Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/2864

18.11.2024

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/2864 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Νοεμβρίου 2023

σχετικά με την SA.32179 (2014/C) — Μέτρα κρατικής ενίσχυσης υπέρ της Trenitalia SpA και της FS Logistica SpA — Ιταλία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 7891]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στις 29 Δεκεμβρίου 2010 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία όσον αφορά τη χορήγηση εικαζόμενης κρατικής ενίσχυσης από την Ιταλία στην Trenitalia S.p.A. (στο εξής: Trenitalia) μέσω της Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (στο εξής: RFI). Τόσο η Trenitalia όσο και η RFI είναι θυγατρικές της Ferrovie dello Stato S.p.A. (στο εξής FS) (βλ. ενότητα 2.1). Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, ορισμένες μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων σιδηροδρομικών υποδομών εντός του ομίλου FS ([2]), από την RFI σε άλλες εταιρείες του εν λόγω ομίλου, συνιστούσαν ενισχύσεις. Η καταγγελία καταχωρίστηκε με τον αριθμό SA.32179 (2010/CP).

(2) Στις 11 Φεβρουαρίου 2011 η Επιτροπή διαβίβασε την καταγγελία αυτή στις ιταλικές αρχές και ζήτησε πληροφορίες σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα. Την 1η Απριλίου 2011 η Ιταλία απάντησε εν μέρει στο αίτημα αυτό. Στις 14 Ιουνίου 2011 η Επιτροπή απέστειλε υπενθύμιση στην Ιταλία, ζητώντας τις πληροφορίες που έλειπαν. Στις 12 Ιουλίου 2011 η Ιταλία, σε απάντηση στο αίτημα της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2011 για παροχή πληροφοριών, παρείχε περαιτέρω πληροφορίες.

(3) Στις 24 Νοεμβρίου 2011 η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία πρόσθετες πληροφορίες. Στις 31 Ιανουαρίου 2012 η Ιταλία διαβίβασε τις ζητηθείσες πληροφορίες. Στις 8 Ιανουαρίου 2013 η Ιταλία υπέβαλε περαιτέρω πληροφορίες στην Επιτροπή.

(4) Με επιστολή της 28ης Μαρτίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας) σχετικά με ορισμένες μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica S.p.A. (στο εξής: υπό έρευνα μέτρα).

(5) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την Ιταλία ότι είχε αποφασίσει να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά την αντιστάθμιση που χορήγησε η Ιταλία στην Trenitalia για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (υπόθεση SA.32953). Η αξιολόγηση του εν λόγω μέτρου βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις αποτελεί αντικείμενο χωριστής τελικής απόφασης της Επιτροπής.

([1]) ΕΕ C 156 της 23.5.2014, σ. 77.

([2]) Στην παρούσα απόφαση, η FS και οι εταιρείες που κατέχει και ελέγχει η FS, συμπεριλαμβανομένων της RFI και της Trenitalia, αναφέρονται ως «όμιλος FS». Για την περιγραφή της δομής του ομίλου FS, βλ. ενότητα 2 της παρούσας απόφασης, καθώς και την επίσημη ιστοσελίδα του ομίλου FS, που είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) Στις 22 Απριλίου 2014 η Ιταλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας για να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε στις 28 Απριλίου 2014. Στις 21 Μαΐου 2014 η Ιταλία ζήτησε νέα παράταση της προθεσμίας για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε την επόμενη ημέρα.

(7) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 23 Μαΐου 2014 ([3]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(8) Μεταξύ του Ιουνίου και του Ιουλίου 2014 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας από την Ιταλία και από τρία ενδιαφερόμενα μέρη. Η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις στις 24 Ιουνίου 2014. Στις 13 Ιουνίου 2014 η FerCargo, ένωση ιδιωτικών επιχειρήσεων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ζήτησε παράταση της προθεσμίας για να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε· η FerCargo υπέβαλε παρατηρήσεις στις 8 Ιουλίου 2014. Στις 16 Ιουνίου 2014 η FS ζήτησε παράταση της προθεσμίας για να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε· η FS υπέβαλε παρατηρήσεις εξ ονόματος του ομίλου FS στις 23 Ιουλίου 2014. Η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων και Διαχειριστών Υποδομών (στο εξής: CER) υπέβαλε παρατηρήσεις στις 19 Ιουνίου 2014.

(9) Στις 20 Ιουνίου και στις 6 Αυγούστου 2014 η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών στην Ιταλία. Στις 24 Σεπτεμβρίου 2014 η Ιταλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας για να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών. Η Επιτροπή ενέκρινε αυτήν την παράταση την επόμενη ημέρα. Στις 20 Νοεμβρίου 2014 η Ιταλία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων μερών. Στις 4 Νοεμβρίου 2015 η Ιταλία συμπλήρωσε τις παρατηρήσεις της με πρόσθετες πληροφορίες.

(10) Στις 20 Σεπτεμβρίου 2017 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο η Ιταλία απάντησε στις 16 και στις 30 Νοεμβρίου 2017. Στις 22 Δεκεμβρίου 2017 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία νέο αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο η Ιταλία απάντησε στις 31 Ιανουαρίου 2018. Στις 21 Μαρτίου 2018 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ιταλικών αρχών. Στις 3 Απριλίου 2018 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία πρόσθετο αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο η Ιταλία απάντησε στις 23 Μαΐου 2018. Στις 17 Δεκεμβρίου 2018 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ιταλικών αρχών, την οποία ακολούθησε ακόμα μία συνάντηση στις 22 Ιανουαρίου 2019. Η Ιταλία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 26 Απριλίου και στις 28 Ιουνίου 2019.

(11) Στις 20 Δεκεμβρίου 2019 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο η Ιταλία απάντησε στις 31 Ιανουαρίου 2020.

(12) Στις αρχές του 2020 ξέσπασε η πανδημία COVID-19, η οποία προκάλεσε σοβαρό κλυδωνισμό στις οικονομίες της Ένωσης και για την οποία απαιτήθηκε συντονισμένη οικονομική αντίδραση των κρατών μελών και των θεσμικών οργάνων της Ένωσης προκειμένου να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της στην οικονομία της Ένωσης. Υπό αυτές τις εξαιρετικές περιστάσεις, η Επιτροπή κατέβαλε κάθε προσπάθεια ώστε να ανταποκριθεί επειγόντως στις κοινοποιήσεις μέτρων κρατικής ενίσχυσης που ελήφθησαν στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19 και θέσπισε όλες τις απαραίτητες διαδικαστικές διευκολύνσεις προκειμένου να καταστεί δυνατή η ταχεία διαδικασία έγκρισης από την Επιτροπή ([4]). Κατά την περίοδο της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19, η Επιτροπή έπρεπε να δώσει προτεραιότητα στη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης λόγω της νόσου COVID-19 ([5])· κατά συνέπεια, καθυστέρησε η ολοκλήρωση της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα, καθώς και η ολοκλήρωση των άλλων διαδικασιών.

([3]) Βλ. υποσημείωση 1.

([4]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Ευρωομάδα με τίτλο «Συντονισμένη οικονομική αντίδραση στην έξαρση της νόσου COVID-19» [COM(2020) 112 final της 13.3.2020], σημείο 5.

([5]) Κατάλογος των αποφάσεων που εξέδωσε η Επιτροπή στο πλαίσιο της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19 διατίθεται στον ιστότοπο της ΓΔ Ανταγωνισμού στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 20.10.2023).

(13) Επιπλέον, στις 24 Φεβρουαρίου 2022 η Ρωσία εξαπέλυσε στρατιωτική επίθεση κατά της Ουκρανίας. Οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις της ρωσικής στρατιωτικής επίθεσης είχαν οικονομικές συνέπειες για ολόκληρη την εσωτερική αγορά. Για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή, η Επιτροπή χρειάστηκε να αντιδράσει ταχέως προκειμένου να μετριαστούν οι κοινωνικές και οικονομικές αρνητικές επιπτώσεις στην Ένωση. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή κλήθηκε να ανταποκριθεί επειγόντως στις κοινοποιήσεις μέτρων κρατικής ενίσχυσης που ελήφθησαν στο πλαίσιο της ουκρανικής κρίσης ([6]). Κατά τη διάρκεια των ετών 2022 και 2023 η Επιτροπή έπρεπε να δώσει προτεραιότητα στην εξέταση των εν λόγω μέτρων κρατικής ενίσχυσης ([7]), με αποτέλεσμα να καθυστερήσει περαιτέρω η ολοκλήρωση της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(14) Στις 17 Οκτωβρίου 2023 η Ιταλία συμφώνησε κατ' εξαίρεση να παραιτηθεί από τα δικαιώματά της που απορρέουν από το άρθρο 342 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958 ([8]), και δέχθηκε η παρούσα απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί στην αγγλική γλώσσα.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ FS ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΑΝΟΙΓΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

2.1. Η αναδιοργάνωση του ομίλου FS

(15) Η Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni (στο εξής: πρώην FS), ήταν η πλήρως καθετοποιημένη ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση και η μόνη νομική οντότητα που ήταν υπεύθυνη για τις δημόσιες σιδηροδρομικές, επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές έως την έναρξη της αναδιάρθρωσής της στα τέλη της δεκαετίας του 1990. Η πρώην FS κατείχε το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων που ήταν απαραίτητα για την εκτέλεση των καθηκόντων της και ανήκε κατά 100 % στο ιταλικό Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

(16) Μεταξύ του 1998 και του 2001 η Ιταλία προέβη στην αναδιοργάνωση της πρώην FS με τη σύσταση νέων θυγατρικών υπεύθυνων για διαφορετικούς επιχειρηματικούς τομείς, στις οποίες η πρώην FS μεταβίβασε το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων και των δραστηριοτήτων της. Ειδικότερα, η Ιταλία προέβη στη σύσταση νέας εταιρείας χαρτοφυλακίου ελεγχόμενης κατά 100 % από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, και συγκεκριμένα της FS, η οποία κατέχει και ελέγχει όλες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους διάφορους επιχειρηματικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων:

α) της Trenitalia, η οποία ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 2000 και ήταν υπεύθυνη για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών (οι υπηρεσίες αυτές παρέχονταν προηγουμένως από τα Τμήματα Μεταφορών Επιβατών, Περιφερειακών Μεταφορών και Εμπορευματικών Μεταφορών και από τη Μονάδα Τεχνολογίας Τροχαίου Υλικού της πρώην FS)·

β) της RFI, η οποία ιδρύθηκε τον Ιούλιο του 2001 και κατέστη η μοναδική ιδιοκτήτρια και διαχειρίστρια της σιδηροδρομικής υποδομής. Η RFI κατείχε και διαχειριζόταν επίσης προσωρινά τα περιουσιακά στοιχεία που αποτελούν το αντικείμενο των υπό αξιολόγηση μέτρων, έως την περαιτέρω κατανομή των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων σε άλλες οντότητες του ομίλου FS —βλ. ενότητα 3.1).

Η Trenitalia και η RFI, καθώς και η εταιρεία χαρτοφυλακίου FS και οι ελεγχόμενες από αυτήν εταιρείες, αποτελούν τον όμιλο FS, ο οποίος ανήκει εξ ολοκλήρου στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

(17) Στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 16, όλα τα περιουσιακά στοιχεία που ήταν αναγκαία για την άσκηση των αντίστοιχων δραστηριοτήτων επρόκειτο να μεταβιβαστούν στην Trenitalia και στις άλλες νεοσυσταθείσες οντότητες που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 18, όπως η FS Logistica, αλλά και σε άλλες οντότητες που δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Ωστόσο, η μεταβίβαση ορισμένων ακίνητων περιουσιακών στοιχείων προσέκρουσε σε νομικές και τεχνικές επιπλοκές ([9]), οι οποίες επιβράδυναν την ολοκλήρωση της αναδιοργάνωσης.

([6]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Προσωρινό πλαίσιο κρίσης για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό τη στήριξη της οικονομίας μετά την επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας (ΕΕ C 131Ι της 24.3.2022, σ. 1).

([7]) Κατάλογος των αποφάσεων που εξέδωσε η Επιτροπή βάσει του προσωρινού πλαισίου κρίσης και μετάβασης για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό τη στήριξη της οικονομίας μετά την επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας είναι διαθέσιμος στον ιστότοπο της ΓΔ Ανταγωνισμού στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en?prefLang=el (τελευταία επίσκεψη στις 16.10.2023).

([8]) Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385/58).

([9]) Ειδικότερα, η Ιταλία επισημαίνει ότι τα αναγκαία κτηματολογικά, διοικητικά και λογιστικά έγγραφα σχετικά με τα περιουσιακά στοιχεία που επρόκειτο να μεταβιβαστούν στην Trenitalia έπρεπε να συγκεντρωθούν, να κατηγοριοποιηθούν και να επαληθευτούν πριν από την ανακατανομή. Συνεπώς, η RFI, στην οποία είχαν μεταβιβαστεί όλες οι εγκαταστάσεις υποδομών από την πρώην FS, διατήρησε την προσωρινή κυριότητα των εγκαταστάσεων αυτών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που επρόκειτο να μεταβιβαστούν στην Trenitalia και στην FS Logistica.

(18) Σύμφωνα με την Ιταλία, στο πλαίσιο της διαδικασίας αναδιοργάνωσης του ομίλου FS που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 16, το διοικητικό συμβούλιο της FS ενέκρινε το επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011 στις 17 Μαΐου 2007 ([10]). Στο πλαίσιο των σημαντικών οικονομικών ζημιών που υπέστη ο όμιλος FS (άνω των 2 δισ. EUR το 2006), η FS ενέκρινε εσωτερικό σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας του ομίλου FS. Πέραν της λήψης μέτρων περικοπής κόστους, ο όμιλος FS αποφάσισε να αυξήσει τα λειτουργικά του έσοδα, ιδίως μέσω του εξορθολογισμού των ακινήτων και των εγκαταστάσεων που ήταν διάσπαρτα στις διάφορες οντότητες του ομίλου FS. Στο πλαίσιο αυτό, συστάθηκαν ειδικές θυγατρικές στις οποίες μεταβιβάστηκαν τα περιουσιακά στοιχεία που χρησιμοποιούνταν για συγκεκριμένες δραστηριότητες:

α) υπηρεσίες εφοδιαστικής· για τον σκοπό αυτόν, το 2007 ιδρύθηκε νέος φορέας με την επωνυμία FS Logistica S.p.A. (στο εξής: FS Logistica) για την παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής, κατά το παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών κατεστημένων φορέων (DB Schenker στη Γερμανία και Geodis στη Γαλλία η οποία ανήκει στην SNCF). Την 1η Ιανουαρίου 2017 η FS Logistica μετονομάστηκε σε Mercitalia Logistics S.p.A. (στο εξής: Mercitalia Logistics) ([11])·

β) υπηρεσίες κινητικότητας και διαχείριση ακινήτων· για τον σκοπό αυτόν, στις 27 Φεβρουαρίου 2008 συστάθηκε νέα θυγατρική με την επωνυμία FS Servizi Urbani S.p.A. για τη μεγιστοποίηση της αξίας των ακινήτων που κατείχε η FS·

γ) υπηρεσίες μηχανικού σε ξένες αγορές· οι υπηρεσίες αυτές παρέχονταν από την Italferr S.p.A.

(19) Σύμφωνα με την Ιταλία, η εφαρμογή του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011 συνέβαλε στην αποκατάσταση της οικονομικής κατάστασης της FS, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 1:

Πίνακας 1

Κυριότερα στοιχεία του λογαριασμού αποτελεσμάτων και του ισολογισμού και κυριότερα χρηματοοικονομικά στοιχεία της FS

(εκατ. EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Κύρια στοιχεία του λογαριασμού αποτελεσμάτων								
Έσοδα λειτουργίας	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Λειτουργικές δαπάνες	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Μεικτό λειτουργικό περιθώριο	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Λειτουργικά έσοδα (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Καθαρό εισόδημα (ζημία)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Κυριότερες πληροφορίες σχετικά με τα ίδια κεφάλαια και χρηματοοικονομικές πληροφορίες								
Καθαρό επενδεδυμένο κεφάλαιο	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Μετοχικό κεφάλαιο	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Καθαρή οικονομική θέση	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Χρέος / ίδια κεφάλαια	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) Στην παρούσα απόφαση, το βιομηχανικό σχέδιο 2007-2011 (στα ιταλικά «Piano industriale 2007-2011») θα αναφέρεται επίσης ως «επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011».

([11]) *Πηγή:* Ετήσια έκθεση της FS για το 2017, σ. 13 (Relazione finanziaria annuale).

(εκατ. EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Τεχνικές επενδύσεις κατά την περίοδο	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους της 23.7.2014.

Σημείωση:
Τα στοιχεία για την περίοδο 2007-2008 παρουσιάζονται σύμφωνα με τις ιταλικές γενικά αποδεκτές λογιστικές αρχές (ITA GAAP), ενώ τα στοιχεία για την περίοδο 2009-2013 βασίζονται στα ΔΠΧΑ (Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς).

2.2. **Περιγραφή των θυγατρικών της FS τις οποίες αφορά η έρευνα της Επιτροπής**

(20) Τα υπό έρευνα μέτρα, τα οποία περιγράφονται στην ενότητα 3, αφορούν τρεις θυγατρικές της FS (την RFI, την Trenitalia και την FS Logistica).

2.2.1. *RFI*

(21) Η RFI είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής στην Ιταλία μέσω σύμβασης παραχώρησης διάρκειας 60 ετών που χορηγήθηκε με διάταγμα του Υπουργείου Μεταφορών και Ναυτιλίας το 2000 ([12]). Ως εκ τούτου, η RFI έχει το νόμιμο μονοπώλιο για την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και για την κατανομή των διαδρομών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με το καταστατικό της, η RFI μπορεί επίσης να πραγματοποιεί στην αγορά όλες τις δραστηριότητες ή πράξεις που κρίνονται αναγκαίες ή κατάλληλες για την εκτέλεση των αποστολών της ([13]).

(22) Το κύριο περιουσιακό στοιχείο της εταιρείας είναι η ίδια η σιδηροδρομική υποδομή. Οι κύριες δραστηριότητες της RFI είναι οι ακόλουθες:

α) σχεδιασμός, κατασκευή, θέση σε λειτουργία, διαχείριση και συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας για την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών·

β) προώθηση της ενοποίησης των σιδηροδρομικών υποδομών και της συνεργασίας με άλλους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής·

γ) άλλα καθήκοντα που ανατίθενται στον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία, όπως η διαχείριση της πρόσβασης στην υποδομή και στις υπηρεσίες και η είσπραξη των τελών χρήσης της υποδομής που πρέπει να καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(23) Οι υπηρεσίες που παρέχει η RFI ως διαχειρίστρια της ιταλικής σιδηροδρομικής υποδομής περιλαμβάνουν τη χορήγηση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, τη συντήρηση και ανάπτυξη της υποδομής, τη διασφάλιση της τήρησης των προτύπων ασφάλειας και προστασίας και την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας ([14]).

([12]) Η πρώην FS ορίστηκε από το ιταλικό κράτος ως διαχειρίστρια υποδομής με το Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione αριθ. 138T της 31ης Οκτωβρίου 2000. Τον Ιούλιο του 2001 η RFI διαδέχθηκε ως διαχειρίστρια υποδομής την πρώην FS.

([13]) Στις αποστολές αυτές περιλαμβάνονται τα εξής: αγορά ή πώληση ακινήτων, ανάπτυξη εμπορικών, βιομηχανικών ή χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τον εταιρικό σκοπό· απόκτηση μετοχών σε άλλες εταιρείες με σκοπό παρόμοιο ή συναφή ή καθοριστικό για τους δικούς της σκοπούς, παροχή εξασφαλίσεων και εγγυήσεων υπέρ τρίτων κ.λπ.

([14]) Προγραμματική σύμβαση 2001-2007, άρθρο 4.

