Studien vom April und Dezember 2019 auf **Finanzprognosen** beruhen und bestimmte Annahmen zu **Bewertungsparametern** (d. h. Abzinsungssatz und Endwert) enthalten. Die Kommission wird beides in diesem Abschnitt noch prüfen.

(175) In Bezug auf die **Finanzprognosen** macht Italien geltend, dass sie – nach dem Zeitpunkt der Vermögensübertragungen – auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Übertragung der Vermögenswerte verfügbaren Managementpositionen und Informationen sowie der vorhersehbaren Entwicklungen rekonstruiert worden seien. Die Kommission hat diese Behauptung bewertet, indem sie interne Unterlagen der FS-Gruppe prüfte und eingehend untersuchte, wie der Prozess der nachträglich rekonstruierten Finanzprognosen generiert wurde.

(176) Die Kommission hat festgestellt, dass diese Prognosen für die ersten Prognosejahre auf internen Geschäftsplänen beruhen. Konkret enthält der Geschäftsplan 2007-2011 vom 17. Mai 2007 ([110]) Finanzprognosen für Trenitalia und RFI für den Zeitraum 2008-2011. In Tabelle 11 werden die Ertrags- und Gewinnprognosen (gemäß EBITDA, d. h. Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) des Geschäftsplans 2007-2011 mit denen der PwC-Studie vom Dezember 2019 (Daten in Mio. EUR) verglichen.

Tabelle 11

Vergleich zwischen EBITDA und Ertragsprognosen im Rahmen des Geschäftsplans 2007-2011 und der PwC-Studie vom Dezember 2019, die für die Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten herangezogen wurde

Unternehmen	Hochrechnung	Quelle	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Einnahmen	Geschäftsplan 2007-2011	6 048	6 481	7 171	8 110
		PwC-Studie vom Dezember 2019	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	Geschäftsplan 2007-2011	710	1 208	1 681	2 319
		PwC-Studie vom Dezember 2019	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Einnahmen	Geschäftsplan 2007-2011	2 888	3 003	3 185	3 424
		PwC-Studie vom Dezember 2019	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	Geschäftsplan 2007-2011	224	304	423	565
		PwC-Studie vom Dezember 2019	54	- 101	359	503

([110]) Siehe Erwägungsgrund 18.

Sowohl für Trenitalia als auch für RFI geht aus Tabelle 11 hervor, dass die Prognosen in der PwC-Studie vom Dezember 2019 sowohl für die Erträge als auch für den Gewinn (EBITDA) niedriger sind als im Geschäftsplan 2007-2011 ([111]). Aus diesem Grund betrachtet die Kommission die Prognosen der PwC-Studie vom Dezember 2019 als konservativ, da niedrigere Einnahmen und Gewinne einen niedrigeren Eigenkapitalwert des Unternehmens bedeuten.

(177) Für die Jahre 2011 bis 2018 stützen sich die PwC-Studien vom April und Dezember 2019 auf Annahmen, die auf den zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbaren Informationen und Managementstrategien und den vorhersehbaren Entwicklungen beruhen. Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die Schuldenrückzahlungen in der PwC-Studie vom Dezember 2019 mit der Art der Verbindlichkeiten im Einklang stehen, die in den letzten vor den Übertragungen von Vermögenswerten verfügbaren Bilanzen gemeldet wurden. In Bezug auf die Erträge wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 ein Rückgang in den Jahren 2013-2015 prognostiziert, um dem Markteintritt und der erwarteten Expansion eines Wettbewerbers auf dem italienischen Hochgeschwindigkeitsbahnmarkt Rechnung zu tragen ([112]). Die Kommission hält dies für eine vernünftige Annahme, die zu einem konservativeren Eigenkapitalwert führt als die Annahme konstanter oder steigender Erträge im Zeitraum 2013-2015.