(24) Τα έσοδα της RFI συνίστανται κυρίως σε έσοδα από τις υπηρεσίες υποδομής (τέλη χρήσης δικτύου, πώληση ηλεκτρικής έλξης, πορθμειακές υπηρεσίες και κρατικές συνεισφορές για τη συντήρηση του δικτύου). Η οικονομική κατάσταση της RFI κατά την περίοδο 2006-2013 παρουσιάζεται στον πίνακα 2:

Πίνακας 2

Κυριότερα στοιχεία του λογαριασμού αποτελεσμάτων και του ισολογισμού και κυριότερα χρηματοοικονομικά στοιχεία της RFI

(εκατ. EUR)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Κύρια στοιχεία του λογαριασμού αποτελεσμάτων								
Έσοδα λειτουργίας	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Λειτουργικές δαπάνες	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Μεικτό λειτουργικό περιθώριο	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Λειτουργικά έσοδα (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Καθαρά έσοδα	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Κυριότερες πληροφορίες σχετικά με τα ίδια κεφάλαια και χρηματοοικονομικές πληροφορίες								
Καθαρό επενδεδυμένο κεφάλαιο	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Μετοχικό κεφάλαιο	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Καθαρή οικονομική θέση	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Χρέος / ίδια κεφάλαια	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους της 23.7.2014.

Σημείωση:
Τα στοιχεία για την περίοδο 2006-2008 παρουσιάζονται σύμφωνα με τις ιταλικές γενικά αποδεκτές λογιστικές αρχές (ITA GAAP), ενώ τα στοιχεία για την περίοδο 2009-2013 βασίζονται στα ΔΠΧΑ (Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς).
(*) Το 2008 εφαρμόστηκε για πρώτη φορά νέα αρχή σχετικά με το κόστος χρήσης του τροχαίου υλικού (απόσβεση). Ως εκ τούτου, τα στοιχεία για το 2007 έχουν εναρμονιστεί και όσον αφορά την απόσχιση του «τομέα σιδηροδρομικών σταθμών διαλογής / ελιγμών» προς την RFI.

2.2.2. *Trenitalia*

(25) Η Trenitalia ιδρύθηκε το 2000 ως πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της FS. Κατά τον χρόνο έκδοσης και εφαρμογής των υπό έρευνα μέτρων, καθώς και κατά την ημερομηνία έναρξης της επίσημης έρευνας, η Trenitalia δραστηριοποιούνταν τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Η Trenitalia είναι επί του παρόντος η μεγαλύτερη σιδηροδρομική επιχείρηση στην Ιταλία, η οποία παρέχει υπηρεσίες επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και τοπικών και περιφερειακών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών· από τον Ιανουάριο του 2017 οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών παρέχονται από τη Mercitalia Rail.

(26) Η οικονομική κατάσταση της Trenitalia κατά την περίοδο 2006-2013 παρουσιάζεται στον πίνακα 3.

Πίνακας 3

Κυριότερα στοιχεία του λογαριασμού αποτελεσμάτων και του ισολογισμού και κυριότερα χρηματοοικονομικά στοιχεία της Trenitalia

(εκατ. EUR)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Κύρια στοιχεία του λογαριασμού αποτελεσμάτων								
Έσοδα λειτουργίας	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Λειτουργικές δαπάνες	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Μεικτό λειτουργικό περιθώριο	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Λειτουργικά έσοδα (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Καθαρά έσοδα	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Κυριότερες πληροφορίες σχετικά με τα ίδια κεφάλαια και χρηματοοικονομικές πληροφορίες								
Καθαρό επενδεδυμένο κεφάλαιο	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Μετοχικό κεφάλαιο	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Καθαρή οικονομική θέση	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Χρέος / ίδια κεφάλαια	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους της 23.7.2014.

Σημειώσεις:

Τα στοιχεία για την περίοδο 2006-2008 παρουσιάζονται σύμφωνα με τις ιταλικές γενικά αποδεκτές λογιστικές αρχές (ITA GAAP), ενώ τα στοιχεία για την περίοδο 2009-2013 βασίζονται στα ΔΠΧΑ (Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς).

(*) Το 2008 εφαρμόστηκε για πρώτη φορά νέα αρχή σχετικά με το κόστος χρήσης του τροχαίου υλικού (απόσβεση). Ως εκ τούτου, τα στοιχεία για το 2007 έχουν εναρμονιστεί και όσον αφορά την απόσχιση του «τομέα σιδηροδρομικών σταθμών διαλογής / ελιγμών» προς την RFI.

(27) Από τον Ιανουάριο του 2017 οι δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia μεταβιβάστηκαν σε μια νεοσυσταθείσα εταιρεία, τη Mercitalia Rail S.r.l. (στο εξής: Mercitalia Rail), η οποία ελέγχεται πλήρως από τη Mercitalia Logistics ([15]). Μέσω της Mercitalia Logistics, ο όμιλος FS παρέχει υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία και στο εξωτερικό χρησιμοποιώντας τεχνικές τόσο συμβατικών όσο και συνδυασμένων μεταφορών.

2.2.3. *FS Logistica*

(28) Η FS Logistica ιδρύθηκε το 2007 ως αποτέλεσμα της απόφασης της FS να ομαδοποιήσει σε έναν μόνο φορέα όλες τις δραστηριότητες εφοδιαστικής που διεξάγονταν εντός του ομίλου FS. Η FS Logistica παρείχε έως το 2017 (έτος κατά το οποίο μετονομάστηκε σε Mercitalia Logistics) ([16]) υπηρεσίες εφοδιαστικής στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες περιλάμβαναν σιδηροδρομικές λύσεις, λύσεις διατροπικών μεταφορών, αποθήκευση, διακίνηση και όλες τις σχετικές με ακίνητα δραστηριότητες. Η FS Logistica ουδέποτε πληρούσε τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί «σιδηροδρομική επιχείρηση» κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([17]), διότι δεν παρείχε έλξη αμαξοστοιχιών.

([15]) Η Trenitalia μεταβίβασε στη Mercitalia Rail όλα τα περιουσιακά της στοιχεία και τις υποχρεώσεις της που συνδέονται με τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και την εφοδιαστική. Πηγή: Ετήσια έκθεση της Trenitalia SpA για το 2017, σ. 26 και σ. 36 (Relazione finanziaria annuale).

([16]) Βλ. ετήσια έκθεση της FS για το 2017 σχετικά με την κοινοποίηση οικονομικών στοιχείων, σ. 13.

([17]) Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25).

2.3. **Ιστορικό της ελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ένωση και στην Ιταλία**

2.3.1. *Στην Ένωση*

(29) Σε επίπεδο Ένωσης, οι σιδηροδρομικές **εμπορευματικές** μεταφορές ελευθερώθηκαν σε τρία διαδοχικά κύματα.

(30) Η πρώτη νομοθετική πρωτοβουλία των αρχών της δεκαετίας του 1990 οδήγησε στην έκδοση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, την οποία τα κράτη μέλη όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο έως την 1η Ιανουαρίου 1993. Με την πράξη αυτήν κινήθηκε η διαδικασία ελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών με τη θέσπιση δικαιώματος πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή για τις διεθνείς ενώσεις και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες συνδυασμένων ([18]) διεθνών εμπορευματικών μεταφορών, σε συνδυασμό με την αρχή του διαχωρισμού της διαχείρισης της υποδομής από τη μεταφορική δραστηριότητα. Αυτή η αρχή δεν αφορούσε τις δομές, αλλά τα καθήκοντα, και ιδίως τη λογιστική διαδικασία. Βάσει της εν λόγω οδηγίας, ο διαχωρισμός θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη δημιουργία χωριστών οργανικών τμημάτων στο πλαίσιο της ίδιας επιχείρησης ή με την ανάθεση της διαχείρισης της υποδομής σε χωριστό φορέα. Ωστόσο, ο εν λόγω νομικός διαχωρισμός δεν ήταν υποχρεωτικός.

(31) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([19]), η οποία αποτελούσε μέρος της λεγόμενης «πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους» ([20]) και έπρεπε να μεταφερθεί από τα κράτη μέλη στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 15 Μαρτίου 2003. Το άρθρο 10 παράγραφος 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ, παρείχε στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δικαίωμα πρόσβασης χωρίς διακρίσεις σε σχέση με τα ακόλουθα είδη υπηρεσιών:

α) διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών — ΔΕΔΣΕΜ ([21])·

β) διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης, από τις 15 Μαρτίου 2008.

(32) Προκειμένου να βελτιωθούν η ασφάλεια, η διαλειτουργικότητα και το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εκδόθηκε η οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([22]), η οποία αποτελούσε μέρος της λεγόμενης «δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους» ([23]). Η εν λόγω οδηγία θέσπισε δικαίωμα πρόσβασης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε σχέση με τα ακόλουθα είδη υπηρεσιών:

α) διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης από την 1η Ιανουαρίου 2006 (με τον τρόπο αυτόν επισπεύσθηκε η προθεσμία της 15ης Μαρτίου 2008 που οριζόταν στην οδηγία 2001/12/ΕΚ)·

β) παντός τύπου υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένης της εθνικής κυκλοφορίας) από την 1η Ιανουαρίου 2007.

(33) Ως εκ τούτου, η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών άνοιξε στον ανταγωνισμό από τις 15 Μαρτίου 2003 στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, από την 1η Ιανουαρίου 2006 για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης και από την 1η Ιανουαρίου 2007 για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές ενδομεταφορές. Κατά συνέπεια, θεωρείται ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ελευθερώθηκαν πλήρως σε επίπεδο Ένωσης από την 1η Ιανουαρίου 2007 τόσο για τις εθνικές όσο και για τις διεθνείς υπηρεσίες.

([18]) Ως συνδυασμένη μεταφορά νοείται η διατροπική μεταφορά με αυστηρά περιορισμένο οδικό σκέλος της διαδρομής, βλ. άρθρο 1 της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Φεβρουαρίου 1975, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ Κρατών μελών (ΕΕ L 48 της 22.2.1975, σ. 31).

([19]) Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

([20]) Η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους περιλάμβανε επίσης την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26) και την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29).

([21]) Σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους περίπου 50 000 χλμ., όπως ορίζεται στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2001/12/ΕΚ, το οποίο καλύπτει στην Ιταλία τους λιμένες με σιδηροδρομική σύνδεση Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Venezia.

([22]) Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164).

([23]) Η δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους περιλάμβανε επίσης την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44), την οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 114) και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1).

(34) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ, κωδικοποιήθηκε και καταργήθηκε από τις 17 Ιουνίου 2015 με την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([24]). Το άρθρο 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ προβλέπει ότι: «Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων».

(35) Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές **επιβατών**, η «τρίτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους» (μέσω της οδηγίας 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([25])) άνοιξε τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών στον ανταγωνισμό, από την 1η Ιανουαρίου 2010. Η «τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους» ελευθέρωσε πλήρως τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές:

— Η οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([26]) για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ χορήγησε στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση στα εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα από την 1η Ιανουαρίου 2019 ([27])·

— Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([28]) εισήγαγε την υποχρέωση ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με βάση διαδικασία διαγωνισμού από τις 3 Δεκεμβρίου 2019, ενώ προέβλεπε μεταβατική περίοδο που έληγε στις 24 Δεκεμβρίου 2023 ([29]).

2.3.2. *Στην Ιταλία*

(36) Η Ιταλία ελευθέρωσε τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τις 22 Οκτωβρίου 2003, με την έναρξη ισχύος του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 188/2003, της 8ης Ιουλίου 2003 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 188/2003) ([30]), με το οποίο μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Όσον αφορά τις υπηρεσίες εθνικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχονται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, το άρθρο 6 του νομοθετικού διατάγματος 188/2003 χορήγησε διάφορα δικαιώματα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, υπό την επιφύλαξη της τήρησης ορισμένων απαιτήσεων ([31]) και της αμοιβαιότητας στην περίπτωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εγκατεστημένων στο εξωτερικό.

([24]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

([25]) Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44).

([26]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 352 της 23.12.2016, σ. 1).

([27]) Βλ. άρθρο 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370, το οποίο προβλέπει ότι, ακόμα και αν η οδηγία αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2019, οι διατάξεις της σχετικά με την πρόσβαση στα σιδηροδρομικά δίκτυα εφαρμόζονται μόνο για τον πίνακα των δρομολογίων που ξεκινούν στις 14 Δεκεμβρίου 2020.

([28]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 354 της 23.12.2016, σ. 22).

([29]) Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 9 στοιχείο α).

([30]) Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 — «Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria» (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24.7.2003 - Supplemento ordinario n. 118). Το νομοθετικό διάταγμα 188/2003 αντικατέστησε δύο προεδρικά διατάγματα [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 και Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 — «Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacitá di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura» — (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 119, 24.5.1999)] που μετέφεραν στο εθνικό δίκαιο τις οδηγίες 91/440/ΕΚ, 95/18/ΕΚ και 95/19/ΕΚ.

([31]) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που σκόπευαν να παρέχουν υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία έπρεπε να διαθέτουν, εκτός από την άδεια εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών που απαιτούνταν βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος 188/2003, ειδική άδεια του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (άρθρο 6 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 188/2003), όπως οριζόταν στο άρθρο 131 παράγραφος 1 του νόμου αριθ. 388 της 23ης Δεκεμβρίου 2000. Ο εν λόγω νόμος δικαιολογούσε την ανάγκη χορήγησης τέτοιας άδειας προκειμένου το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να περιορίσει την αύξηση των σιδηροδρομικών κομίστρων και να διασφαλίσει την οικονομική βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ιταλία.

(37) Το νομοθετικό διάταγμα 188/2003 άνοιξε επίσης εν μέρει ([32]) την εγχώρια αγορά επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών της Ιταλίας το 2003. Ωστόσο, ο ανταγωνισμός στην αγορά παρέμεινε εκ των πραγμάτων περιορισμένος για όλες τις εγχώριες μεταφορές έως το άνοιγμα του ανταγωνισμού των διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 2010 και την είσοδο της Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. στην εγχώρια αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας το 2012. Ο ανταγωνισμός στην αγορά παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό κλειστός, διότι οι περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατέθηκαν απευθείας στην Trenitalia με λίγες εξαιρέσεις ([33]).

(38) Η Ιταλία μετέφερε την οδηγία 2004/51/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 162/2007 της 10ης Αυγούστου 2007 ([34]) (σε ισχύ από τις 23 Οκτωβρίου 2007). Το διάταγμα αυτό τροποποίησε το νομοθετικό διάταγμα 188/2003 από τις 23 Οκτωβρίου 2007 παρέχοντας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο υπό δίκαιους, αμερόληπτους και διαφανείς όρους για την εκτέλεση υπηρεσιών διεθνών εμπορευματικών μεταφορών και, το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2007, πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο για την εκτέλεση παντός τύπου υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([35]).

(39) Τέλος, η Ιταλία μετέφερε την οδηγία 2012/34/ΕΕ στο εθνικό δίκαιο με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 112 της 15ης Ιουλίου 2015 ([36]) (σε ισχύ από τις 27 Ιουλίου 2015). Το διάταγμα αυτό επιβεβαίωσε εκ νέου το δικαίωμα πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών υπό δίκαιους, αμερόληπτους και διαφανείς όρους, προκειμένου να διασφαλίζεται ο ανταγωνισμός στον σιδηροδρομικό τομέα ([37]).

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΤΡΩΝ

3.1. Περιγραφή των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων (στο εξής: «μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων» ή «μέτρα»)

(40) Τα υπό έρευνα μέτρα καλύπτουν τη μεταβίβαση από την RFI στην Trenitalia 31 περιουσιακών στοιχείων τον Σεπτέμβριο του 2009, καθώς και τις μεταβιβάσεις από την RFI στην FS Logistica 10 περιουσιακών στοιχείων τον Δεκέμβριο του 2007, 42 περιουσιακών στοιχείων τον Δεκέμβριο του 2008 και 5 περιουσιακών στοιχείων τον Ιούλιο του 2011, υπό τους όρους που περιγράφονται στην παρούσα υποενότητα.

(41) Οι αποφάσεις για τη μεταβίβαση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής από την RFI στην Trenitalia ελήφθησαν κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της FS που διεξήχθη στις 7 Σεπτεμβρίου 2009 και εγκρίθηκαν κατά τις γενικές συνελεύσεις της RFI και της Trenitalia που πραγματοποιήθηκαν στις 10 Σεπτεμβρίου 2009.

(42) Οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia πραγματοποιήθηκαν ως εξής:

α) το μετοχικό κεφάλαιο της RFI («capitale sociale e patrimonio») μειώθηκε κατά 621 106 000 EUR τον Σεπτέμβριο του 2009 μέσω της ακύρωσης 621 106 000 κοινών μετοχών αξίας 1 EUR έκαστη· το μετοχικό κεφάλαιο της Trenitalia αυξήθηκε ταυτόχρονα κατά 621 106 000 EUR μέσω της έκδοσης 1 242 212 κοινών μετοχών αξίας 500 EUR έκαστη (ονομαστική αξία)·

β) η FS παρέμεινε ο μοναδικός μέτοχος τόσο της Trenitalia όσο και της RFI, πριν και μετά τις αλλαγές στο μετοχικό κεφάλαιο της RFI και της Trenitalia που περιγράφονται στο στοιχείο α).

([32]) Το άνοιγμα υπόκειτο σε ρήτρα αμοιβαιότητας για τις ιταλικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η οποία άρθηκε το 2007.

([33]) Όσον αφορά το δίκτυο που διαχειριζόταν η RFI, το 2019 μόνο δύο περιφέρειες ανέθεσαν τις οικείες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών τους μέσω διαγωνισμού (Valle d'Aosta και Emilia Romagna), ενώ οι υπόλοιπες ανέθεσαν τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μέσω απευθείας ανάθεσης (εκτός από τη Λομβαρδία, οι άλλες 17 περιφέρειες ανέθεσαν τη σύμβαση για 9 ή 15 έτη στην Trenitalia). Όσον αφορά το υπόλοιπο μέρος της υποδομής, το οποίο ανήκει εν μέρει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στις περιφέρειες, σε επαρχίες, δήμους, ιδιωτικές οντότητες και άλλους δημόσιους φορείς, λόγω ιστορικής κληρονομιάς, ισχύουν ειδικές ρυθμίσεις [πηγή: Handbook on Railway Regulation: Concept and Practice (Εγχειρίδιο σχετικά με τις κανονιστικές ρυθμίσεις για τους σιδηροδρόμους: Έννοιες και πρακτική), επιμέλεια Matthias Finger και Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, σ. 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]) Άρθρο 25 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 162, της 10ης Αυγούστου 2007, για την τροποποίηση του άρθρου 12 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος 188/2003.

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

([37]) Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 112 της 15ης Ιουλίου 2015.

(43) Οι μεταβιβάσεις ορισμένων περιουσιακών στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής από την RFI στην FS Logistica εγκρίθηκαν από τις γενικές συνελεύσεις της RFI και της FS Logistica που πραγματοποιήθηκαν στις 30 Οκτωβρίου 2007, στις 26 Νοεμβρίου 2008 και στις 20 Δεκεμβρίου 2010 ([38]).

(44) Οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica πραγματοποιήθηκαν με τη μορφή τριών συγκεκριμένων συναλλαγών που έλαβαν χώρα το 2007, το 2008 και το 2011:

α) το μετοχικό κεφάλαιο και τα περιουσιακά στοιχεία της RFI μειώθηκαν:

i) κατά 268 673 758 EUR στις 21 Δεκεμβρίου 2007·

ii) κατά 151 786 267 EUR στις 30 Δεκεμβρίου 2008·

iii) κατά 3 186 760 EUR στις 6 Ιουλίου 2011·

β) το μετοχικό κεφάλαιο και τα περιουσιακά στοιχεία της FS Logistica αυξήθηκαν ταυτόχρονα κατά τις ίδιες αντίστοιχες αξίες μέσω της έκδοσης κοινών μετοχών·

γ) η FS παρέμεινε ο μοναδικός μέτοχος τόσο της FS Logistica όσο και της RFI, πριν και μετά τις αλλαγές στο μετοχικό κεφάλαιο της RFI και της Trenitalia που περιγράφονται στα στοιχεία α) και β).

(45) Οι αποφάσεις για τις μεταβιβάσεις που εγκρίθηκαν κατά τις συνεδριάσεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 40 επισημοποιούν τις αποφάσεις διαχείρισης που έλαβαν η FS και οι θυγατρικές της RFI, Trenitalia και FS Logistica, από το 2007 ([39]).