(178) Die Kommission stellt fest, dass zu den Kriterien für die Schätzung des Eigenkapitalwerts der an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligten Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 173) die **Bewertungsannahmen,** die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde lagen, nämlich der Abzinsungssatz und der Endwert, gehören. In Bezug auf die PwC-Studie vom April 2019 stellt die Kommission fest, dass die WACC und die Eigenkapitalkosten, d. h. die Abzinsungssätze zur Ermittlung des Unternehmens- und Eigenkapitalwerts, im Einklang mit der Marktpraxis und der Finanztheorie bestimmt wurden ([113]). Die Kommission hält auch die Methode zur Berechnung des Endwerts für angemessen, da sie auf der üblichen Gordon-Wachstumsformel beruht ([114]).

(179) Die Kommission stellt fest, dass die Abzinsungssätze und der Endwert weitere Annahmen zu bestimmten Parametern erfordern.

(180) In Bezug auf Abzinsungssätze werden in Tabelle 12 die Parameter für die Schätzung der WACC und der Eigenkapitalkosten angegeben, d. h. die relevanten Abzinsungssätze für die Bewertung der Vermögensübertragungen zugunsten von FS Logistica bzw. Trenitalia ([115]). Zur Schätzung dieser Parameter verwendet Italien die relevanten Markt- ([116]) und Unternehmensdaten ([117]), die zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbar waren. Da die Abzinsungssätze auf der Grundlage von Daten aus geeigneten Markt- und Unternehmensquellen zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte berechnet werden, hält die Kommission deren Wert für angemessen.

Tabelle 12

Parameter zur Bestimmung der Eigenkapitalkosten und der WACC

Formel	Parameter	Übertragung RFI – FS Logistica		Übertragung RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	**Eigenkapitalkosten**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Risikofreier Zinssatz	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Beta-Faktor	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) Die einzige Ausnahme bildet der Wert des EBITDA im Jahr 2008. In den vier Jahren, auf die sich der Plan bezieht, liegt die Summe der jährlichen EBITDA-Werte in der PwC-Studie vom Dezember 2019 allerdings 1,3 Mrd. EUR unter dem Geschäftsplan 2007-2011.

([112]) Das Unternehmen Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A wurde im Dezember 2006 vor den Übertragungen von Vermögenswerten gegründet.

([113]) Die WACC werden als gewichteter Durchschnitt der Eigenkapitalkosten und der Fremdkapitalkosten nach Steuern ermittelt, wobei die Gewichtungen der Kapitalstruktur der an den Übertragungen beteiligten Unternehmen entsprechen. Die Eigenkapitalkosten sind die Summe aus dem risikolosen Zinssatz, der Länderrisikoprämie und dem Produkt aus Aktien-Beta und Eigenkapitalrisikoprämie. Die Fremdkapitalkosten setzen sich aus der Summe des risikofreien Zinssatzes und der Fremdkapitalprämie zusammen, die das Risiko der an der Transaktion beteiligten Unternehmen widerspiegelt.

([114]) Siehe Erwägungsgründe 85 und 92.

([115]) Wie in Erwägungsgrund 166 erläutert, stützt sich die Kommission bei der Bewertung der **Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia** auf die PwC-Studie vom Dezember 2019. Zur Schätzung des Eigenkapitalwerts von RFI und Trenitalia wird in dieser Studie ein Eigenkapitalmodell verwendet, bei dem die Eigenkapitalkosten der relevante Abzinsungssatz sind (siehe Abschnitt 5.2.3.2, Unterabschnitt b). Bei den **Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica** berücksichtigte die Kommission, wie in Erwägungsgrund 169 erläutert, die in der PwC-Studie vom April 2019 vorgelegten Daten. In dieser Studie wird der Unternehmenswert von RFI und FS Logistica anhand eines Modells für den diskontierten Cashflow des Unternehmens geschätzt, bei dem die WACC der relevante Abzinsungssatz sind (siehe Abschnitt 5.2.3.2 Unterabschnitt a).

([116]) Insbesondere die italienischen Staatsanleihesätze, Beta- und Fremdkapitalaufschläge vergleichbarer Unternehmen zur Schätzung des risikofreien Zinssatzes, des Beta-Werts und der Fremdkapitalkosten der an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen.

([117]) Insbesondere das Fremd-Eigenkapital-Verhältnis, das verwendet wird, um die Gewichtung von Fremd- und Eigenkapital in den WACC der an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen zu schätzen.

Formel	Parameter	Übertragung RFI – FS Logistica		Übertragung RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Eigenkapitalrisikoprämie ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Zusatzprämie	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1-F)	Fremdkapitalkosten	4,33 %	4,66 %		
E	Fremdkapitalrisikoprämie	0,80 %	1,74 %		
F	Abgabensatz	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**WACC**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) *Beta und Zusatzprämie sind Durchschnittswerte der Abteilungen Fracht und Passagiere.

(181) Was den Endwert betrifft, so hängt dieser von dem Abzinsungssatz, den die Kommission in Erwägungsgrund 180 bewertet hat, und der langfristigen Wachstumsrate der Gewinne ab. In Bezug auf Letztere wird in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 von einer Wachstumsrate von 2 % für die drei an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligten Unternehmen ausgegangen, was dem Inflationsziel der Europäischen Zentralbank entspricht ([119]). Die Kommission hält eine solche Annahme für angemessen, da sie der Marktpraxis entspricht ([120]).

(182) Um ihre Bewertung der Parameter der PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zu untermauern, hat die Kommission auch die Sensitivität der Ergebnisse des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anhand alternativer Annahmen überprüft. Mit der Sensitivitätsanalyse soll ermittelt werden, welche Werte der Abzinsungssätze und der langfristigen Wachstumsrate das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten negativ ausfallen lassen würden. Wie in Erwägungsgrund 162 dargelegt, stellt die Kommission fest, dass die zu prüfenden Maßnahmen auch im Extremszenario ohne Synergien mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen würden, d. h. wenn die Vermögenswerte die gleichen Erträge erwirtschaften und daher unabhängig von ihrem Eigentum gleich sind, sofern der Eigenkapitalwert der begünstigten Unternehmen positiv ist. Daher wird die Kommission die kritischen Werte der Abzinsungssätze und der langfristigen Wachstumsrate bestimmen, d. h. die Werte dieser Parameter in einem Szenario, in dem die Übertragungen von Vermögenswerten nicht mehr rentabel sind, weil der Wert der Eigenkapitalgewinne auf der Ebene der begünstigten Unternehmen niedriger ist als die Eigenkapitalverluste auf der Ebene von RFI. Anschließend wird die Kommission prüfen, ob diese kritischen Werte vernünftige Alternativen zu den Parametern darstellen, die in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 angenommen wurden. Wie in den Erwägungsgründen 183 bis 186 erläutert, stellt die Kommission fest, dass die kritischen Werte keine vernünftigen Alternativen sind, um die Validität der beiden Studien zu bewerten.

(183) In Bezug auf den Endwert stellt die Kommission fest, dass je höher die langfristige Wachstumsrate in der Gordon-Wachstumsformel ist, desto höher ist der Wert des Eigenkapitals in den Szenarien mit und ohne Übertragungen von Vermögenswerten und desto höher ist der Verlust des Eigenkapitals von RFI und die Zunahme des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen ([121]). In Anbetracht der Tatsache, dass in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 positive Auswirkungen der Vermögensübertragungen auf die Gewinne auf Ebene der FS-Gruppe geschätzt werden (Erwägungsgrund 171), muss das kritische Niveau der langfristigen Wachstumsrate,

([118]) In den Spalten „Übertragung RFI – FS Logistica" ist die Eigenkapitalrisikoprämie für Italien spezifisch, d. h. sie beinhaltet die Länderrisikoprämie Italiens.

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

([120]) Siehe z. B. https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, Abschnitt 3.