(46) Τα υπό έρευνα μέτρα είχαν εγκριθεί από τον μέτοχο της FS, δηλαδή το ιταλικό κράτος (πιο συγκεκριμένα, το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών). Στις 7 Ιουλίου 2009 η Ιταλία ενέκρινε, με πρωθυπουργική οδηγία ([40]) (στο εξής: οδηγία του 2009) ([41]), τις μεταβιβάσεις ορισμένων περιουσιακών στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία είχαν χρηματοδοτηθεί με δημόσιους πόρους, από την RFI στην Trenitalia και σε άλλες εταιρείες του ομίλου FS που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Ειδικότερα, η οδηγία του 2009 προέβλεπε τα εξής:

α) η RFI εξουσιοδοτούνταν να μεταβιβάσει ελεύθερα συγκεκριμένες εμπορευματικές εγκαταστάσεις (που δεν περιλαμβάνονταν στο παράρτημα 1 της οδηγίας του 2009 ([42])) σε άλλες εταιρείες του ομίλου FS, συμπεριλαμβανομένης της Trenitalia, στο πλαίσιο πράξεων αύξησης των περιουσιακών στοιχείων (άρθρο 1) ([43])·

β) η RFI έπρεπε να υποβάλει στο ιταλικό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πρόταση που να προσδιορίζει τη λειτουργική εξειδίκευση και τις χρεώσιμες υπηρεσίες που προσφέρονταν για καθεμία από τις εγκαταστάσεις και τους τερματικούς σταθμούς που απαριθμούνταν στο παράρτημα 1 της οδηγίας του 2009 (άρθρο 1)·

γ) η RFI έπρεπε να υποβάλει στο ιταλικό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σχέδιο που να προσδιορίζει τη λειτουργία καθεμίας από τις εγκαταστάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού που ανήκαν στην RFI, καθώς και τη διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή την πλήρη χρήση ορισμένων εγκαταστάσεων από ορισμένες από αυτές (άρθρο 2) ([44])·

δ) ειδικές εγκαταστάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού, τις οποίες χρησιμοποιούσαν πλήρως ορισμένες επιχειρήσεις, μεταβιβάστηκαν σε άλλες εταιρείες του ομίλου FS με σκοπό τη μείωση των εξόδων συντήρησης (άρθρο 2).

([38]) Η νομική πράξη για την επισημοποίηση της μεταβίβασης εκδόθηκε στις 6.7.2011.

([39]) Στις 19 Σεπτεμβρίου 2007 ο διευθύνων σύμβουλος της FS, M. Moretti, απηύθυνε στα διοικητικά στελέχη ολόκληρου του ομίλου επιστολή (στο εξής: επιστολή της 19ης Σεπτεμβρίου 2007) για την έναρξη του σχεδίου ανακατανομής των περιουσιακών στοιχείων στο πλαίσιο της υλοποίησης του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011. Στις 23 Απριλίου 2008 το διοικητικό συμβούλιο της FS ενέκρινε την έναρξη της διαδικασίας κατανομής των περιουσιακών στοιχείων. Στις 3 Ιουνίου 2008 συστάθηκε ειδική ομάδα εργασίας για την καθοδήγηση της διαδικασίας ανακατανομής των περιουσιακών στοιχείων του ομίλου FS.

([40]) Στα ιταλικά: «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]) Στο παράρτημα 1 της οδηγίας του 2009 παρατίθεται κατάλογος των εμπορευματικών εγκαταστάσεων και των τερματικών σταθμών που ανήκουν στην RFI.

([43]) «Επίσης, προκειμένου να μειωθούν τα έξοδα συντήρησης που βαρύνουν επί του παρόντος το κράτος, η RFI, δυνάμει της παρούσας οδηγίας, μπορεί να μεταβιβάσει/διαθέσει ελεύθερα εμπορευματικές εγκαταστάσεις που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο του παραρτήματος 1) σε άλλες εταιρείες του ομίλου FS —μεταξύ αυτών στην Trenitalia— στο πλαίσιο οποιασδήποτε διαδικασίας αναδιοργάνωσης, ακόμα και στο πλαίσιο πράξεων κεφαλαιοποίησης.») (ελεύθερη μετάφραση από τα ιταλικά).

([44]) «Προκειμένου να μειωθούν τα έξοδα συντήρησης και φύλαξης που βαρύνουν επί του παρόντος το κράτος και να πραγματοποιηθεί η κεφαλαιοποίηση της Trenitalia, η RFI πρέπει να υποβάλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, εντός 60 ημερών από την έκδοση της παρούσας οδηγίας, σχέδιο το οποίο θα περιλαμβάνει, για κάθε εγκατάσταση συντήρησης τροχαίου υλικού που ανήκει στον διαχειριστή, ένδειξη, πέραν της τυχόν λειτουργικής εξειδίκευσης:
α) ότι τέθηκε στη διάθεση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που έχουν πρόσβαση στο δίκτυο·
β) ότι χρησιμοποιείται αποκλειστικά από ορισμένες εξ αυτών.
Σε κάθε περίπτωση, στις ανωτέρω εγκαταστάσεις, ο διαχειριστής υποδομής δεν παρέχει καμία υπηρεσία, αλλά περιορίζεται στη διάθεση αυτών των περιουσιακών στοιχείων.» (ελεύθερη μετάφραση από τα ιταλικά).

(47) Η Ιταλία επιβεβαίωσε τον κατάλογο και τα χαρακτηριστικά του μεταβιβασθέντος περιουσιακού στοιχείου, όπως περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 20 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, προσθέτοντας ότι η νομική βάση για την πραγματοποίηση των μεταβιβάσεων δεν ήταν η οδηγία του 2009, αλλά ο ιταλικός αστικός κώδικας. Ο πίνακας 4 παρουσιάζει συνοπτικά τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων που πραγματοποίησε η RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica, οι οποίες συνιστούν τα υπό έρευνα μέτρα.

Πίνακας 4

Κατάλογος περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica

Ημερομηνία	Δικαιούχος εταιρεία	Περιγραφή	Αξία
7 Σεπτεμβρίου 2009	Trenitalia	Η RFI μεταβίβασε στην Trenitalia 11 εγκαταστάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού μαζί με 20 τμήματα παρακείμενων εκτάσεων	Λογιστική αξία 621 εκατ. EUR ([1])
21 Δεκεμβρίου 2007	FS Logistica	Η RFI μεταβίβασε στην FS Logistica 10 τμήματα εμπορευματικών τερματικών σταθμών	Λογιστική αξία 268,7 εκατ. EUR ([2])
30 Δεκεμβρίου 2008	FS Logistica	Η RFI μεταβίβασε στην FS Logistica 41 ακίνητα που βρίσκονταν στην Ιταλία (π.χ. γεωτεμάχια, αποθήκες, χώρους, εργοστάσια και εγκαταστάσεις εμπορευματικών μεταφορών) και το 43,75 % των μετοχών της στην SGT ([3])	Λογιστική αξία 151,8 εκατ. EUR ([4])
6 Ιουλίου 2011	FS Logistica	Η RFI μεταβίβασε στην FS Logistica 5 ακίνητα (μονάδες, εκτάσεις και κτίρια)	Λογιστική αξία 3,2 εκατ. EUR ([5])

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές.

([1]) *Πηγή:* Ετήσια έκθεση της RFI για το 2009, σ. 30 και 31 (Bilancio di esercizio) και ετήσια έκθεση της Trenitalia για το 2009, σ. 46 και 47 (Bilancio di esercizio).

([2]) *Πηγή:* Ετήσια έκθεση της RFI για το 2008, σ. 27 (Bilancio di esercizio).

([3]) Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., ιταλική επιχείρηση συνδυασμένων οδικών–σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδιοκτησίας FS Logistica κατά 53,3 % και Hupac κατά 34,5 %. Σύμφωνα με την πράξη της 30ής Δεκεμβρίου 2008 για τη μεταβίβαση της κυριότητας, η αξία του μεριδίου 43,75 % της SGT ανέρχεται σε 491 732 EUR.

([4]) *Πηγή:* Ετήσια έκθεση της RFI για το 2008, σ. 27 (Bilancio di esercizio).

([5]) *Πηγή:* Ετήσια έκθεση της RFI για το 2010, σ. 27 (Bilancio di esercizio) και Έκθεση δραστηριοτήτων της FS για το 2010, σ. 65.

3.2. **Περιγραφή των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην Trenitalia**

(48) Τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν στην Trenitalia τον Σεπτέμβριο του 2009 περιλαμβάνουν 31 εγκαταστάσεις, και συγκεκριμένα:

α) 11 εγκαταστάσεις συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων συνεργείων που χρησιμοποιούνται από διάφορα τμήματα της Trenitalia, συνολικής επιφάνειας 1,6 εκατ. m^2·

β) 20 «βοηθητικούς χώρους» που συνδέονται με συνεργεία τα οποία ανήκουν ήδη στην Trenitalia, συνολικής επιφάνειας 0,6 εκατ. m^2.

(49) Οι βοηθητικοί χώροι είναι κυρίως οι εκτάσεις και οι χώροι ελιγμών δίπλα σε συνεργείο ή κτίριο και είναι απαραίτητοι για τη χρήση του εν λόγω συνεργείου ή κτιρίου.

(50) Όσον αφορά τα συνεργεία και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, η Ιταλία επισήμανε ότι εξυπηρετούσαν διαφορετικά τμήματα επιβατικών μεταφορών, όπως φαίνεται στον πίνακα 5.

Πίνακας 5

Περιγραφή των 11 εγκαταστάσεων συντήρησης που μεταβιβάστηκαν στην Trenitalia

Αριθ.-εγκατάστασης	Σύνολο περιουσιακών στοιχείων	Επιφάνεια που μεταβιβάστηκε το 2009 (m^2)	Οικείο τμήμα της Trenitalia
1)	Εγκατάσταση Bari Centrale	130 000	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
2)	Εγκατάσταση Firenze Osmannoro	340 000	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
3)	Εγκατάσταση Firenze Romito	52 000	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
4)	Εγκατάσταση Genova Terralba	41 000	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
5)	Εγκατάσταση Napoli Smistamento	317 800	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
6)	Εγκατάσταση Messina	26 000	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
7)	Εγκατάσταση Roma Prenestina	105 130	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
8)	Εγκατάσταση Torino Smistamento	225 000	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
9)	Εγκατάσταση Cervignano	117 940	Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές
10)	Εγκατάσταση Trieste	61 576	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
11)	Εγκατάσταση Verona	169 100	Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές
	ΣΥΝΟΛΟ	**1 585 546**	

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές (στις παρατηρήσεις τους της 24ης Ιουλίου 2014).

(51) 9 από τις 11 εγκαταστάσεις συντήρησης που μεταβιβάστηκαν στην Trenitalia το 2009 χρησιμοποιήθηκαν ως εξής:

α) από το τμήμα επιβατικών μεταφορών «μεγάλων αποστάσεων» (4 εγκαταστάσεις, συνολικής επιφάνειας 0,8 εκατ. m^2)·

β) από το τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών (5 εγκαταστάσεις, συνολικής επιφάνειας 0,5 εκατ. m^2).

(52) Οι άλλες 2 εγκαταστάσεις συντήρησης, συνολικής επιφάνειας 0,3 εκατ. m^2, χρησιμοποιήθηκαν για τη συντήρηση πρώτου επιπέδου του τροχαίου υλικού του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών.

(53) Τα συγκροτήματα με τις 11 εγκαταστάσεις συντήρησης που μεταβιβάστηκαν το 2009 περιλαμβάνουν επίσης τις γραμμές προσπέλασης και τις τροχιές απόθεσης που συνδέονται με τις εν λόγω εγκαταστάσεις συντήρησης, για τη φύλαξη του τροχαίου υλικού πριν και μετά τη συντήρηση. Ορισμένες από αυτές τις εγκαταστάσεις συντήρησης περιλαμβάνουν τεχνικούς χώρους όπου εκτελούνται ειδικές εργασίες άμεσα συνδεόμενες με τη συντήρηση πρώτου επιπέδου, όπως αποβάθρες πλύσης αμαξοστοιχιών ή σήραγγες, χώρους εκκένωσης χημικών αποχωρητηρίων και φρεάτια επιθεώρησης τροχαίου υλικού. Σύμφωνα με την FS, η Trenitalia είχε πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις στις εν λόγω εγκαταστάσεις ήδη πριν από τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, κατά την περίοδο 2003-2008, με σκοπό τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των εργασιών συντήρησης ([45]).

(54) Οι 20 βοηθητικοί χώροι που περιγράφονται λεπτομερώς στον πίνακα 6 περιλαμβάνουν:

α) διάφορα είδη χώρων παρακείμενων στις εγκαταστάσεις συντήρησης που χρησιμοποιούσε ήδη η Trenitalia, κυρίως για το τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων (5 εγκαταστάσεις, συνολικής επιφάνειας 0,26 εκατ. m^2) και το τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών (13 εγκαταστάσεις, συνολικής επιφάνειας 0,35 εκατ. m^2)·

([45]) Ειδικότερα, οι αποθήκες συντήρησης είχαν αναβαθμιστεί ώστε να εξυπηρετούν τους καθορισμένους τύπους τροχαίου υλικού.

β) τα υπόλοιπα συγκροτήματα είναι 2 μικρές εκτάσεις (22 500 m^2 και 14 000 m^2) που γειτνιάζουν με τις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούσαν αντίστοιχα το τεχνικό τμήμα για τη συντήρηση δευτέρου επιπέδου των επιβαταμαξών και το τμήμα εμπορευματικών μεταφορών.

Πίνακας 6

Περιγραφή των βοηθητικών χώρων που μεταβιβάστηκαν στην Trenitalia

	Σύνολο περιουσιακών στοιχείων	Επιφάνεια που μεταβιβάστηκε το 2009 (m^2)	Τμήμα της Trenitalia που τον χρησιμοποιεί
1)	Fabriano	19 100	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
2)	Ancona	70 070	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
3)	Sulmona	16 090	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
4)	Lecce Surbo	39 815	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
5)	Bologna Ravone	14 000	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
6)	Pisa S. Ermete	8 100	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
7)	Siena	4 140	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
8)	Milano Martesana	46 000	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
9)	Voghera	22 500	Τεχνικό τμήμα
10)	Milano Fiorenza	50 000	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
11)	Napoli Centrale	45 300	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
12)	Catania	50 065	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
13)	Roma S. Lorenzo	53 500	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
14)	Roma Smistamento	49 000	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
15)	Torino Porta Nuova	10 992	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
16)	Novara	8 500	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
17)	Mestre	109 400	Τμήμα επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων
18)	Trento	2 300	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
19)	Bolzano	9 600	Τμήμα περιφερειακών επιβατικών μεταφορών
20)	Torino Orbassano	14 285	Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές
	ΣΥΝΟΛΟ	**642 757**	

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους της 24ης Ιουλίου 2014.

3.3. **Περιγραφή των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica**

(55) Όπως επισημαίνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 18 και 28, το 2007 η εταιρεία χαρτοφυλακίου FS αποφάσισε να μεταβιβάσει το μετοχικό κεφάλαιο και τα αντίστοιχα περιουσιακά στοιχεία του κλάδου της εφοδιαστικής (στον βαθμό που ανήκαν στην RFI, αλλά χρησιμοποιούνταν στον κλάδο της εφοδιαστικής) σε ειδική εταιρεία (FS Logistica). Ο πίνακας 7 περιλαμβάνει τον κατάλογο των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica στις 21 Δεκεμβρίου 2007, ο πίνακας 8 περιλαμβάνει τον κατάλογο των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica στις 30 Δεκεμβρίου 2008 και ο πίνακας 9 περιλαμβάνει τον κατάλογο των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica στις 6 Ιουλίου 2011.

Πίνακας 7

Κατάλογος περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica στις 21 Δεκεμβρίου 2007

		Εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί	Αποθήκες	Γραφεία	Βοηθητικοί χώροι	Συνδεδεμένοι χώροι	Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari Ferruccio / Bari Lamasinata ([1])		X	X	X	X	
3	Bologna S. Donato		X	X	X	X	
4	Brescia		X	X	X	X	
5	Marcianise - Maddaloni				X	X	
6	Milano Smistamento	X					
7	Novara		X	X	X		
8	Padova Campo di Marte		X	X	X	X	
9	Torino		X	X	X	X	
10	Verona		X	X	X	X	

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους της 24ης Ιουλίου 2014.
([1]) Δεν υπάρχουν συνδεδεμένοι χώροι στον τερματικό σταθμό Bari Lamasinata.

Πίνακας 8

Κατάλογος περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica στις 30 Δεκεμβρίου 2008

		Εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί	Αποθήκες	Γραφεία	Βοηθητικοί χώροι	Συνδεδεμένοι χώροι	Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		Εμπορευματι-κοί τερματικοί σταθμοί	Αποθήκες	Γραφεία	Βοηθητικοί χώροι	Συνδεδεμένοι χώροι	Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο
3	Casalmaggiore		X	X	X		
4	Cassano D'Adda				X	X	
5	Castelguelfo				X		
6	Catania		X	X	X	X	
7	Cittadella			X	X	X	
8	Conegliano		X		X	X	
9	Fossano						
10	Genova		X	X	X		
11	Grisignano		X		X	X	
12	Indicatore			X	X		
13	Lamezia				X		
14	Legnago		X	X	X	X	
15	Livorno Area Palumbo				X		
16	Livorno Cantiere		X		X	X	
17	Lucca		X				
18	Marcianise - Maddaloni	X					
19	Milano smistamento	X					
20	Moncalieri				X	X	
21	Mori		X		X	X	
22	Napoli			X	X		
23	Novara Boschetto				X	X	
24	Novi S. Bovo		X	X	X	X	
25	Ospitaletto TR		X	X	X	X	
26	Padova Interporto	X					

		Εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί	Αποθήκες	Γραφεία	Βοηθητικοί χώροι	Συνδεδεμένοι χώροι	Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο
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

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους της 24ης Ιουλίου 2014.

Πίνακας 9

Κατάλογος περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica στις 6 Ιουλίου 2011

		Εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί	Αποθήκες	Γραφεία	Βοηθητικοί χώροι	Συνδεδεμένοι χώροι	Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο
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		

Πηγή: Πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους της 24ης Ιουλίου 2014.

(56) Όταν πραγματοποιήθηκαν οι μεταβιβάσεις, η υποδομή εφοδιαστικής που ανήκε στην FS Logistica ήταν διασκορπισμένη ανά την ιταλική επικράτεια και η FS Logistica λειτουργούσε μέσω των τριών ακόλουθων διαφορετικών επιχειρηματικών μονάδων: «Διαχείριση και ανάπτυξη ακινήτων»· «Πολυτροπικές μεταφορές και εφοδιαστική»· «Omnia express: Μεταφορές και μετακομίσεις».

(57) Όταν πραγματοποιήθηκαν οι μεταβιβάσεις, η εταιρική αποστολή της FS Logistica περιλάμβανε τον σχεδιασμό, την υλοποίηση, τη θέση σε λειτουργία, την αγορά, την πώληση, τη διαχείριση και τη συντήρηση δομών εφοδιαστικής, όπως διατροπικά κέντρα, πλατφόρμες εφοδιαστικής, κέντρα διανομής, τερματικοί σταθμοί και εγκαταστάσεις διακίνησης και αποθήκευσης εμπορευμάτων ή μονάδες διατροπικών μεταφορών (ITU). Η FS Logistica παρείχε ολοκληρωμένες υπηρεσίες εφοδιαστικής (αποθήκευση· διεκπεραίωση και διαχείριση παραγγελιών από τις μονάδες παραγωγής ή τις αποθήκες έως τα σημεία αποστολής/παράδοσης). Επίσης, διαχειριζόταν ακίνητα περιουσιακά στοιχεία υλικοτεχνικής ή βιομηχανικής φύσης τα οποία βελτίωνε και ανέπτυσσε. Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 28, το 2017 η FS Logistica μετονομάστηκε σε Mercitalia Logistics.

4. ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1. 'Υπαρξη κρατικής ενίσχυσης

4.1.1. *Κρατικοί πόροι*

(58) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 70), η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων που αναφέρονται στον πίνακα 4 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Καταρχάς, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι τα υπό έρευνα μέτρα περιλάμβαναν κρατικούς πόρους και μπορούσαν να καταλογιστούν στο κράτος. Η Επιτροπή, για να καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό, παρατήρησε ότι τα περιουσιακά στοιχεία είχαν μεταβιβαστεί από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica και ότι οι τρεις αυτές εταιρείες ήταν πλήρως ελεγχόμενες θυγατρικές της FS, το μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκε εξ ολοκλήρου στο ιταλικό κράτος. Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι το ιταλικό κράτος, ως μέτοχος κατά 100 % της FS, διόρισε τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της και, ως εκ τούτου, ασκούσε αποφασιστική επιρροή στη διαχείριση της RFI, πλήρως ελεγχόμενης θυγατρικής της FS, κατά τον χρόνο των επίμαχων πράξεων.

4.1.2. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(59) Όσον αφορά την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν τα υπό έρευνα μέτρα είχαν εφαρμοστεί στην τιμή της αγοράς, δεδομένου ότι οι ιταλικές αρχές δεν είχαν παράσχει εκ των προτέρων αποτιμήσεις της αγοραίας τιμής των μεταβιβασθέντων περιουσιακών στοιχείων, μέσω των οποίων θα είχε καταδειχθεί ότι η RFI, όταν ελήφθησαν τα υπό έρευνα μέτρα, είχε ενεργήσει ως φορέας της αγοράς ([46]). Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες για το αν οι εν λόγω πράξεις συνιστούσαν ανακατανομή περιουσιακών στοιχείων εντός του ίδιου ομίλου επιχειρήσεων η οποία δεν υπόκειτο στους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Η Επιτροπή επισήμανε ότι η υποχρέωση που απορρέει από την οδηγία 91/440/ΕΟΚ για χωριστούς λογαριασμούς μεταξύ των δραστηριοτήτων μεταφορών και της διαχείρισης της υποδομής στον σιδηροδρομικό τομέα δικαιολογείται από το γεγονός ότι οι μεταφορές εκτελούνται σε ανταγωνιστική αγορά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι η ανακατανομή των περιουσιακών στοιχείων μεταξύ εταιρικών οντοτήτων εντός του ίδιου ομίλου από διαχειριστή υποδομής σε σιδηροδρομική επιχείρηση χωρίς αντάλλαγμα θα μπορούσε να οδηγήσει σε οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της τελευταίας, με τη βελτίωση της ανταγωνιστικής της θέσης σε σχέση με τη θέση των ανταγωνιστών της στην αγορά ([47]).

(60) Ειδικότερα, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι τα περιουσιακά στοιχεία της Trenitalia και της FS Logistica αυξήθηκαν σημαντικά, χωρίς οι επιχειρήσεις αυτές να υποχρεωθούν να καταβάλουν κάποιο τίμημα για τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία. Επιπροσθέτως, η μεταβιβασθείσα υποδομή, η οποία θα μπορούσε να είχε πωληθεί ως πρώην ιδιοκτησία του διαχειριστή υποδομής σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, μπορούσε να χρησιμοποιηθεί μόνο από την Trenitalia και την FS Logistica. Η Επιτροπή τόνισε ότι αυτή η υπό όρους πρόσβαση στην υποδομή μπορεί να είχε ιδιαίτερη σημασία όσον αφορά τις εγκαταστάσεις συντήρησης, καθώς η πρόσβαση σ' αυτές και το κόστος τους αποτελούν σημαντικό παράγοντα ανταγωνισμού στην αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(61) Κατά συνέπεια, με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι τα υπό έρευνα μέτρα συνεπάγονταν οικονομικό πλεονέκτημα για την Trenitalia και την FS Logistica.

([46]) Αιτιολογική σκέψη 61 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.
([47]) Αιτιολογική σκέψη 62 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

4.1.3. *Επιλεκτικότητα*

(62) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι τα υπό έρευνα μέτρα ήταν επιλεκτικά, δεδομένου ότι μόνο η Trenitalia και η FS Logistica φαίνεται να επωφελήθηκαν από αυτά.

4.1.4. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές*

(63) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έχουν ελευθερωθεί στην Ιταλία από το 2003. Αντέκρουσε επίσης τους ισχυρισμούς της Ιταλίας ότι τα υπό έρευνα μέτρα έπρεπε να θεωρηθούν μέρος της αρχικής αναδιοργάνωσης του ομίλου FS κατά την περίοδο 2000-2001, η οποία είχε πραγματοποιηθεί πριν από το άνοιγμα της εν λόγω αγοράς, και ότι η ανακατανομή των περιουσιακών στοιχείων που πραγματοποιήθηκε το 2009 αφορούσε συνεργεία που συνδέονταν κυρίως με τη συντήρηση τροχαίου υλικού για επιβατικές μεταφορές, τομέας ο οποίος ελευθερώθηκε σε επίπεδο Ένωσης μόλις την 1η Ιανουαρίου 2010.

(64) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι ιταλικές αρχές δεν είχαν υποβάλει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι, κατά την περίοδο 2000-2001 όταν πραγματοποιήθηκε η αρχική αναδιοργάνωση, είχε ήδη ληφθεί απόφαση σχετικά με τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν μεταξύ του 2007 και του 2011 και ότι τα υπό έρευνα μέτρα φαίνεται να τέθηκαν σε εφαρμογή ως συνέπεια της οδηγίας του 2009 ([48]). Όσον αφορά τον ισχυρισμό της Ιταλίας ότι τα συνεργεία συντήρησης αφορούσαν επιβατικό τροχαίο υλικό, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ιταλία δεν είχε αποδείξει ότι τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία προορίζονταν για τη μεταφορά επιβατών και ότι, εν πάση περιπτώσει, η Ιταλία συνέχισε να μεταβιβάζει περιουσιακά στοιχεία μετά την ελευθέρωση της αγοράς επιβατικών μεταφορών, δεδομένου ότι η εν λόγω τελική μεταβίβαση αποφασίστηκε το 2010 και τέθηκε σε εφαρμογή το 2011 ([49]).

(65) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι τα υπό έρευνα μέτρα είχαν ληφθεί όταν η ιταλική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν ανοικτή στον ανταγωνισμό, συνεπώς τα μέτρα αυτά μπορούσαν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην εν λόγω αγορά. Επιπλέον, δεδομένου ότι, όταν πραγματοποιήθηκαν οι μεταβιβάσεις, οι κύριοι παράγοντες στην ιταλική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δραστηριοποιούνταν επίσης σε διεθνές επίπεδο, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι τα εν λόγω μέτρα επηρέασαν τις ενδοενωσιακές συναλλαγές ([50]).

4.1.5. *Προκαταρκτικό συμπέρασμα*

(66) Επομένως, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι τα υπό έρευνα μέτρα υπέρ της Trenitalia και της FS Logistica συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

4.2. **Συμβατότητα των ενισχύσεων**

(67) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε την αρχική άποψη ότι στην παρούσα υπόθεση δεν συντρέχει κανένας από τους λόγους συμβατότητας με την εσωτερική αγορά που προβλέπονται στο άρθρο 93, στο άρθρο 106 παράγραφος 2 ή στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 ή 3 της ΣΛΕΕ.

(68) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα των υπό έρευνα μέτρων με την εσωτερική αγορά και κάλεσε την Ιταλία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με πιθανούς λόγους συμβατότητας.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

(69) Η Ιταλία προβάλλει δύο κύρια επιχειρήματα:

α) η Ιταλία συμμορφώθηκε με τους τομεακούς κανόνες της Ένωσης που εφαρμόζονται στις καθετοποιημένες εταιρείες, ιδίως όταν πραγματοποιήθηκαν οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων·

β) τα υπό έρευνα μέτρα που περιγράφονται στον Table 4 είναι σύμφωνα με το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς (στο εξής: κριτήριο του ΦΟΑ) και δεν συνεπάγονται κρατική ενίσχυση.

([48]) Αιτιολογική σκέψη 67 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.
([49]) Αιτιολογική σκέψη 68 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.
([50]) Αιτιολογική σκέψη 69 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

5.1. **Συμμόρφωση των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων με τους τομεακούς κανόνες της Ένωσης**

(70) Όσον αφορά το πρώτο επιχείρημα, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι ούτε η οδηγία 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε, ούτε η οδηγία 2012/34/ΕΕ προβλέπουν υποχρέωση εταιρικού διαχωρισμού των σιδηροδρομικών μεταφορών και της διαχείρισης της υποδομής. Η Ιταλία επικαλείται δύο αποφάσεις του Δικαστηρίου (υπόθεση C-556/10 ([51]) και υπόθεση C-369/11 ([52])) και επισημαίνει ότι, όπως είχε ήδη υποστηρίξει κατά τη διάρκεια της διαδικασίας στην υπόθεση C-556/10, «η υποχρέωση διαχωρισμού των καθηκόντων σιδηροδρομικής μεταφοράς από τα καθήκοντα διαχείρισης της υποδομής, την οποία επέβαλε ο νομοθέτης της Ένωσης, είναι λογιστικής φύσης ([53])». Κατά συνέπεια, η Ιταλία θεωρεί ότι το δίκαιο της Ένωσης δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη να εισαγάγουν εταιρικό διαχωρισμό μεταξύ των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη διαχείριση της υποδομής και των δραστηριοτήτων μεταφορών που ασκούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η Ιταλία υποστηρίζει επίσης ότι το δίκαιο της Ένωσης δεν εμποδίζει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή άλλα πρόσωπα (εκτός του διαχειριστή υποδομής) να κατέχουν περιουσιακά στοιχεία που μπορούν να χαρακτηριστούν ως «σιδηροδρομική υποδομή», σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

(71) Σύμφωνα με την Ιταλία, η προσέγγιση αυτή συνάδει με τις ίδιες τις αρχές της ενωσιακής νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους, και συγκεκριμένα με την αρχή της διαχειριστικής και οργανωτικής ανεξαρτησίας των σιδηροδρομικών ομίλων, σύμφωνα με τις εμπορικές αρχές και τις αρχές της αγοράς (ιδίως τα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ). Επίσης, η οδηγία 2012/34/ΕΕ αναγνωρίζει την ελευθερία των κάθετα ολοκληρωμένων ομίλων να οργανώνονται σε ομάδες εταιρειών ή τμημάτων κατά περίπτωση (βλ. άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ) ([54]).

(72) Με βάση τις εκτιμήσεις αυτές, η Ιταλία υποστηρίζει ότι το δίκαιο της Ένωσης παρέχει πλήρη ελευθερία στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να κατανέμουν τους πόρους και τα περιουσιακά στοιχεία μεταξύ των νομικών οντοτήτων που απαρτίζουν έναν όμιλο. Η εν λόγω ελευθερία κατανομής περιλαμβάνει τη δυνατότητα αυτοτελούς οργάνωσης των διαφόρων δραστηριοτήτων, είτε σε περισσότερα τμήματα εντός της ίδιας εταιρείας είτε σε περισσότερες εταιρείες εντός του ίδιου ομίλου. Η ελευθερία αυτή περιλαμβάνει τη δυνατότητα αλλαγής της εσωτερικής οργάνωσης των επιχειρήσεων, μέσω της ανακατανομής, κατά περίπτωση, των δραστηριοτήτων και των περιουσιακών τους στοιχείων μεταξύ τμημάτων ή εταιρειών.

(73) Η Ιταλία υποστήριξε επίσης ότι, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης, μια σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να είναι αποδέκτης ορισμένων περιουσιακών στοιχείων που παρέχουν άλλες εταιρείες εντός του ίδιου ομίλου και, ενδεχομένως, μπορεί να αποκτήσει την κυριότητα των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων, ανεξάρτητα από το αν είχαν αρχικά διατεθεί σε άλλη επιχείρηση του ομίλου. Επιπροσθέτως, η Ιταλία επισημαίνει ότι, κατά μείζονα λόγο, η εν λόγω διακριτική ευχέρεια εφαρμόζεται επίσης, βάσει των κανόνων της Ένωσης, όταν τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάζονται εντός του ομίλου δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «υποδομή».

(74) Κατά συνέπεια, η Ιταλία θεωρεί ότι τα υπό έρευνα μέτρα που αναφέρονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας συνιστούν πράξεις αναδιάρθρωσης εντός του ομίλου FS οι οποίες είναι απολύτως νόμιμες και σύμφωνες με την ευρεία διακριτική ευχέρεια που παρέχει το δίκαιο της Ένωσης στους σιδηροδρομικούς ομίλους να οργανώνουν τη δομή και τις δραστηριότητές τους όπως κρίνουν σκόπιμο.

(75) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι, στην παρούσα υπόθεση, οι σχετικές πράξεις αναδιοργάνωσης ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του 2000, αλλά καθυστέρησαν λόγω διαφόρων εμποδίων (βλ. αιτιολογική σκέψη 17). Επιπλέον, η Ιταλία παραπέμπει στα επιχειρήματα που πρόβαλε η FS (βλ. ενότητα 6.1.1) για να υποστηρίξει ότι οι σχετικές πράξεις συνάδουν με μια «οικονομική και βιομηχανική προσέγγιση». Κατά την FS και την Ιταλία, οι πράξεις αυτές αποσκοπούσαν στη βελτιστοποίηση της κατανομής των πόρων του ομίλου σε σχέση με τους διάφορους εμπλεκόμενους επιχειρηματικούς τομείς.

5.2. **Απουσία κρατικής ενίσχυσης κατά τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων**

(76) Όσον αφορά την υπό έρευνα μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων, η Ιταλία υποστηρίζει ότι δεν πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ προκειμένου ένα μέτρο να συνιστά κρατική ενίσχυση.

([51]) Απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.
([52]) Απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.
([53]) Απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, σκέψη 49.
([54]) Σύμφωνα με την Ιταλία, αυτό θα υπόκειται βεβαίως στην απαίτηση ανεξαρτησίας των «βασικών καθηκόντων» που αναφέρονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

5.2.1. *Δυνατότητα καταλογισμού*

(77) Όσον αφορά τη δυνατότητα καταλογισμού στο ιταλικό κράτος, η Ιταλία επισημαίνει ότι η FS είναι ανεξάρτητη από άποψη διαχείρισης από τον δημόσιο μέτοχό της (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών) και ότι έλαβε τα υπό έρευνα μέτρα χωρίς καμία δημόσια παρέμβαση ή συμμετοχή, με πλήρη εμπορική αυτονομία και με καθαρά επιχειρηματική λογική. Η Ιταλία επικαλείται τη νομολογία Stardust Marine ([55]).

(78) Λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της υπόθεσης, η Ιταλία θεωρεί ότι οι επιχειρήσεις του ομίλου FS που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων ενήργησαν ανεξάρτητα από τον δημόσιο μέτοχο (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών). Η Ιταλία αναφέρει ειδικότερα ότι η οδηγία του 2009 δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την απουσία δυνατότητας καταλογισμού στο ιταλικό κράτος: η οδηγία του 2009 φέρεται να συνιστά «νομική διάταξη γενικής ισχύος, με πολιτικό σκοπό, η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τον νόμο αριθ. 400/1988 και, ως εκ τούτου, απλώς εκφράζει πολιτική βούληση, χωρίς να παράγει άμεσα αποτελέσματα» ([56]). Κατά την άποψη των ιταλικών αρχών, ο μη δεσμευτικός χαρακτήρας της οδηγίας του 2009 επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι το άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο προβλέπει τη μεταβίβαση ορισμένων τερματικών σταθμών και εγκαταστάσεων εμπορευματικών μεταφορών στην Trenitalia, ουδέποτε εφαρμόστηκε από την FS ή την RFI.

5.2.2. *Κρατικοί πόροι*

(79) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι τα υπό έρευνα μέτρα δεν είχαν άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στους πόρους του κρατικού προϋπολογισμού επί των οποίων ασκούσε πραγματικό έλεγχο το κράτος. Η Ιταλία προσθέτει ότι:

α) οι εν λόγω πράξεις είναι κοινές πράξεις αποσυγχώνευσης εταιρειών που πραγματοποιήθηκαν εντός του ομίλου FS: επομένως, αποφασίστηκαν, εφαρμόστηκαν και παρήγαγαν νομικά και οικονομικά αποτελέσματα μόνο εντός του ομίλου FS·

β) συνεπώς, οι πράξεις αυτές συνίσταντο στην ανακατανομή των περιουσιακών στοιχείων και των μετοχών που ανήκαν ήδη στον όμιλο FS και, ως εκ τούτου, δεν είχαν καμία επίπτωση στη συνολική σύνθεση του ομίλου αυτού, η οποία παρέμεινε αμετάβλητη μετά τις πράξεις.

5.2.3. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

5.2.3.1. Γενικές παρατηρήσεις

(80) Σύμφωνα με την Ιταλία, η απόφαση κίνησης της διαδικασίας εσφαλμένως εξομοιώνει τις εν λόγω πράξεις με αγορά χωρίς αντίτιμο. Η νομική και οικονομική φύση των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων τις οποίες αφορά η διαδικασία είναι εντελώς διαφορετική. Κατά την Ιταλία, πρόκειται για πράξεις αποσυγχώνευσης εντός του ομίλου FS, δηλαδή πράξεις αναδιάρθρωσης που είναι κοινές σε δημόσιους και ιδιωτικούς ομίλους και διέπονται από το ενωσιακό και το εθνικό εταιρικό δίκαιο. Όσον αφορά ειδικά τις αποσυγχωνεύσεις, η Ιταλία επισημαίνει ότι οι πράξεις αυτού του είδους διέπονται σε επίπεδο Ένωσης από την οδηγία 82/891/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([57]). Όπως προβλέπεται στην εν λόγω οδηγία (βλ. άρθρο 2) ([58]), οι «αποσυγχωνεύσεις» συνεπάγονται μεταβίβαση μετοχών της εταιρείας που λαμβάνει περιουσιακά στοιχεία (ως αποτέλεσμα της πράξης) στους μετόχους της εταιρείας που χάνει περιουσιακά στοιχεία (στο πλαίσιο της εν λόγω πράξης). Σύμφωνα με την Ιταλία, σε παρόμοιες περιπτώσεις, οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων δεν

([55]) Απόφαση της 15ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([56]) Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας της 6ης Απριλίου 2011, η οποία εκδόθηκε με την απόφαση RG αριθ. 4639/2009 σχετικά με την έκτακτη προσφυγή που άσκησαν διάφορες επιχειρήσεις εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών κατά της οδηγίας του 2009.

([57]) Έκτη οδηγία του Συμβουλίου 82/891/ΕΟΚ, της 17ης Δεκεμβρίου 1982, βασιζόμενη στο άρθρο 54 παράγραφος 3 περίπτωση ζ) της συνθήκης για τη διάσπαση των ανωνύμων εταιρειών (ΕΕ L 378 της 31.12.1982, σ. 47).

([58]) Σύμφωνα με την Ιταλία, η οδηγία 82/891/ΕΟΚ ρυθμίζει θέματα που αφορούν το εταιρικό δίκαιο. Όσον αφορά την ιταλική έννομη τάξη, η Ιταλία επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του αστικού κώδικα, όταν μία και η αυτή μητρική εταιρεία κατέχει την εταιρεία που διασπάται και την εταιρεία στην οποία μεταβιβάζονται τα περιουσιακά στοιχεία, η αποσυγχώνευση μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω της απλουστευμένης διαδικασίας που προβλέπεται από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 2506-β και 2505 του αστικού κώδικα. Στην περίπτωση αυτή, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 2501-β πρώτο εδάφιο σημείο 3 (σχέση ανταλλαγής μεριδίων και πληρωμές τοις μετρητοίς), σημείο 4 (διαδικασίες κατανομής μετοχών) και σημείο 5 (ημερομηνία έναρξης της συμμετοχής στα κέρδη που σχετίζονται με τις μετοχές που κατανεμήθηκαν), ούτε οι διατάξεις των άρθρων 2501-δ (έκθεση διοικητικού οργάνου) ή 2501-ε (έκθεση εμπειρογνωμόνων) του αστικού κώδικα. Εν ολίγοις, σύμφωνα με την Ιταλία, οι διαδικασίες που χρησιμοποιήθηκαν για τις μεταβιβάσεις των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων δεν περιλαμβάνουν αποτίμηση των μεταβιβασθέντων περιουσιακών στοιχείων, δεδομένου ότι τα περιουσιακά στοιχεία παρέμειναν στην ιδιοκτησία του ομίλου (απλώς περιήλθαν στην ιδιοκτησία άλλης εταιρείας του ομίλου βάσει της λογιστικής αξίας), με την κατανομή στη μητρική εταιρεία των νεοεκδοθεισών μετοχών σύμφωνα με την αύξηση των περιουσιακών στοιχείων της δικαιούχου θυγατρικής.