([121]) Die Auswirkung der langfristigen Wachstumsrate auf die Differenz des Eigenkapitalwerts im Szenario mit und ohne Übertragungen von Vermögenswerten ist im Vergleich zu den Auswirkungen auf den Eigenkapitalwert in jedem Szenario zweitrangig. Der Grund dafür ist, dass die Veränderung des Eigenkapitalwerts auf die unterschiedliche langfristige Rentabilität der Unternehmen in den beiden Szenarien, auf die die langfristige Wachstumsrate angewandt wird, zurückzuführen ist. Die langfristige Wachstumsrate als solche ist in beiden Szenarien gleich.

bei der diese Gewinne wegfallen, für die begünstigten Unternehmen niedriger und für RFI höher sein als in diesen Studien angenommen. Bei Beibehaltung der in den Studien angenommenen langfristigen Wachstumsraten der begünstigten Unternehmen von 2 % schätzt die Kommission die kritischen langfristigen Wachstumsraten von RFI wie folgt ([122]):

a) in Bezug auf die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI auf FS Logistica eine Rate von 9 % anstelle von 2 %, wie in den Studien angenommen;

b) in Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia eine Rate von 10,9 % statt 2 %, wie in den Studien angenommen.

Die Kommission betrachtet die kritischen langfristigen Wachstumsraten von RFI aus mindestens zwei Gründen als unangemessen hoch. Erstens sind sie höher als die Parameter, die üblicherweise in der Marktpraxis verwendet werden, um die langfristige Wachstumsrate zu berechnen, nämlich die erwartete Wachstumsrate des italienischen Bruttoinlandsprodukts und das Inflationsziel der Europäischen Zentralbank (Erwägungsgrund 181). Zweitens würden sie, selbst wenn diese hohen langfristigen Wachstumsraten erreichbar wären, höhere Investitionsausgaben erfordern als in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 angenommen. Diese Studien gehen davon aus, dass Investitionsausgaben in Höhe der Abschreibungen eine langfristige Wachstumsrate von 2 % stützen können. Um eine Wachstumsrate von 9 % bis 10,9 % zu stützen, wären vermutlich höhere Investitionsausgaben erforderlich. Solche höheren Investitionsausgaben würden den Endwert verringern, was den Effekt einer angenommenen höheren Wachstumsrate ausgleichen würde. Insgesamt betrachtet die Kommission die Ergebnisse der PwC-Studien vom April und Dezember 2019, die sich auf eine langfristige Wachstumsrate von RFI von 2 % anstelle von 9 % (für die Übertragung an FS Logistica) und 10,9 % (für die Übertragung an Trenitalia) stützten, als valide.

(184) In Bezug auf die Abzinsungssätze weist die Kommission darauf hin, dass eine Erhöhung ihres Niveaus gegenteilige Auswirkungen der Erhöhung der langfristigen Wachstumsrate hat. Je höher der Abzinsungssatz ist, desto niedriger ist der Wert des Eigenkapitals in den Szenarien mit und ohne die Übertragungen von Vermögenswerten, und desto niedriger sind auch der Verlust des Eigenkapitals von RFI und die Erhöhung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen ([123]). Daher muss die kritische Höhe der Abzinsungssätze, damit die Übertragungen von Vermögenswerten nicht mehr rentabel sind, nach derselben Logik wie in Erwägungsgrund 183 für die begünstigten Unternehmen höher und für RFI niedriger sein als in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 angenommen.