πραγματοποιούνται ποτέ έναντι της καταβολής τιμήματος, αλλά μέσω της διανομής μετοχών στον εταίρο (και, ως εκ τούτου, δεν πρόκειται για μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων έναντι τιμήματος, αλλά έναντι μετοχών). Δεδομένου ότι η πράξη συνίσταται απλώς στην υλοποίηση εσωτερικής αναδιάρθρωσης, είναι ουδέτερη για τον όμιλο FS στο σύνολό του. Η απλή επανατοποθέτηση (ορισμένων) περιουσιακών στοιχείων από μια θέση σε άλλη πραγματοποιείται εντός του ίδιου ομίλου ([59]).

(81) Σύμφωνα με την Ιταλία, οι υπό έρευνα μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων είναι, από οικονομική άποψη, πανομοιότυπες με τις ανακατανομές μεταξύ των εσωτερικών τμημάτων μίας μόνο εταιρείας, δεν συνεπάγονται νέα εισφορά κεφαλαίου στον όμιλο FS και περιορίζονται σε απλή εσωτερική αναδιάρθρωση: συνεπώς, δεν παρέχουν πλεονεκτήματα και, επομένως, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι η εκτίμηση αυτή επιβεβαιώνεται από την πρακτική της ίδιας της Επιτροπής, ιδίως στις υποθέσεις Banque Postale ([60]) και Chronopost ([61]), όπως επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο ([62]).

(82) Η Ιταλία συμπλήρωσε τις αρχικές παρατηρήσεις της υποβάλλοντας τρεις μελέτες ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων, οι οποίες αποδεικνύουν ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων είναι σύμφωνες με τους όρους της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στις αποδέκτριες εταιρείες, δηλαδή στην FS Logistica και στην Trenitalia. Στην ενότητα 5.2.3.2. θα παρουσιαστούν οι τρεις μελέτες.

5.2.3.2. Μελέτες ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων που υπέβαλε η Ιταλία

1) Η μελέτη PwC του Απριλίου 2019 σχετικά με τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Trenitalia και στην FS Logistica

(83) Η μελέτη της PricewaterhouseCoopers ([63]) (στο εξής: PwC) του Απριλίου 2019 εκτιμά την αποδοτικότητα των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων υπολογίζοντας και, στη συνέχεια, συγκρίνοντας την αξία της επιχείρησης των τριών εταιρειών που συμμετείχαν στην πράξη (Trenitalia και FS Logistica, αποδέκτες, και RFI, αρχικός ιδιοκτήτης), σε δύο σενάρια: i) στο πραγματικό σενάριο (με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων), και ii) σε ένα αντίστροφο σενάριο (χωρίς τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων). Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η αξία της επιχείρησης των αποδεκτών, δηλαδή της Trenitalia και της FS Logistica, είναι υψηλότερη στο πρώτο σενάριο απ' ό,τι στο δεύτερο σενάριο, ενώ το αντίθετο ισχύει για τον αρχικό ιδιοκτήτη, δηλαδή την RFI.

(84) Η αξία της επιχείρησης είναι το άθροισμα της αγοραίας αξίας του μετοχικού κεφαλαίου και των χρεωστικών τίτλων και, ως εκ τούτου, αντιπροσωπεύει την αξία της εταιρείας στο σύνολό της, δηλαδή από την οπτική τόσο των κατόχων χρεωστικών τίτλων όσο και των μετόχων. Η μελέτη εκτιμά την αξία της επιχείρησης μέσω της μεθόδου των προεξοφλημένων ταμειακών ροών, η οποία συνίσταται στον υπολογισμό της παρούσας αξίας των αναμενόμενων «ελεύθερων ταμειακών ροών στην επιχείρηση» (FCFF) ([64]).

(85) Για κάθε σενάριο και για κάθε εταιρεία που συμμετείχε στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, η μελέτη της PwC του Απριλίου 2019 χρησιμοποιεί προβλέψεις των FCFF έως το 2017, με την προσθήκη μιας τελικής αξίας για να ληφθεί υπόψη η περίοδος μετά το 2017. Η τελική αξία, η οποία αντιπροσωπεύει την αξία κάθε εταιρείας που συμμετείχε στη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων μετά το 2017, προκύπτει από την εφαρμογή του τύπου ανάπτυξης του Gordon ([65]). Ο τύπος ανάπτυξης του Gordon λαμβάνει ως παραδοχή ρυθμό ανάπτυξης στο διηνεκές των ομαλοποιημένων FCFF. Η ομαλοποίηση συνίσταται στον καθορισμό κεφαλαιουχικών δαπανών («CAPEX») ίσων με τις αποσβέσεις, σε μεταβολές του κεφαλαίου κίνησης ίσες με το μηδέν και στην παραδοχή ότι το περιθώριο κέρδους είναι το ίδιο με το περιθώριο κέρδους

([59]) Συναφώς, η Ιταλία επισημαίνει ότι ορισμένες μεταβιβάσεις αφορούσαν επίσης περιουσιακά στοιχεία που είχαν επανεκχωρηθεί στην RFI από άλλες εταιρείες της FS, δηλαδή τη μεταβίβαση τμημάτων των τερματικών σταθμών Torino Orbassano και Maddaloni Marcianise που ανήκαν μέχρι τότε στην FS Logistica.

([60]) Απόφαση της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2005, σχετικά με τις ενισχύσεις που φέρεται ότι χορήγησε η Γαλλία για τη σύσταση και τη λειτουργία της Banque Postale [C(2005) 5421] (ΕΕ C 21 της 28.1.2006, σ. 4).

([61]) Απόφαση 98/365/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 1997, σχετικά με τις ενισχύσεις που φέρεται ότι χορήγησε η Γαλλία στην SFMI-Chronopost [C(1997) 3146] (ΕΕ L 164 της 9.6.1998, σ. 37).

([62]) Απόφαση της 1ης Ιουλίου 2008, Chronopost/Ufex κ.λπ., συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-341/06 P και C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

([63]) Η PricewaterhouseCoopers είναι μια εταιρεία παροχής οικονομικών συμβουλών αναγνωρισμένου κύρους.

([64]) Οι ελεύθερες ταμειακές ροές στην επιχείρηση (FCFF) είναι το άθροισμα των λειτουργικών και επενδυτικών ταμειακών ροών. Δεν περιλαμβάνουν τις χρηματοδοτικές ταμειακές ροές, δηλαδή το κόστος των επιτοκίων, τα μερίσματα, τις εισροές και εκροές χρέους. Επομένως, οι FCFF αποτελούν μέτρο των κερδών που αποκομίζει το σύνολο της επιχείρησης, δηλαδή τόσο οι κάτοχοι χρεωστικών τίτλων όσο και οι μέτοχοι.

([65]) Ο τύπος ανάπτυξης του Gordon χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της αξίας ενός συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου, με την παραδοχή ότι τα περιουσιακά στοιχεία αποφέρουν ορισμένο κέρδος το οποίο αυξάνεται συνεχώς με συγκεκριμένο σταθερό επιτόκιο στο διηνεκές.

Ο τύπος ανάπτυξης του Gordon είναι $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, όπου TV είναι η τελική αξία, NCF είναι η ομαλοποιημένη ταμειακή ροή (όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 85), g είναι ο ρυθμός αύξησης των ταμειακών ροών στο διηνεκές και WACC (ΜΣΚΚ) είναι το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου.

κατά το τελευταίο έτος της περιόδου προγραμματισμού. Τέλος, για κάθε σενάριο, η μελέτη υπολογίζει την αξία της επιχείρησης κάθε εταιρείας που συμμετείχε στη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων ως το άθροισμα των παρουσών αξιών των FCFF και της τελικής αξίας, με τη χρήση ως προεξοφλητικού επιτοκίου ενός ειδικού ανά εταιρεία μέσου σταθμισμένου κόστους κεφαλαίου ([66]) (ΜΣΚΚ).

(86) Η διαφορά στις ταμειακές ροές στο σενάριο με και χωρίς τις μεταβιβάσεις αντιπροσωπεύει τις συνέργειες που θα μπορούσε να αναμένει ο όμιλος FS από τα υπό έρευνα μέτρα. Όσον αφορά τις μεταβιβάσεις από την RFI στην Trenitalia, οι μεταβιβάσεις αυτές στερούν από την RFI κέρδος ίσο με τα μισθώματα επί των περιουσιακών στοιχείων που εκμίσθωσε στην Trenitalia, μετά την αφαίρεση των σχετικών εξόδων, δηλαδή των φόρων ακίνητης περιουσίας και των αποσβέσεων. Τα διαφυγόντα κέρδη της RFI περιέρχονται στην Trenitalia μετά τη μεταβίβαση. Μετά τη μεταβίβαση, η Trenitalia επωφελείται επίσης από την απόδοση των επενδύσεων που αποσκοπούν στη βελτίωση των περιουσιακών στοιχείων, οι οποίες δεν θα είχαν αναληφθεί εάν η RFI διατηρούσε την κυριότητα των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων (βλ. π.χ. αιτιολογικές σκέψεις 98 και 99). Οι επενδύσεις αυτές αποσκοπούν στον εξορθολογισμό της διαδικασίας συντήρησης του τροχαίου υλικού της Trenitalia και περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, δομικές μεταβολές των συνεργείων συντήρησης, αλλαγές στη διαρρύθμισή τους, δαπάνες αυτοματοποίησης και προσαρμογής σε νέους τύπους τροχαίου υλικού. Συνολικά, η μελέτη αναφέρει ότι η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων θα είχε επιτρέψει στην Trenitalia να πραγματοποιήσει επενδύσεις αξίας κατά 205 εκατ. EUR μεγαλύτερης σε σχέση με το σενάριο στο οποίο η RFI θα είχε την κυριότητα των περιουσιακών στοιχείων. Αυτές οι πρόσθετες επενδύσεις, κατά την περίοδο 2010-2017 ([67]), θα είχαν επιτύχει εξοικονόμηση κόστους συντήρησης συνολικού ύψους 382,55 εκατ. EUR σε σύγκριση με το σενάριο στο οποίο η RFI θα είχε την κυριότητα των περιουσιακών στοιχείων. Ως εκ τούτου, σε επίπεδο FS, η συνέργεια που προκύπτει από τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia είναι η απόδοση των επενδύσεων που αποσκοπούν στη βελτίωση των περιουσιακών στοιχείων.

(87) Όσον αφορά τις μεταβιβάσεις από την RFI στην FS Logistica, οι μεταβιβάσεις αυτές στερούν από την RFI κέρδος ίσο με τα μισθώματα των περιουσιακών στοιχείων που εκμίσθωσε στην FS Logistica, μετά την αφαίρεση των σχετικών εξόδων, δηλαδή των φόρων ακίνητης περιουσίας και των αποσβέσεων. Ταυτόχρονα, οι μεταβιβάσεις δημιουργούν οφέλη για την FS Logistica, τα οποία προέρχονται από επενδύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των περιουσιακών στοιχείων και από την αύξηση των εσόδων που προκύπτει από τη μίσθωση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων στην αγορά. Όσον αφορά τις επενδύσεις, αποσκοπούν στην αύξηση της επιφάνειας που διατίθεται προς μίσθωση στην αγορά (π.χ. έκτακτη συντήρηση υφιστάμενων περιουσιακών στοιχείων, κατασκευή νέων αποθηκών, κοινοπραξίες για την κατασκευή νέων τερματικών σταθμών) και ανέρχονται σε 38,2 εκατ. EUR κατά την περίοδο 2010-2017. Συνολικά, σύμφωνα με τη μελέτη, τα οφέλη για την FS Logistica υπεραντισταθμίζουν τις ζημίες της RFI, διότι η πρώτη είναι σε θέση να αντλήσει μεγαλύτερη αξία από τα μεταβιβασθέντα περιουσιακά στοιχεία δεδομένου ότι είναι εταιρεία που ειδικεύεται στον τομέα της εφοδιαστικής.

(88) Η μελέτη διαπιστώνει ότι, στο σενάριο με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων υπέρ της Trenitalia και της FS Logistica, η εκτιμώμενη αξία της επιχείρησης είναι 4 639 εκατ. EUR για την Trenitalia, 82 εκατ. EUR για την FS Logistica και 2 206 εκατ. EUR για την RFI. Στο αντίστροφο σενάριο (χωρίς τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων), η μελέτη διαπιστώνει ότι η αξία της επιχείρησης είναι 4 315 εκατ. EUR για την Trenitalia, 56 εκατ. EUR για την FS Logistica και 2 234 εκατ. EUR για την RFI. Συνδυαστικά, οι επιπτώσεις των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων συνίστανται σε αύξηση της αξίας της επιχείρησης κατά 325 εκατ. EUR για την Trenitalia και κατά 26 εκατ. EUR για την FS Logistica, καθώς και σε μείωση της αξίας της επιχείρησης για την RFI κατά 28,3 εκατ. EUR. Από τη μελέτη προκύπτει επίσης ότι, από τη συνολική μείωση της αξίας της επιχείρησης της RFI (28,3 εκατ. EUR), 16,4 εκατ. EUR μπορούν να αποδοθούν στη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Trenitalia και το υπόλοιπο στις μεταβιβάσεις στην FS Logistica ([68]).

(89) Συνολικά, η μελέτη της PwC του Απριλίου 2019 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, ως αποτέλεσμα των συνεργειών που προέκυψαν από τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, η αύξηση της αξίας της επιχείρησης για τους αποδέκτες (325 εκατ. EUR για την Trenitalia και 26 εκατ. EUR για την FS Logistica) υπεραντισταθμίζει τη ζημία για την RFI (28,3 εκατ. EUR). Ως εκ τούτου, στο επίπεδο του ομίλου FS, τα υπό έρευνα μέτρα αύξησαν την αξία της επιχείρησης κατά 322,7 εκατ. EUR.

([66]) Το ΜΣΚΚ καθορίζεται ως ο σταθμισμένος μέσος όρος του κόστους των ιδίων κεφαλαίων και του κόστους του χρέους μετά τους φόρους, με συντελεστές στάθμισης ίσους με την κεφαλαιακή διάρθρωση των εταιρειών που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις.

([67]) Τόσο οι επενδύσεις όσο και η εξοικονόμηση κόστους είναι ποσά κατά την περίοδο 2010-2017, χωρίς προεξόφληση.

([68]) Με άλλα λόγια, η μελέτη της PwC του Απριλίου 2019 εκτιμά ότι η αξία της επιχείρησης της RFI θα ήταν 2 222,1 εκατ. EUR στο σενάριο με μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων μόνο υπέρ της FS Logistica, ενώ η αξία της επιχείρησης της RFI θα ήταν 2 217,6 EUR στο σενάριο με μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων μόνο υπέρ της Trenitalia.

2) Η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Trenitalia

(90) Η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 εκτιμά περαιτέρω την αποδοτικότητα των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia. Όπως και η μελέτη της PwC του Απριλίου 2019, η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 συγκρίνει την κερδοφορία της RFI και της Trenitalia στα σενάρια με και χωρίς τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων. Η κύρια διαφορά μεταξύ των δύο μελετών είναι ότι η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 εξετάζει την κερδοφορία όσον αφορά την αξία των ιδίων κεφαλαίων και όχι την αξία της επιχείρησης. Ενώ η αξία της επιχείρησης λαμβάνει υπόψη την εταιρεία στο σύνολό της, δηλαδή την αξία που προκύπτει τόσο για τους κατόχους χρεωστικών τίτλων όσο και για τους μετόχους, η αξία των ιδίων κεφαλαίων αντανακλά μόνο την αξία της εταιρείας από την οπτική των μετόχων.

(91) Η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 εκτιμά την αξία των ιδίων κεφαλαίων χρησιμοποιώντας το «μοντέλο προεξοφλημένων ταμειακών ροών προς την καθαρή θέση», το οποίο συνίσταται στην παρούσα αξία των ελεύθερων ταμειακών ροών που είναι διαθέσιμες στους μετόχους (FCFE). Αυτές οι ταμειακές ροές είναι το άθροισμα των ελεύθερων ταμειακών ροών προς την επιχείρηση, δηλαδή εκείνων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της αξίας της επιχείρησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 84), και των χρηματοδοτικών ταμειακών ροών, δηλαδή των συνολικών ταμειακών εισροών από τη νέα χρηματοδότηση του χρέους, μετά την αφαίρεση των ταμειακών εκροών ως εξόδων από τόκους και των αποπληρωμών χρέους ([69]). Ως εκ τούτου, οι FCFE επιτρέπουν τη μέτρηση της ποσότητας των μετρητών που είναι διαθέσιμη για πιθανή διανομή μερισμάτων στους μετόχους. Τέλος, η αξία των ιδίων κεφαλαίων προκύπτει από τον υπολογισμό της παρούσας αξίας των ελεύθερων ταμειακών ροών προς την καθαρή θέση με τη χρήση του κόστους των ιδίων κεφαλαίων ως προεξοφλητικού επιτοκίου.

(92) Τόσο για την RFI όσο και για την Trenitalia, και για τα δύο σενάρια με και χωρίς τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων, η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 υπολογίζει τις ελεύθερες ταμειακές ροές προς την καθαρή θέση προσθέτοντας τις προβλεπόμενες χρηματοδοτικές ταμειακές ροές στις ελεύθερες ταμειακές ροές προς την επιχείρηση της μελέτης του Απριλίου 2019. Η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 περιλαμβάνει επίσης την τελική αξία των ιδίων κεφαλαίων στο τέλος της περιόδου που καλύπτει το επιχειρηματικό σχέδιο, δηλαδή του 2018. Αυτή η τελική αξία αποτελεί εφαρμογή του τύπου ανάπτυξης του Gordon, ο οποίος λαμβάνει ως παραδοχή την αύξηση στο διηνεκές των ελεύθερων ταμειακών ροών προς την καθαρή θέση με σταθερό ρυθμό, με σημείο εκκίνησης ένα ομαλοποιημένο επίπεδο των εν λόγω ταμειακών ροών. Η ομαλοποίηση των ελεύθερων ταμειακών ροών προς την επιχείρηση συμπίπτει με εκείνη που υπολογίστηκε στη μελέτη της PwC του Απριλίου 2019 (αιτιολογική σκέψη 85), ενώ η ομαλοποίηση των χρηματοδοτικών ταμειακών ροών συνίσταται στον καθορισμό των χρηματοοικονομικών δαπανών σε ελαφρώς χαμηλότερη αξία σε σχέση με το τελευταίο έτος της περιόδου που καλύπτει το επιχειρηματικό σχέδιο και σε αποπληρωμές και εκδόσεις χρέους ίσες με μηδέν. Τέλος, η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 υπολογίζει την αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI και της Trenitalia ως την παρούσα αξία των ελεύθερων ταμειακών ροών της αντίστοιχης εταιρείας προς την καθαρή θέση σε κάθε σενάριο, χρησιμοποιώντας το κόστος των ιδίων κεφαλαίων της αντίστοιχης εταιρείας ως προεξοφλητικό επιτόκιο.

(93) Η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 εκτιμά την αξία των ιδίων κεφαλαίων της Trenitalia και της RFI σε 1 102,3 και 3 813,7 εκατ. EUR, αντίστοιχα, στο σενάριο με τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, και σε 964,2 και 3 830,4 εκατ. EUR, αντίστοιχα, στο αντίστροφο σενάριο. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις αυτές, η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia παρήγαγε αξία των μετόχων σε επίπεδο ομίλου, καθώς οδήγησε στη δημιουργία πρόσθετων ιδίων κεφαλαίων ύψους 138,1 εκατ. EUR στην Trenitalia και στην καταστροφή αξίας των ιδίων κεφαλαίων της RFI κατά μόνο 16,7 εκατ. EUR. Επομένως, η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 παρέχει έναν ακόμα ποσοτικό προσδιορισμό, επιπλέον αυτού της μελέτης της PwC του Απριλίου 2019, του πλεονεκτήματος της μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia από την οπτική του ομίλου FS.

3) Η μελέτη της E.CA

(94) Η μελέτη της E.CA του Ιουνίου 2019 η οποία εκπονήθηκε από την εταιρεία παροχής οικονομικών συμβουλών E.CA ([70]) συμπληρώνει τις δύο προαναφερθείσες μελέτες και αξιολογεί την αξιοπιστία της μελέτης της PwC του Απριλίου 2019. Επιπλέον, εξηγεί το οικονομικό σκεπτικό των μεταβιβάσεων και υποστηρίζει τη μεθοδολογική επιλογή της μελέτης της PwC του Απριλίου 2019.

([69]) Οι χρηματοδοτικές ταμειακές ροές συνίστανται σε πληρωμές τόκων, μετά την αφαίρεση φόρων, σε αποπληρωμές χρέους και σε έκδοση χρεογράφων.

([70]) Η E.CA είναι εταιρεία παροχής οικονομικών συμβουλών αναγνωρισμένου κύρους στην οποία προσέφυγε ο όμιλος FS για την παροχή τεχνικής εμπειρογνωσίας στην παρούσα υπόθεση.

(95) Όσον αφορά τη μεθοδολογία, η μελέτη της E.CA εξηγεί τον λόγο για τον οποίο η μέθοδος της αξίας της επιχείρησης είναι κατάλληλη για τον προσδιορισμό της βελτίωσης της αποδοτικότητας που προκύπτει από τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, σε σύγκριση με τη μέθοδο της αξίας των ιδίων κεφαλαίων. Ο λόγος είναι ότι η μέθοδος της αξίας της επιχείρησης επικεντρώνεται στα έσοδα και στα έξοδα που δημιουργούνται από την εταιρεία στο σύνολό της, δηλαδή εκεί όπου προκύπτει η βελτίωση της αποδοτικότητας. Αντίθετα, για τη μέθοδο της αξίας των ιδίων κεφαλαίων απαιτούνται προβολές των χρηματοδοτικών ταμειακών ροών, οι οποίες δεν αναμένεται να επηρεαστούν άμεσα από τα μέτρα αποδοτικότητας που αιτιολογούν τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Ως εκ τούτου, η εταιρεία παροχής οικονομικών συμβουλών E.CA θεωρεί ότι είναι καταλληλότερο να χρησιμοποιηθεί η μέθοδος της αξίας της επιχείρησης για την εκτίμηση της αποδοτικότητας των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων.

(96) Στη μελέτη της E.CA του Ιουνίου 2019 αξιολογούνται επίσης οι παραδοχές που διατυπώνονται στη μελέτη της PwC του Απριλίου 2019 σχετικά με το ΜΣΚΚ. Ενώ η μελέτη της PwC του Απριλίου 2019 βασίζεται σε μια ενιαία τιμή του ΜΣΚΚ για την εκτίμηση της αξίας της επιχείρησης, η μελέτη της E.CA του Ιουνίου 2019 κατασκευάζει μια σειρά τιμών του ΜΣΚΚ για κάθε εταιρεία που συμμετείχε στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, με τη διαφοροποίηση των βασικών παραμέτρων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του ΜΣΚΚ, δηλαδή του συντελεστή βήτα, του ασφαλίστρου κινδύνου ιδίων κεφαλαίων και του επιτοκίου μηδενικού κινδύνου ([71]).

(97) Η μελέτη της E.CA του Ιουνίου 2019 επιβεβαιώνει τα αποτελέσματα της μελέτης της PwC του Απριλίου 2019 σχετικά με τις συνέργειες που προκύπτουν από τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Διαπιστώνει ότι η υψηλότερη εκτίμηση της απώλειας αξίας για την RFI, η οποία υπολογίστηκε με τη χρήση της χαμηλότερης τιμής του εύρους του ΜΣΚΚ της RFI, αντιστοιχεί σε 56 εκατ. EUR, ενώ η χαμηλότερη εκτίμηση της αύξησης της αξίας για την Trenitalia και την FS Logistica, η οποία υπολογίστηκε με βάση την παραδοχή της υψηλότερης τιμής του εύρους του ΜΣΚΚ των εν λόγω εταιρειών, αντιστοιχεί σε 195 και 24 εκατ. EUR, αντίστοιχα. Συνολικά, ακόμα και με τη χρήση συντηρητικών τιμών του ΜΣΚΚ, η δημιουργία αξίας σε επίπεδο FS θα ήταν τουλάχιστον 163 εκατ. EUR ([72]).

(98) Τέλος, η μελέτη της E.CA του Ιουνίου 2019 παρουσιάζει το σκεπτικό των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων. Η εταιρεία παροχής οικονομικών συμβουλών E.CA θεωρεί ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica οδήγησαν στην αποκέντρωση της εξουσίας λήψης αποφάσεων σχετικά με τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία εντός του ομίλου FS. Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία ([73]), αποτελεί βέλτιστη επιλογή η αποκέντρωση των αποφάσεων που αφορούν μη στρατηγικές, σχετικά μικρές και συνήθεις επιχειρηματικές επενδύσεις, για τις οποίες οι θυγατρικές ή οι διευθυντές τμημάτων ενδέχεται να έχουν καλύτερη πληροφόρηση από τους ανωτέρους τους. Αν οι αποφάσεις αυτές λαμβάνονταν σε κεντρικό επίπεδο, δεν θα οδηγούσαν σε βέλτιστο αποτέλεσμα. Ο λόγος είναι ότι οι διευθυντές τμημάτων δεν θα είχαν κίνητρα για να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες τους, διότι θα μοιράζονταν μέρος των οφελών των αποφάσεων αυτών με τους ανωτέρους τους.

(99) Η μελέτη της E.CA του Ιουνίου 2019 εκτιμά ότι η ίδια οικονομική θεωρία ισχύει και για τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica. Τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν στις δύο αυτές εταιρείες χρησιμοποιήθηκαν για συνήθεις εργασίες, όπως δραστηριότητες εφοδιαστικής και συντήρησης, οι οποίες δεν αποτελούσαν μέρος των βασικών δραστηριοτήτων της RFI. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με την εταιρεία παροχής οικονομικών συμβουλών E.CA, είναι εύλογο να υποτεθεί ότι η RFI δεν διέθετε το ίδιο επίπεδο πληροφοριών με την Trenitalia και την FS Logistica σχετικά με τον τρόπο χρήσης των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων. Σύμφωνα με την E.CA, με βάση την οικονομική θεωρία (βλ. αιτιολογική σκέψη 98), η Trenitalia και η FS Logistica, χωρίς τις μεταβιβάσεις, δεν θα είχαν πραγματοποιήσει τις επενδύσεις που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 86 και 87 ή δεν θα είχαν πραγματοποιήσει το ίδιο επίπεδο επενδύσεων, διότι μέρος των οφελών θα το είχε αποκομίσει η RFI. Η μελέτη της E.CA του Ιουνίου 2019 εκτιμά επίσης ότι, καταρχήν, ο όμιλος FS θα μπορούσε να είχε καθιερώσει ένα σύστημα διαπραγμάτευσης που θα συνεπαγόταν επενδύσεις από την RFI έναντι αντιστάθμισης από την Trenitalia και την FS Logistica, το οποίο θα μπορούσε να είχε οδηγήσει στην ίδια βέλτιστη επενδυτική στρατηγική με εκείνη που θα προέκυπτε από τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Ωστόσο, σύμφωνα με τη μελέτη της E.CA, είναι εύλογο να αναμένεται ότι η σύναψη συμβάσεων, η διαχρονική ασυνέπεια και τα προβλήματα «ομηρίας» θα εμποδίσουν την επίτευξη του βέλτιστου επενδυτικού αποτελέσματος με το εν λόγω σύστημα διαπραγμάτευσης, εκτός εάν τα περιουσιακά στοιχεία ανήκουν στον αντιπρόσωπο που θα επωφεληθεί από τις επενδύσεις αυτές.

([71]) Ο συντελεστής βήτα ενός χρεογράφου αποτελεί δείκτη μέτρησης της επικινδυνότητας του χρεογράφου, καθώς δείχνει πόσο η απόδοση ενός χρεογράφου διαφοροποιείται ανάλογα με την απόδοση στο σύνολο της χρηματιστηριακής αγοράς. Όσο υψηλότερος είναι ο συντελεστής βήτα, τόσο υψηλότερη είναι η επικινδυνότητα ενός χρεογράφου. Το ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων είναι η διαφορά μεταξύ της απόδοσης ενός δείκτη χρηματιστηριακής αγοράς και του επιτοκίου μηδενικού κινδύνου. Το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου είναι η απόδοση ενός περιουσιακού στοιχείου χωρίς κίνδυνο αθέτησης. Το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου, ο συντελεστής βήτα και το ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων είναι απαραίτητα για τον προσδιορισμό του κόστους των ιδίων κεφαλαίων.

([72]) Ο αριθμός αυτός προκύπτει ως εξής: 195 εκατ. EUR + 24 εκατ. EUR − 56 εκατ. EUR.

([73]) Βλ., για παράδειγμα: Aghion P., Tirole J., «Formal and real authority in organizations» (Επίσημη και πραγματική εξουσία στους οργανισμούς), Journal of political economy, 1.2.1997, 105(1), σ. 1 έως 29· Milton H., Raviv A., «Allocation of decision-making authority» (Εκχώρηση της εξουσίας λήψης αποφάσεων), Review of Finance, 9.3.2005, σ. 353 έως 383.

(100) Με βάση τις μελέτες αυτές, η Ιταλία θεωρεί ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων ήταν σύμφωνες με τους όρους της αγοράς.

5.2.4. *Νόθευση του ανταγωνισμού*

(101) Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι, σε επίπεδο Ένωσης, η ελευθέρωση των αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών ξεκίνησε το 2007 για τις εμπορευματικές μεταφορές και το 2010 για τις επιβατικές μεταφορές. Οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις άρχισαν να ισχύουν μόνο μετά τις εν λόγω ημερομηνίες και τυχόν προηγούμενες παρεμβάσεις, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις λοιπές προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «ενισχύσεις» ή, το πολύ, μπορούν να χαρακτηριστούν ως «υφιστάμενες ενισχύσεις». Ως προς το θέμα αυτό, η Ιταλία επισημαίνει ότι η απόφαση σχετικά με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων μεταξύ του 2007 και του 2011 είχε ήδη ληφθεί κατά τον χρόνο αναδιάρθρωσης του ομίλου FS το 2000-2001 και, ως εκ τούτου, σε περίοδο κατά την οποία δεν αμφισβητείται ότι η αγορά δεν είχε ακόμη ελευθερωθεί. Επιπλέον, η Ιταλία υπενθυμίζει ότι σχεδόν όλα τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν το 2009 «προορίζονται» για δραστηριότητες επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών που ελευθερώθηκαν πολύ αργότερα ([74]).

(102) Η Ιταλία παραπέμπει επίσης στην απόφαση Chronopost ([75]). Στην υπόθεση αυτή, σύμφωνα με την Ιταλία, το Δικαστήριο φέρεται να επιβεβαίωσε ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων μέσω εταιρικών πράξεων εντός του ομίλου δεν νοθεύουν ούτε απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

6.1. **FS**

6.1.1. *Παρατηρήσεις σχετικά με τις διαδικασίες μεταβίβασης*

(103) Η FS υποστηρίζει τη θέση της Ιταλίας, όπως συνοψίζεται στην ενότητα 5.2. Η FS προσθέτει ότι η απόφαση μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica λήφθηκε πολύ πριν από τις πραγματικές ημερομηνίες της μεταβίβασης. Η FS προσθέτει ότι τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν, λόγω της φύσης τους, δεν ήταν καθοριστικής σημασίας ούτε αναγκαία για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής της Ιταλίας. Σύμφωνα με την FS, τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν περιλαμβάνουν: συνεργεία επισκευών μείζονος σημασίας, συνεργεία και αποθήκες που βρίσκονται εκτός των σιδηροδρομικών ορίων· γεωτεμάχια και χώρους στάθμευσης που βρίσκονται εκτός των ορίων των σιδηροδρομικών χώρων ή, εάν βρίσκονται εντός των ορίων αυτών, δεν είναι αναγκαία για σιδηροδρομικές δραστηριότητες· επιβατικά κτίρια· κτίρια υπηρεσιών, άλλα κτίρια «μη καθοριστικής σημασίας» για τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες και άλλα κτίρια «μη καθοριστικής σημασίας» λόγω της προβλεπόμενης χρήσης τους (όπως καφετέριες και επαγγελματικές σχολές).

(104) Η FS υποστηρίζει ότι η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica στο πλαίσιο της διαδικασίας ανακατανομής των περιουσιακών στοιχείων καθυστέρησε λόγω νομικών και τεχνικών δυσκολιών, ιδίως για τεχνικούς και κτηματολογικούς λόγους. Πρώτον, παρότι τα περιουσιακά στοιχεία υπήρχαν στη βάση δεδομένων της εταιρείας από το 1999, ήταν αναγκαίο να διενεργηθούν επιτόπιοι έλεγχοι προκειμένου να προσδιοριστούν και να καθοριστούν με ακρίβεια το μέγεθος των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων (συμπεριλαμβανομένων των κτηματολογικών ορίων τους) και η αξία τους, πριν από την κατανομή τους στις διάφορες επιχειρηματικές μονάδες. Τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία περιλάμβαναν συνεργεία συντήρησης, πολυλειτουργικές δυναμικές εγκαταστάσεις, συνεργεία μείζονος συντήρησης, ορισμένους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και άλλα ακίνητα.

(105) Δεύτερον, η διαδικασία επιβραδύνθηκε επίσης από τις κανονιστικές αλλαγές στον τομέα σε επίπεδο Ένωσης: εντός έξι ετών, εκδόθηκαν τρεις δέσμες οδηγιών για τους σιδηροδρόμους, καθεμία από τις οποίες τροποποίησε σημαντικά το νομικό πλαίσιο και, κατ' επέκταση, τα επιχειρηματικά σχέδια και τη διαχείριση των εν λόγω επιχειρήσεων.

(106) Οι επιπλοκές αυτές διευθετήθηκαν αρχικά με την απλούστευση της κατανομής των περιουσιακών στοιχείων στις διάφορες εταιρείες που συνέθεταν τον όμιλο. Η RFI διατήρησε στην κυριότητά της ορισμένα ακίνητα, τα οποία δεν ήταν βασικά για την αποστολή της ως διαχειριστή υποδομής (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 16 και 17). Κατά συνέπεια, ορισμένα από τα περιουσιακά στοιχεία που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 103, παρότι συνδέονταν σαφώς με τις μεταφορικές δραστηριότητες της νεοσυσταθείσας Trenitalia, δεν κατανεμήθηκαν τότε στην Trenitalia, αλλά παρέμειναν προσωρινά μεταξύ των περιουσιακών στοιχείων της RFI.

(107) Ωστόσο, αυτή η αρχική διευθέτηση θεωρήθηκε προσωρινή: κατά τον χρόνο του εταιρικού διαχωρισμού του 2000, είχε ήδη προβλεφθεί ότι τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία θα ανακατανεμηθούν σε μεταγενέστερη ημερομηνία.

([74]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 35.
([75]) Βλ. υποσημείωση 68.

(108) Η FS υποστηρίζει ότι η ανακατανομή των περιουσιακών στοιχείων στις μεταφορικές δραστηριότητες και στη διαχείριση της υποδομής, αντίστοιχα, ήταν ένας από τους δεδηλωμένους στόχους του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011. Σύμφωνα με την FS, το επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011 που εκδόθηκε τον Μάιο του 2007 προέβλεπε τον εξορθολογισμό των δραστηριοτήτων, ο οποίος έπρεπε να επιτευχθεί, μεταξύ άλλων, μέσω της καλύτερης διαχείρισης των ακινήτων. Με τον τρόπο αυτόν, θα μπορούσε να δημιουργηθεί αξία και να αναπτυχθούν νέοι επιχειρηματικοί τομείς, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας ενός νέου φορέα εφοδιαστικής (FS Logistica) και μιας εταιρείας ειδικευμένης στην ανάπτυξη ακινήτων και στην παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών στις πόλεις και τις γύρω περιοχές (FS Sistemi Urbani).

(109) Η μεταβίβαση στην FS Logistica 10 συνόλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε διαφορετικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, μεταβίβαση που περιλαμβανόταν στις πρωτοβουλίες που απαριθμούνται στο επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011, βασίζεται στη συνολική αξιολόγηση του δικτύου εμπορευματικών μεταφορών και σε μια διττή ανάλυση: αφενός, οι μεταβιβάσεις αποσκοπούσαν στη μείωση του αριθμού των σημείων εξυπηρέτησης με τη συγκέντρωσή τους στις εγκαταστάσεις με τις καλύτερες επιχειρησιακές επιδόσεις και επαρκή τεχνικό εξοπλισμό· αφετέρου, οι μεταβιβάσεις αποσκοπούσαν στην ανακατανομή τμημάτων των εγκαταστάσεων στους μεγάλους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, προκειμένου να προσδιοριστούν οι τομείς που εξυπηρετούσαν την RFI και τα τμήματα που δεν ήταν πλέον απολύτως αναγκαία για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης της διαχείρισης υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των σεναρίων πρόβλεψης της ζήτησης.

(110) Όσον αφορά τα ακίνητα, η FS υποστηρίζει ότι ο σκοπός των μεταβιβάσεων ήταν ο εξής: i) να επιτευχθεί η προσοδοφόρα χρήση των περιουσιακών στοιχείων (τοποθέτησή τους στην FS Logistica), τα οποία διαφορετικά δεν θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν με επικερδή τρόπο· ii) να αναπτυχθούν πολύτιμοι χώροι και ακίνητα που θα προορίζονταν για άλλες χρήσεις εκτός από τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών (οι οποίες ανατέθηκαν στην FS Sistemi Urbani, την οποία δεν αφορά η παρούσα έρευνα)· iii) να δημιουργηθούν πόροι σχεδιασμένοι για τη στήριξη εταιρικών προγραμμάτων.

(111) Σύμφωνα με την FS, η μέθοδος που επιλέχθηκε για τη μεταβίβαση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων, δηλαδή η μερική απόσχιση ([76]), η οποία περιλάμβανε την έκδοση νέων μετοχών σε περίπτωση αυξήσεων κεφαλαίου (όπως η πράξη στην οποία συμμετείχε η Trenitalia και αναφέρεται στην ενότητα 3.1) ή την εκχώρηση στην εταιρεία χαρτοφυλακίου μετοχών σε νέες εταιρείες (όπως η πράξη στην οποία συμμετείχε η FS Logistica και αναφέρεται στην ενότητα 3.3), αποτελεί συνήθη ενδοομιλική αναδιοργάνωση, η οποία εφαρμόζεται συστηματικά στον επιχειρηματικό κόσμο για τη βελτιστοποίηση του οργανωτικού προφίλ μιας εταιρείας με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητας και των επιδόσεών της και, τελικά, την προώθηση της δημιουργίας αξίας. Η FS υποστηρίζει ότι η εν λόγω μέθοδος εξισορροπεί την κεφαλαιακή διάρθρωση του ομίλου FS, ώστε να μπορέσει να πραγματοποιήσει τις επενδύσεις που προβλέπονται στο επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011 χωρίς την παροχή νέας ρευστότητας.