(185) Die Kommission betrachtet die für die begünstigten Unternehmen, nämlich FS Logistica und Trenitalia, angenommenen Abzinsungssätze als konservative Schätzungen. Der Grund dafür ist, dass diese Abzinsungssätze höher sind als der Wert, der sich aus ihrer Lehrbuchdefinition ergibt (siehe Fußnote 119), da sie zusätzliche Parameter enthalten. Insbesondere die WACC zur Bewertung der Übertragungen von RFI auf FS Logistica beziehen die italienische Länderrisikoprämie mit ein, indem der Zinssatz für italienische Staatsanleihen als risikofreier Zinssatz angenommen wird und die Eigenkapitalrisikoprämie um eine länderspezifische Risikoprämie ergänzt wird, wobei es ausreichen würde, nur eines dieser beiden Elemente zu berücksichtigen. In Bezug auf die Eigenkapitalkosten, die bei der Bewertung der Übertragung von RFI auf Trenitalia zugrunde gelegt wurden, umfasst dies eine zusätzliche Risikoprämie (siehe Tabelle 12), die in der Lehrbuchdefinition der Eigenkapitalkosten (siehe Fußnote 119) nicht enthalten ist. Da dieser Ansatz bereits eine Obergrenze der WACC für die begünstigten Unternehmen darstellt, wird die Kommission die in Erwägungsgrund 183 genannte Sensitivitätsanalyse nur aus Sicht von RFI durchführen, indem sie den kritischen Abzinsungssatz so bestimmt, dass ihre Eigenkapitalverluste den Eigenkapitalgewinnen der begünstigten Unternehmen entsprechen. Die Kommission schätzt diese kritischen Abzinsungssätze wie folgt ([124]):

a) in Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf FS Logistica ein WACC von 6,8 % statt 11,74 %, wie in den Studien angenommen;

([122]) Zur Schätzung des kritischen Werts der **langfristigen Wachstumsrate von RFI** verwendet die Kommission dieselben Finanzprognosen sowie dieselben Werte der anderen relevanten Parameter, die in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 ermittelt wurden, um den Eigenkapitalwert von RFI zu schätzen. Darüber hinaus ändert die Kommission keine der Parameter und Finanzprognosen, die den Eigenkapitalwert von Trenitalia und FS Logistica bestimmen. Daher bleiben diese Werte gleich denen der PwC-Studien vom April und Dezember 2019. Der kritische Wert der langfristigen Wachstumsrate von RFI ist die Lösung für eine Gleichung mit dem Eigenkapitalwert von RFI auf der einen Seite, der nur von einem unbekannten Parameter (d. h. der langfristigen Wachstumsrate) abhängt, und dem Wert des Eigenkapitals von Trenitalia/FS Logistica auf der anderen Seite (d. h. den in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 geschätzten Werten).

([123]) Ein höherer Abzinsungssatz verringert den Gegenwartswert der Cashflow-Verluste und -Gewinne, die RFI bzw. den begünstigten Unternehmen entstehen. Darüber hinaus wird der anhand der Gordon-Wachstumsformel berechnete Endwert reduziert.

([124]) Zur Schätzung des kritischen Werts des **Abzinsungssatzes** von RFI verwendet die Kommission dieselben Finanzprognosen sowie dieselben Werte der anderen relevanten Parameter, die in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 ermittelt wurden, um den Eigenkapitalwert von RFI zu schätzen. Darüber hinaus ändert die Kommission keine der Parameter und Finanzprognosen, die den Eigenkapitalwert von Trenitalia und FS Logistica bestimmen. Daher bleiben diese Werte gleich denen der PwC-Studien vom April und Dezember 2019. Der kritische Wert des Abzinsungssatzes von RFI ist die Lösung einer Gleichung mit dem Eigenkapitalwert von RFI auf der einen Seite, der nur von einem unbekannten Parameter (d. h. dem Abzinsungssatz) abhängt, und dem Wert des Eigenkapitals von Trenitalia/FS Logistica auf der anderen Seite (d. h. den in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 geschätzten Werten).

b) in Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia Eigenkapitalkosten von 3,4 % statt 11,62 %, wie in den Studien angenommen.