6.1.2. *Παρατηρήσεις σχετικά με το επιχειρηματικό σκεπτικό των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων*

(112) Η FS υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη σιδηροδρομικών συστημάτων ανέκαθεν απαιτούσε τη διαθεσιμότητα εκτεταμένων χώρων για τη φιλοξενία των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων. Στους χώρους αυτούς, εκτός από τις σιδηροδρομικές γραμμές, τους σταθμούς διαλογής και τις γραμμές ελιγμών, συχνά ανεγείρονταν κτίρια για διαφορετικούς σκοπούς που συνδέονταν με τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες: συντήρηση τροχαίου υλικού, αποθήκες για υλικά υποδομής και τροχαίου υλικού, εγκαταστάσεις δοκιμής υλικών, αποθήκες άνθρακα και καυσίμων, υποσταθμοί ηλεκτρικής ενέργειας, επιβατικοί σταθμοί, εμπορευματικές αποθήκες, χώροι στάθμευσης και ράμπες πρόσβασης στις εμπορευματικές αποθήκες, αποθήκες τροχαίου υλικού, κτίρια εξυπηρέτησης για το προσωπικό των σιδηροδρόμων (όπως καφετέριες, αποδυτήρια, «σιδηροδρομικά ξενοδοχεία», εγκαταστάσεις κοινωνικών συναντήσεων, καταλύματα για το προσωπικό). Αυτό το είδος οργάνωσης είχε ως αποτέλεσμα τη συσσώρευση, από τις κατεστημένες σιδηροδρομικές εταιρείες, μεγάλου αποθέματος ακίνητης περιουσίας με την πάροδο των δεκαετιών. Κατά το δεύτερο ήμισυ του 20ού αιώνα, το κλείσιμο πολλών σιδηροδρομικών γραμμών και η εξωτερική ανάθεση αρκετών υπηρεσιών που σχετίζονταν με τον σιδηροδρομικό τομέα οδήγησαν στη συσσώρευση «μη καθοριστικής σημασίας περιουσιακών στοιχείων» εντός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Για τον διαχωρισμό της διαχείρισης και της λογιστικής τον οποίο επέφερε η οδηγία 91/440/ΕΟΚ απαιτήθηκε στη συνέχεια η κατανομή όλων των περιουσιακών στοιχείων των εν λόγω επιχειρήσεων μεταξύ των διαφόρων φορέων στους οποίους διασπάστηκαν οι κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

([76]) Η διαδικασία απόσχισης εταιρείας είναι ο διαχωρισμός ενός συγκεκριμένου τμήματος ή τμημάτων των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ενός οργανισμού από την κύρια εταιρεία, ώστε να καταστεί αυτοτελής οντότητα.

(113) Κατά συνέπεια, κύριος στόχος της διοίκησης της FS ήταν να κατανείμει με πιο αποδοτικό και ισορροπημένο τρόπο τα περιουσιακά στοιχεία τα οποία δεν χρειαζόταν η οντότητα που τα κατείχε (RFI). Η FS ισχυρίζεται ότι η ανακατανομή και η μεταβίβαση των συνεργείων συντήρησης στην Trenitalia (μέσω της απόσχισης που πραγματοποιήθηκε το 2009) ανταποκρίνονταν στις ακόλουθες επιχειρηματικές παραμέτρους:

α) η διαχείριση των αποθηκών συντήρησης και των βοηθητικών χώρων τους δεν ανήκε στις συνήθεις δραστηριότητες της RFI, η οποία δεν αναβάθμισε ούτε θα μπορούσε να αναβαθμίσει και να βελτιώσει τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία προκειμένου να αυξήσει την αποδοτικότητά τους και να τα ευθυγραμμίσει με τις ανάγκες του χρήστη τους (δηλαδή της Trenitalia)·

β) η μεταβίβαση της κυριότητας των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων στην Trenitalia, η οποία ήταν η υπεύθυνη για τη διαχείριση ολόκληρης της διαδικασίας συντήρησης του τροχαίου υλικού, κατέστησε δυνατή τη δρομολόγηση δράσεων εξορθολογισμού και επανασχεδιασμού του δικτύου εγκαταστάσεων συντήρησης, σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο του ομίλου·

γ) ειδικότερα, για τη βελτιστοποίηση του δικτύου των αποθηκών συντήρησης, την αναδιοργάνωσή τους και τη μείωση του αριθμού των κέντρων απαιτήθηκαν αλλαγές στη διαρρύθμιση των χρησιμοποιούμενων αποθηκών συντήρησης, ορισμένες από τις οποίες συνεπάγονταν σημαντικές επενδύσεις·

δ) η πράξη συνέβαλε στην επίτευξη πιο ισορροπημένης κατανομής των περιουσιακών στοιχείων μεταξύ των εταιρειών του ομίλου.

Κατά την FS, οι μεταβιβάσεις αυτές οδήγησαν σε υψηλότερα έσοδα από την επένδυση κεφαλαίου και ενίσχυσαν τη βιομηχανική θέση του ομίλου. Επιπλέον, η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων επέτρεψε στην Trenitalia να προσδιορίσει καλύτερα τους τομείς επενδύσεων που ήταν απαραίτητοι για τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών της και την καθοδήγηση των επενδύσεων.

(114) Η FS υποστηρίζει ότι η (ανα)κατανομή των συνεργείων συντήρησης ήταν απολύτως σύμφωνη με τη φύση και τον σκοπό παρόμοιων πράξεων που πραγματοποιήθηκαν από τους κύριους ανταγωνιστές της FS στην Ένωση. Η FS παρέχει ορισμένα παραδείγματα, συγκεκριμένα την εταιρική αναδιοργάνωση που εφαρμόστηκε κατά την ίδια περίοδο από τους κύριους σιδηροδρομικούς ομίλους της Ένωσης, ιδίως από τον όμιλο SNCF στη Γαλλία, τη RENFE στην Ισπανία, τον όμιλο Deutsche Bahn στη Γερμανία και την SNCB στο Βέλγιο. Σύμφωνα με την FS, οι εν λόγω διαδικασίες αναδιοργάνωσης εφαρμόζονταν συχνά μέσω εταιρικών πράξεων, δηλαδή αποσχίσεων, του ίδιου τύπου με εκείνες που εφάρμοσε ο όμιλος FS. Επιπροσθέτως, οι πράξεις εταιρικής αναδιοργάνωσης που πραγματοποιήθηκαν από άλλους ενωσιακούς σιδηροδρομικούς ομίλους επιβεβαιώνουν ότι οι εγκαταστάσεις συντήρησης κατανεμήθηκαν απευθείας στον φορέα σιδηροδρομικών μεταφορών ή τέθηκαν υπό τον έλεγχό του και αφαιρέθηκαν από τα περιουσιακά στοιχεία του διαχειριστή υποδομής.

(115) Η FS προσθέτει ότι οι μεταβιβάσεις ακινήτων στην FS Logistica, η οποία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, συνάδουν επίσης με τη συνολική επιχειρηματική στρατηγική του ομίλου. Τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν στην FS Logistica είναι τμήματα των εμπορευματικών εγκαταστάσεων, των κτιρίων και των εκτάσεων που προορίζονταν για δραστηριότητες εφοδιαστικής (διακίνηση, αποθήκευση εμπορευμάτων) που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των δραστηριοτήτων που έχουν ανατεθεί ειδικά στην FS Logistica στο πλαίσιο του ομίλου FS. Η FS ισχυρίζεται επίσης ότι οι μεταβιβάσεις αποδείχθηκαν οικονομικά αποδοτικές, όπως δείχνουν και οι αυξήσεις των εσόδων από τις επενδύσεις κεφαλαίου στην FS Logistica και οι κύριοι οικονομικοί δείκτες της επιχείρησης, καθώς και η συνεχής αύξηση του λειτουργικού περιθωρίου κέρδους της FS Logistica (σε σχέση με τη διαχείριση ακινήτων).

6.1.3. *Παρατηρήσεις σχετικά με τη συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ*

(116) Κατά την FS, ούτε η οδηγία 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε, ούτε η οδηγία 2012/34/ΕΕ απαιτούν την άσκηση των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών μεταφορών και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής από χωριστές εταιρείες.

(117) Σύμφωνα με την FS, το νομικό πλαίσιο της Ένωσης αφήνει στα κράτη μέλη την ελευθερία να καθορίζουν τη διάρθρωση, την οργάνωση και την ενδοομιλική κατανομή των περιουσιακών στοιχείων· επιπλέον, δεν θέτει περιορισμούς στην ελευθερία κατανομής των διαφόρων δραστηριοτήτων, πόρων και περιουσιακών στοιχείων εντός των διαφόρων εταιρειών ενός ομίλου. Η FS προσθέτει ότι η ελευθερία που παρέχουν οι κανόνες της Ένωσης ισχύει κατά μείζονα λόγο, δεδομένου ότι τα περιουσιακά στοιχεία που αποτελούν αντικείμενο ενδοομιλικών μεταβιβάσεων δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «υποδομή». Σύμφωνα με την FS, το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ δεν θεωρεί τους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς ή τις αποθήκες συντήρησης ως σιδηροδρομική υποδομή. Ως εκ τούτου, ο όμιλος FS θα μπορούσε να πραγματοποιήσει τη διαδικασία ανακατανομής των περιουσιακών στοιχείων κατά διακριτική ευχέρεια.

(118) Επιπροσθέτως, η FS υποστηρίζει ότι η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων μέσω απόσχισης από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, όπως ορίζεται στη νομολογία του Δικαστηρίου, μεταξύ άλλων στις αποφάσεις του της 21ης Μαρτίου 1991, στην υπόθεση C-303/88, Eni-Lanerossi ([77]), και στην υπόθεση C-305/89, Alfa Romeo ([78]).

(119) Η FS υποστηρίζει ότι η ορθή συντήρηση αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για τη συμμόρφωση με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών που συνάφθηκε μεταξύ της Trenitalia και των ιταλικών περιφερειών ([79])· αυτό επιβεβαιώνει ότι οι εγκαταστάσεις συντήρησης αποτελούν αδιαίρετο στοιχείο του επενδυτικού προγράμματος της Trenitalia.

(120) Η FS προσθέτει ότι, σε επίπεδο ομίλου FS, οι σχεδιαζόμενες επενδύσεις στον τομέα της συντήρησης αναμενόταν να βελτιώσουν τις υπηρεσίες και να αυξήσουν τον κύκλο εργασιών και την κερδοφορία. Προς επίρρωση της δήλωσης αυτής, η FS αναφέρει ότι από την ανάλυση κερδοφορίας που εκπόνησε η FS προκύπτει ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου που απαιτείται από την αγορά ύψους περίπου 8 % για την Trenitalia και 5,5 % για την RFI, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 10

Σύγκριση της κερδοφορίας της Trenitalia και της RFI το 2008

Trenitalia	2008 (σε δισ. EUR)	ΜΣΚΚ	% NIC	Σταθμισμένο ΜΣΚΚ
NIC (καθαρό επενδεδυμένο κεφάλαιο) Μεσαίες και μεγάλες αποστάσεις	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC Περιφερειακές μεταφορές	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC Εμπορευματικές μεταφορές	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Επενδεδυμένο κεφάλαιο	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008	ΜΣΚΚ	% NIC	Σταθμισμένο ΜΣΚΚ
NIC συμβατικό δίκτυο	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC Υψηλής ταχύτητας / υψηλής μεταφορικής ικανότητας	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Επενδεδυμένο κεφάλαιο	**31,330**			**5,5 %**

Πηγή: FS.

(121) Σύμφωνα με την FS, αυτή η διαφοροποιημένη κερδοφορία επιβεβαιώνει ότι η διαδικασία κατανομής εφαρμόστηκε τόσο για στρατηγικούς όσο και για επιχειρηματικούς λόγους, καθώς και για να επιτευχθεί υψηλότερη απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου σε επίπεδο ομίλου.

6.1.4. *Παρατηρήσεις σχετικά με τη συμμόρφωση με το εταιρικό δίκαιο και τους λογιστικούς κανόνες*

(122) Η FS υποστηρίζει ότι οι πράξεις απόσχισης από την RFI προς την Trenitalia και την FS Logistica αποτελούν πράξεις μεταξύ εταιρειών «υπό κοινό έλεγχο», δεδομένου ότι και οι δύο είναι πλήρως ελεγχόμενες θυγατρικές της FS. Οι εν λόγω πράξεις πραγματοποιήθηκαν μέσω της μεταβίβασης, εντός του ομίλου, περιουσιακών στοιχείων με βάση τη λογιστική τους αξία. Κατά την FS, η επιλογή αυτή είναι απολύτως θεμιτή από την άποψη της μητρικής εταιρείας FS τόσο από σκοπιάς αστικού δικαίου όσο και από λογιστικής σκοπιάς.

([77]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής (Eni-Lanerossi), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

([78]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.

([79]) Η σύμβαση παροχής υπηρεσιών που συνάφθηκε μεταξύ της Trenitalia και των ιταλικών περιφερειών επρόκειτο για σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην οποία καθορίζονταν οι ποσότητες, τα πρότυπα ποιότητας, οι χρεώσεις και τα λειτουργικά κριτήρια που σχετίζονταν με τις υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει η Trenitalia εντός των εν λόγω περιφερειών, καθώς και η αντιστάθμιση που έπρεπε να καταβληθεί στην Trenitalia.

6.2. **Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER)**

(123) Κατά τη CER ([80]), σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να είναι ανεξάρτητες από το κράτος όσον αφορά τη διαχείριση και τη διοίκησή τους· τηρούν, ιδίως, «στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς που είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους». Σύμφωνα με την CER, το άρθρο 5 της ίδιας οδηγίας προβλέπει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση, με την επιφύλαξη της υποχρέωσης διαχωρισμού των λογαριασμών. Η εν λόγω διάταξη δεν απαιτεί τη σύσταση δύο χωριστών εταιρειών και η οδηγία 91/440/ΕΟΚ θα πρέπει να θεωρείται lex specialis, η οποία υπερισχύει των κανόνων του δικαίου περί ανταγωνισμού.

(124) Κατά τη CER, σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Ένωσης, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να κατανέμουν περιουσιακά στοιχεία, όπως είναι οι εγκαταστάσεις συντήρησης, οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί και άλλα ακίνητα περιουσιακά στοιχεία που δεν περιλαμβάνονται στον ορισμό της σιδηροδρομικής υποδομής που προβλέπεται από τις οδηγίες της Ένωσης (άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ και άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ), εντός του οργανισμού τους και κατόπιν δικής τους απόφασης. Από βιομηχανική άποψη, τα συνεργεία συντήρησης τροχαίου υλικού χρησιμοποιούνται συνήθως από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στη μεγάλη πλειονότητα των κρατών μελών. Τέλος, όσον αφορά τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων εντός του ίδιου ομίλου δημόσιων επιχειρήσεων, η CER θεωρεί ότι στην απόφαση France Telecom της 19ης Μαρτίου 2013 ([81]) το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι, όσον αφορά την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, πρέπει να εξετάζεται ότι δεν υπάρχει ούτε μείωση των εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού ούτε κίνδυνος πρόσθετης οικονομικής επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού. Σε περίπτωση μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων εντός ομίλου αποτελούμενου από πολλές δημόσιες επιχειρήσεις, οι δύο αυτές προϋποθέσεις πληρούνται πάντοτε.

6.3. **FerCargo**

(125) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 8, η FerCargo εκπροσωπεί διάφορες ιταλικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([82]).

6.3.1. *Σχετικά με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων*

(126) Η FerCargo επισημαίνει ότι τα υπό έρευνα μέτρα δύσκολα εντοπίζονται. Κατά τους ισχυρισμούς, οι ετήσιες εκθέσεις της RFI δεν παρουσιάζουν επαρκώς τον αριθμό και τη φύση των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν στην Trenitalia και στην FS Logistica.

(127) Η FerCargo προσθέτει ότι, σε αντίθεση με τα όσα ισχυρίζονται οι ιταλικές αρχές, τα μεταβιβασθέντα περιουσιακά στοιχεία είναι απαραίτητα για την παροχή των υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στην ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών, τις οποίες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το νόμιμο δικαίωμα να ζητούν από τα κράτη μέλη, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 και στο παράρτημα 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ ([83]). Η FerCargo προσθέτει ότι το άρθρο 20 του νομοθετικού διατάγματος 188/2003, με το οποίο μεταφέρθηκε η εν λόγω οδηγία στο εθνικό δίκαιο, προβλέπει ρητώς ότι οι διεθνείς ενώσεις επιχειρήσεων και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έχουν δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των εμπορευματικών τερματικών σταθμών, των σταθμών διαλογής, των εγκαταστάσεων σύνθεσης αμαξοστοιχιών,

([80]) Η CER, σύμφωνα με τον ιστότοπό της, www.cer.be, συγκεντρώνει περίπου 70 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τις εθνικές ενώσεις τους, καθώς και διαχειριστές υποδομής και εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων. Τα μέλη της CER αντιπροσωπεύουν το 71 % του μήκους του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, το 76 % των ευρωπαϊκών εμπορευματικών μεταφορών και το 92 % των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη.

([81]) Απόφαση της 19ης Μαρτίου 2013, Bouygues SA και Bouygues Télécom SA κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ.λπ. και Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας κ.λπ. (France Telecom), συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-399/10 P και C-401/10, ECLI:EU:C:2013:175.

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

([83]) Σύμφωνα με το παράρτημα 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:
α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής·
β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας·
γ) χρήση σημείων και κόμβων της τροχιάς·
δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένων της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής, καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών·
ε) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

των εγκαταστάσεων αποθήκευσης τροχαίου υλικού και εμπορευμάτων, συντήρησης και άλλων τεχνικών εγκαταστάσεων υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις. Το άρθρο 13 του νομοθετικού διατάγματος 188/2003 προβλέπει ότι ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει ετήσια έκθεση με τίτλο «Prospetto Informativo della Rete» (στο εξής: PIR), στην οποία απαριθμεί τις βασικές εγκαταστάσεις στις οποίες θα πρέπει να έχουν πρόσβαση οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως προβλέπεται από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο.

(128) Κατά τη FerCargo, οι PIR για τα έτη 2008, 2009 και 2010 δείχνουν απότομη μείωση των εν λόγω βασικών εγκαταστάσεων από 108 σε 71 μεταξύ του 2008 και του 2009, η οποία ήταν αποτέλεσμα της οδηγίας του 2009. Ωστόσο, τεχνικά έγγραφα που δημοσίευσε η Trenitalia δείχνουν ότι ορισμένα από τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν και, κατά συνέπεια, έπαψαν να είναι διαθέσιμα σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξακολουθούσαν στην πραγματικότητα να χρησιμοποιούνται για τους επιχειρηματικούς εταίρους της Trenitalia ([84]).