Die Kommission hält solche kritischen Werte der WACC und der Eigenkapitalkosten aus folgenden Gründen für unangemessen niedrig. In Bezug auf die Eigenkapitalkosten schätzt die Kommission eine Untergrenze von 7 %, was deutlich über den kritischen Eigenkapitalkosten von 3,4 % liegt. Entsprechend der Marktpraxis wird diese Schätzung der Untergrenze auf der Grundlage der in Fußnote 119 wiedergegebenen Methode berechnet und geht von einem risikolosen Zinssatz (zuzüglich Länderrisikoprämie) von 4,4 % ([125]), einer Eigenkapitalrisikoprämie von 4,79 % ([126]) und einem Beta-Wert von 0,54 aus ([127]). In Bezug auf die WACC stützt sich die Kommission auf einen Wert von 6,87 %. Dieser Wert liegt sehr nahe an den kritischen WACC von 6,8 % unter Buchstabe a, wurde jedoch unter konservativer Annahme einer Fremdkapitalprämie von 0 % geschätzt ([128]). Unter der Annahme alternativer WACC-Werte auf der Grundlage von Marktdaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbar waren, stellt die Kommission daher fest, dass die Übertragungen von Vermögenswerten mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen.

(186) Insgesamt betrachtet die Kommission die dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zugrunde liegenden Finanzprognosen und Bewertungsannahmen als glaubwürdig und gut begründet. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die Ergebnisse der Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gegenüber alternativen konservativen Bewertungsannahmen valide sind.

8.1.1.2.4. Schlussfolgerung zur Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

(187) Insgesamt bestätigen die von der Kommission vorgenommene Bewertung der Methodik, der Finanzprognosen und der Parameter der PwC-Studien vom April und Dezember 2019 sowie die Validitätsprüfung der zugrunde liegenden Annahmen und der darin enthaltenen Ergebnisse, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica und Trenitalia marktkonform sind.

(188) Da die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia und FS Logistica den Marktbedingungen entsprachen, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass jeder private Wirtschaftsteilnehmer, der ausschließlich nach Rentabilitätsmotiven entscheidet, solche Übertragungen vorgenommen hätte. Daraus folgt, dass die zu prüfenden Maßnahmen Trenitalia und FS Logistica keinen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschafften.

8.1.1.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe

(189) Wie in Erwägungsgrund 188 dargelegt, ist die Kommission der Auffassung, dass die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia und FS Logistica keinen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von Trenitalia und FS Logistica mit sich bringen. Da die Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV kumulativ sind, braucht daher nicht geprüft zu werden, ob es sich bei diesen Übertragungen um staatliche Mittel handelt, ob sie dem italienischen Staat zuzurechnen sind, ob sie selektiv sind, ob sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und ob sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

9. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(190) Wie in Erwägungsgrund 189 dargelegt, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica keinen wirtschaftlichen Vorteil für Trenitalia und FS Logistica bedeuten und daher keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Maßnahme, die in der Übertragung von 31 Vermögenswerten von Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. auf Trenitalia S.p.A. im September 2009 besteht, stellt keine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia S.p.A. im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

([125]) Zinssatz für italienische Staatsanleihen mit zehnjähriger Laufzeit (Durchschnitt Oktober-Dezember 2007).

([126]) *Quelle*: Länderrisikoprämien von Prof. Damodaran, abrufbar unter https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls. Aswath Damodaran ist Professor für Finanzen an der Stern School of Business und führender Sachverständiger für die Bewertung von Eigenkapital und anderen Vermögenswerten.

([127]) Hebelwirkung angepasster Beta-Werte von gleichwertigen Infrastrukturmanagementunternehmen. *Quelle*: E.CA-Studie, S. 38 und 39.

([128]) Bei der Berechnung, die in Fußnote 119 erläutert wird, werden auch Eigenkapitalkosten von 7 % (d. h. die untere Grenze der in Erwägungsgrund 185 geschätzten Eigenkapitalkosten) und die Kapitalstruktur von RFI als Gewichtung der Eigenkapital- und Fremdkapitalkosten (siehe Tabelle 12) zugrunde gelegt.

Artikel 2

Die Maßnahmen, die in der Übertragung von zehn Vermögenswerten im Dezember 2007, von 42 Vermögenswerten im Dezember 2008 und von fünf Vermögenswerten im Juli 2011 von Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. auf FS Logistica S.p.A. bestehen, stellen keine staatliche Beihilfe zugunsten von FS Logistica S.p.A. im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 24. November 2023

Für die Kommission
Didier REYNDERS
Mitglied der Kommission