(129) Η FerCargo θεωρεί ότι οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις είναι εφαρμόσιμοι στα υπό έρευνα μέτρα. Πρώτον, το μέτρο εφαρμόστηκε μετά το άνοιγμα της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών. Δεύτερον, η FerCargo ισχυρίζεται ότι πληρούνται όλα τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης:

α) *κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*: τα μεταβιβασθέντα περιουσιακά στοιχεία χρησιμοποιούνταν ανέκαθεν από την ίδια την RFI για την παροχή πρόσβασης σε βασικές εγκαταστάσεις. Η FerCargo επισημαίνει ότι τα μέτρα μπορούν να καταλογιστούν στο ιταλικό κράτος, το οποίο κατέχει και ελέγχει το 100 % του κεφαλαίου της FS, διορίζει όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της FS και εποπτεύει τη διαδικασία μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων, καθώς και τις δραστηριότητες της RFI ως διαχειριστή υποδομής. Σύμφωνα με τη FerCargo, η RFI θεωρείται δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια της οδηγίας 2006/111/ΕΚ ([85])·

β) *οικονομικό πλεονέκτημα*: τα υπό έρευνα μέτρα παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στις θυγατρικές της FS (Trenitalia και FS Logistica), δεδομένου ότι συνεπάγονται δωρεάν μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στις εν λόγω οντότητες. Η FerCargo αμφισβητεί το ότι τα υπό έρευνα μέτρα συνιστούν απλή ενδοομιλική αναδιοργάνωση (συνεπώς οικονομικά ουδέτερη): σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας του 2009, η εν λόγω αναδιοργάνωση θα πραγματοποιούνταν στο πλαίσιο της ανακεφαλαιοποίησης της FS, ενώ το άρθρο 2 απέδιδε ρητά τη μεταβίβαση των εγκαταστάσεων συντήρησης στην ανάγκη ανακεφαλαιοποίησης της Trenitalia. Τέλος, η FerCargo θεωρεί ότι η νομολογία στην απόφαση Banque Postale ([86]) δεν ασκεί επιρροή, δεδομένου ότι η υπόθεση εκείνη αφορούσε τη σύσταση νέας εταιρείας βάσει περιουσιακών στοιχείων που προορίζονταν ήδη να χρησιμοποιηθούν εντός των La Poste για την παροχή χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών. Αντίθετα, οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, τις οποίες χρησιμοποίησε η RFI ως διαχειριστής υποδομής, στην Trenitalia και σε άλλες εταιρείες της FS αντιστοιχούν στην «παρούσα αξία» και είχαν σκοπό την ανακεφαλαιοποίηση των εν λόγω εταιρειών·

γ) *επιλεκτικότητα*: μόνο οι θυγατρικές της FS είναι δικαιούχοι των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων·

δ) *νόθευση του ανταγωνισμού*: σύμφωνα με τη FerCargo, τα υπό έρευνα μέτρα νόθευσαν τον ανταγωνισμό με διάφορους τρόπους. Πρώτον, οι ανταγωνίστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν είχαν πρόσβαση σε βασικές εγκαταστάσεις (όπως συνοριακές εγκαταστάσεις στη Ventimiglia και στην Τεργέστη) χωρίς να έχει προηγουμένως ζητηθεί από την Ιταλία η γνώμη τους σχετικά με τον κατάλογο των εγκαταστάσεων που επρόκειτο να μεταβιβαστούν στην Trenitalia· δεύτερον, η ανακεφαλαιοποίηση επέτρεψε στην Trenitalia να αποκτήσει καλύτερη πρόσβαση σε τραπεζική χρηματοδότηση, ιδίως για έργα που δεν εμπίπτουν στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (π.χ. χρηματοδότηση μεταφορών υψηλής ταχύτητας και απόκτηση των αμαξοστοιχιών σταθερής σύνθεσης ETR 1000 ([87]))· τρίτον, δεδομένης της νέας οργάνωσης των βασικών εγκαταστάσεων που προέκυψε από τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, η RFI τροποποίησε ουσιωδώς την οργάνωση των ελιγμών των αμαξοστοιχιών εις βάρος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που ανταγωνίζονταν την Trenitalia. Η FerCargo προσθέτει ότι οι εγκαταστάσεις δεν έπρεπε να είχαν μεταβιβαστεί στις θυγατρικές του ομίλου FS, αλλά έπρεπε να είχαν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών. Κατά τη FerCargo, οι μεταβιβάσεις εγκαταστάσεων σε οντότητες του ομίλου FS που ανταγωνίζονταν άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οδήγησαν σε αντιανταγωνιστικές συμπεριφορές, καθώς και σε μη αποδοτική διαχείριση των εγκαταστάσεων αυτών.

([84]) Ενιαίος πίνακας αποστάσεων για τη διεθνή εμπορευματική κυκλοφορία: κατάλογος σιδηροδρομικών σταθμών — κατάλογος σιδηροδρομικών χώρων παραλαβής/παράδοσης (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle stazioni — lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna) που καταρτίστηκαν από την Trenitalia, 1η Ιουλίου 2010, σ. 27, 28 και 29.

([85]) Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

([86]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 81.

([87]) Η ETR 1000 είναι αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας που χρησιμοποιείται από την Trenitalia στον τομέα των επιβατικών μεταφορών.

7. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

7.1. Παρατηρήσεις επί των παρατηρήσεων της FerCargo

(130) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι οι παρατηρήσεις της FerCargo αφορούν κυρίως τη διαχείριση των εγκαταστάσεων εμπορευματικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων. Η Ιταλία υποστηρίζει ότι η FerCargo δεν παρουσιάζει κανένα στοιχείο καθοριστικής σημασίας που να αποδεικνύει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης και ερμήνευσε εσφαλμένα τη διακριτική εξουσία που παρέχει το δίκαιο της Ένωσης στις δημόσιες επιχειρήσεις όσον αφορά την εσωτερική τους οργάνωση.

(131) Η Ιταλία προσθέτει ότι δεν πληρούται το κριτήριο του καταλογισμού: η FS αποτελεί εταιρική δομή, πλήρως χωριστή από το κράτος, από νομική, οργανωτική και λειτουργική άποψη. Κατά συνέπεια, τα περιουσιακά της στοιχεία και οι λογαριασμοί της είναι επίσης χωριστά από τον κρατικό προϋπολογισμό· τα υπό έρευνα μέτρα ελήφθησαν από την FS και όχι από το κράτος· τα μέτρα αυτά δεν οδήγησαν σε μεταβίβαση κρατικών πόρων στην FS.

(132) Η Ιταλία επισημαίνει ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων δεν παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στην FS: σύμφωνα με τη νομολογία στην απόφαση Chronopost ([88]), οι πράξεις μεταβίβασης που πραγματοποιούνται μέσω μερικής ενδοομιλικής διάσπασης δεν ασκούν επιρροή από την άποψη των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Με τις πράξεις αυτές, η επιχείρηση, στο σύνολό της, ανατοποθέτησε περιουσιακά στοιχεία από μία οντότητα σε άλλη εντός του ομίλου, αλλά ο αριθμός και η συνολική αξία των περιουσιακών στοιχείων εντός του ομίλου παραμένουν αμετάβλητα, χωρίς να παρέχεται κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στον όμιλο FS. Η Ιταλία υποστηρίζει ότι τα υπό έρευνα μέτρα συνιστούσαν σύνηθες επιχειρηματικό μέτρο με στόχο τη βελτιστοποίηση της οργάνωσης της εταιρείας προκειμένου να βελτιωθούν η αποδοτικότητα και οι επιδόσεις της και, τελικά, να προωθηθεί η δημιουργία αξίας.

(133) Όσον αφορά τη φύση των μεταβιβασθέντων περιουσιακών στοιχείων, η Ιταλία εξηγεί ότι η ανακατανομή των περιουσιακών στοιχείων εντός της FS αφορά ορισμένα περιουσιακά στοιχεία που έπρεπε να είχαν ήδη περιληφθεί στο χαρτοφυλάκιο της Trenitalia από τη σύστασή της (εγκαταστάσεις συντήρησης), δηλαδή περιουσιακά στοιχεία που δεν ήταν πλέον σημαντικά για τη διαχείριση της υποδομής. Όσον αφορά τον εικαζόμενο αντίκτυπο των μεταβιβάσεων στη λειτουργία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκπροσωπεί η FerCargo, η Ιταλία επισημαίνει ότι:

α) δεν μεταβιβάστηκαν στην Trenitalia αποθήκες και τερματικοί σταθμοί·

β) η μείωση των εγκαταστάσεων που ήταν ανοικτές σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν πραγματοποιήθηκε με τον τρόπο που περιγράφει η FerCargo. Όπως προκύπτει από την έκδοση της PIR του Δεκεμβρίου 2009 και τις μεταγενέστερες διαθέσιμες εκδόσεις, ο κατάλογος αναφοράς των βασικών εγκαταστάσεων που τέθηκαν στη διάθεση άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι πολύ ευρύτερος από εκείνον που περιγράφει η FerCargo·

γ) όλες οι εγκαταστάσεις στις οποίες αναφέρεται η FerCargo συμπεριλήφθηκαν στις PIR του 2009, του 2010 και των επόμενων ετών, πράγμα που σημαίνει ότι (σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της FerCargo) τέθηκαν στη διάθεση της Trenitalia, όπως και όλων των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων·

δ) τέλος, υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ορισμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι επίσης μέλη της FerCargo, χρησιμοποιούσαν κατά την περίοδο 2010-2013 διάφορες εγκαταστάσεις τις οποίες η FerCargo θεωρούσε μη προσβάσιμες μετά τις μεταβιβάσεις των περιουσιακών στοιχείων.

8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

8.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

(134) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι «[ε]νισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(135) Ως εκ τούτου, για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται σωρευτικά τα εξής κριτήρια: i) το μέτρο πρέπει να χορηγείται από το κράτος και με κρατικούς πόρους· ii) το μέτρο πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση· iii) το μέτρο πρέπει να είναι επιλεκτικό, δηλαδή πρέπει να συνιστά ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής· και iv) το μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

([88]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 81.

(136) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, η παρέμβαση των δημόσιων αρχών στο κεφάλαιο μιας επιχείρησης, υπό οποιαδήποτε μορφή, δεν θα μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση παρά μόνον εφόσον συντρέχουν οι προβλεπόμενες από το άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ προϋποθέσεις ([89]).

(137) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή ελλείψει κρατικής παρέμβασης ([90]).

(138) Ωστόσο, δεν παρέχεται πλεονέκτημα όταν ένα κράτος μέλος ενεργεί σύμφωνα με την αρχή του φορέα της οικονομίας της αγοράς (στο εξής: αρχή του ΦΟΑ) ([91]).

(139) Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι τα υπό έρευνα μέτρα τηρούν την αρχή του ΦΟΑ, οπότε δεν παρείχαν κανένα πλεονέκτημα και, ως εκ τούτου, τα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα αναλύσει στις ενότητες 8.1.1.1 και 8.1.1.2 αν η Ιταλία ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ΦΟΑ.

8.1.1.1. Δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου του ΦΟΑ

(140) Η Επιτροπή θα εξετάσει τη δυνατότητα εφαρμογής της αρχής του ΦΟΑ, προκειμένου να διαπιστώσει αν το κράτος ενήργησε ως φορέας δημόσιας εξουσίας και όχι ως οικονομικός φορέας κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα. Πρώτον, η Επιτροπή θα εξετάσει αν το κριτήριο του ΦΟΑ μπορεί πράγματι να εφαρμοστεί στα μέτρα μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων που έλαβε η FS.

(141) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ύπαρξη λόγων δημόσιας πολιτικής δεν αρκεί από μόνη της για να αποκλειστεί η εφαρμογή της αρχής του ΦΟΑ. Επιπλέον, στην παρούσα υπόθεση, η FS αποφάσισε να μεταβιβάσει τα περιουσιακά στοιχεία από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica ([92]) βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011 που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 18 και 19. Το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο σχεδιάστηκε με σκοπό τον εξορθολογισμό της διαχείρισης του ομίλου FS και τη δημιουργία αξίας που επρόκειτο να επιτευχθεί, μεταξύ άλλων, μέσω της καλύτερης διαχείρισης των ακινήτων (βλ. αιτιολογική σκέψη 108).

8.1.1.1.1. Η Ιταλία δεν ενήργησε ως φορέας δημόσιας εξουσίας

(142) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου του ΦΟΑ εξαρτάται, εντέλει, από το αν το κράτος χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα σε επιχείρηση, με την ιδιότητά του ως μετόχου και όχι με την ιδιότητά του ως φορέα δημόσιας εξουσίας ([93]). Πράγματι, οι κρατικές παρεμβάσεις που σκοπούν στην τήρηση των υποχρεώσεων του Δημοσίου στο πλαίσιο της δημόσιας εξουσίας δεν μπορούν να συγκριθούν με τις παρεμβάσεις ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς ([94]).

(143) Για να διαπιστωθεί αν τα υπό έρευνα μέτρα συνιστούν άσκηση δημόσιας εξουσίας, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει: i) τη φύση και το αντικείμενό τους, ii) το πλαίσιο εντός του οποίου ελήφθησαν, iii) τον επιδιωκόμενο σκοπό, και iv) τους κανόνες στους οποίους υπόκεινται.

8.1.1.1.2. Η φύση και το αντικείμενο των μέτρων

(144) Στην παρούσα υπόθεση, τα υπό έρευνα μέτρα συνίστανται σε μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων με στόχο τον εξορθολογισμό της χρήσης των περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στον όμιλο FS προκειμένου να αυξηθεί η κερδοφορία του ομίλου FS ([95]).

([89]) Απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-278/92 έως C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία· και απόφαση της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλία και SIM 2 Multimedia κατά Επιτροπής, C-399/00 και C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([90]) Απόφαση της 11ης Ιουλίου 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) και λοιποί κατά La Poste και λοιπών, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, σκέψη 60· απόφαση της 29ης Απριλίου 1999, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, σκέψη 41· και απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Arriva Italia κ.λπ., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([91]) Οι όροι «ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς» και «φορέας της οικονομίας της αγοράς» μπορούν να χρησιμοποιούνται εναλλάξιμα· περιγράφονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1), σημεία 73-82.

([92]) Βλ. ενότητα 3.

([93]) Όσον αφορά τις επενδύσεις, βλ. απόφαση της 5ης Ιουνίου 2012, Επιτροπή κατά EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, σκέψεις 79-82 και 87.

([94]) Απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2009, EDF κατά Επιτροπής, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, σκέψη 228.

([95]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 112 έως 115.

8.1.1.1.3. Ο επιδιωκόμενος σκοπός και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα μέτρα

(145) Όσον αφορά τον επιδιωκόμενο σκοπό, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ούτε το περιεχόμενο του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011 ούτε το πλαίσιο εντός του οποίου αποφασίστηκαν οι μεταβιβάσεις υποδεικνύουν ότι η απόφαση της FS να εφαρμόσει τα υπό έρευνα μέτρα βασίστηκε σε στόχους δημόσιας πολιτικής.

(146) Ειδικότερα, τα υπό έρευνα μέτρα και το αντίστοιχο επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011 δεν υποδεικνύουν στόχους δημόσιας πολιτικής: δεν υπάρχει καμία αναφορά ή σύνδεση με τα ειδικά δικαιώματα τα οποία κατέχει η RFI ως εθνικός διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής ή τα οποία κατέχει η Trenitalia στο πλαίσιο συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που της έχουν ανατεθεί. Ούτε τα υπό έρευνα μέτρα σχετίζονται με τον στόχο δημόσιου συμφέροντος για διασφάλιση της συνδεσιμότητας και της «εδαφικής συνέχειας» εντός της Ιταλίας.

(147) Αντίθετα, τα υπό έρευνα μέτρα αποφασίστηκαν και εφαρμόστηκαν υπό την καθοδήγηση της εταιρείας χαρτοφυλακίου του ομίλου FS, της FS, η οποία ενήργησε ως μοναδικός μέτοχος, και βασίστηκαν αποκλειστικά σε οικονομικούς λόγους.

(148) Η FS δρομολόγησε και προώθησε τη διαδικασία αναδιοργάνωσης από το 2007. Η διαδικασία αυτή υλοποιήθηκε με την έγκριση του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011 (βλ. αιτιολογική σκέψη 18), που αποφασίστηκε από την FS. Η έγκριση του εν λόγω επιχειρηματικού σχεδίου οδήγησε στη θέσπιση και στην επακόλουθη εφαρμογή των υπό έρευνα μέτρων που περιγράφονται στην ενότητα 3.1 της παρούσας απόφασης. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 18, το επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011 εγκρίθηκε στο πλαίσιο σημαντικών οικονομικών ζημιών του ομίλου FS (άνω των 2 δισ. EUR) και είχε καθοριστική σημασία για την οργάνωση της εσωτερικής αναδιάρθρωσης με στόχο την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας. Πέραν της λήψης μέτρων περικοπής κόστους, ο όμιλος FS αποφάσισε να εξορθολογίσει την κατανομή των ακινήτων και των εγκαταστάσεων που ήταν διάσπαρτα στις διάφορες οντότητες του ομίλου FS. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, συστάθηκαν ειδικές θυγατρικές στις οποίες μεταβιβάστηκαν τα περιουσιακά στοιχεία που χρησιμοποιούνταν για την άσκηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων.

(149) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα διάφορα στάδια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων που οδήγησαν στην έκδοση των επιμέρους αποφάσεων μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων που παρουσιάζονται στην αιτιολογική σκέψη 40 αντικατοπτρίζουν τον ίδιο στόχο εξορθολογισμού της κατανομής των περιουσιακών στοιχείων με σκοπό την αύξηση της κερδοφορίας και της αποδοτικότητας του ομίλου FS:

α) η FS δρομολόγησε το σχέδιο κατανομής των περιουσιακών στοιχείων στο πλαίσιο του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011 (αιτιολογική σκέψη 18), με την επιστολή της 19ης Σεπτεμβρίου 2007, η οποία αφορά τη διαδικασία εταιρικής αναδιάρθρωσης και αναδιοργάνωσης ([96])·

β) στις 23 Απριλίου 2008 το διοικητικό συμβούλιο της FS ενέκρινε την έναρξη της διαδικασίας ανακατανομής των περιουσιακών στοιχείων. Το διοικητικό συμβούλιο της FS άσκησε την εποπτεία του επί των στρατηγικών επιλογών που έπρεπε να γίνουν μέσω της οικείας Επιτροπής Επενδύσεων ([97]). Σύμφωνα με τα πρακτικά της συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της FS που πραγματοποιήθηκε την ίδια ημέρα: «Πρωταρχικός στόχος της πράξης κατανομής των περιουσιακών στοιχείων είναι να καταστεί δυνατή, μεταξύ άλλων μέσω της χρήσης ειδικών εταιρικών δομών, όπως η FS Logistica και η FS Sistemi Urbani, η αξιοποίηση ή η καλύτερη εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων που δεν συνδέονται στενά με τις δραστηριότητες που ασκεί ειδικά ο διαχειριστής υποδομής (RFI) ή η σιδηροδρομική επιχείρηση (Trenitalia)». Από τα πρακτικά της εν λόγω συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου προκύπτει ότι ο στόχος αυτός θα επιτυγχανόταν μέσω «στρατηγικής ανάλυσης και αξιολόγησης από την εταιρεία χαρτοφυλακίου των “διαθέσιμων” περιουσιακών στοιχείων που προσδιορίστηκαν από τις ιδιοκτήτριες εταιρείες. Στο πλαίσιο της εταιρείας χαρτοφυλακίου, η Επιτροπή Επενδύσεων θα διασφαλίζει τη στρατηγική εγκυρότητα της δραστηριότητας κατανομής των περιουσιακών στοιχείων στο σύνολό της και θα αποφασίζει για την καταλληλότερη κατανομή των περιουσιακών στοιχείων»·

γ) η FS εφάρμοσε τη στρατηγική απόφαση διαχείρισης που ελήφθη στις 23 Απριλίου 2008 με τη σύσταση διεπιστημονικής ειδικής ομάδας, επιφορτισμένης να προτείνει την κατάλληλη κατανομή των περιουσιακών στοιχείων, με έμφαση στην οικονομική αποδοτικότητα της ανακατανομής των περιουσιακών στοιχείων. Οι κατευθυντήριες αρχές που ακολούθησε η ειδική ομάδα ([98]) για να προτείνει την κατανομή των περιουσιακών στοιχείων είναι οι ακόλουθες: i) προσδιορισμός, από κάθε επιχειρησιακή οντότητα του ομίλου FS, των περιουσιακών στοιχείων που θα μπορούσαν να μεταβιβαστούν σε άλλη οντότητα· ii) στρατηγική αξιολόγηση από την FS, με την οποία αποφασίζει για την καταλληλότερη κατανομή των περιουσιακών στοιχείων· iii) προετοιμασία και εφαρμογή, σε επίπεδο επιχειρησιακών οντοτήτων, των συγκεκριμένων μέτρων μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων.

([96]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 45. Στην επιστολή αναφέρεται ότι «στο πλαίσιο της ευρύτερης διαδικασίας αναδιοργάνωσης του ομίλου, οι στόχοι που καθορίζονται στο βιομηχανικό σχέδιο 2007-2011 βασίζονται, μεταξύ άλλων, στη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της χρήσης όλων των περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στον όμιλο. Ειδικότερα, όσον αφορά τα ακίνητα περιουσιακά στοιχεία, αυτή [η ανακατανομή] περιλαμβάνει τον ταχύ προσδιορισμό, από κάθε εταιρεία του ομίλου [FS], όλων των μη επιχειρηματικών περιουσιακών στοιχείων, μη βιομηχανικής ή βιομηχανικής φύσης, τα οποία δεν εξυπηρετούν πλέον την αποστολή που έχει ανατεθεί στη συγκεκριμένη εταιρεία».

([97]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 45.

([98]) Βλ. τα πρακτικά της συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της RFI της 24.11.2008.

(150) Ως εκ τούτου, οι συγκεκριμένες αποφάσεις για την έγκριση των υπό έρευνα μέτρων ελήφθησαν από την FS από κοινού με τις θυγατρικές της ([99]). Ειδικότερα, οι αποφάσεις αυτές ελήφθησαν τον Σεπτέμβριο του 2009 όσον αφορά την Trenitalia (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 41 και 42) και τον Οκτώβριο του 2007, τον Νοέμβριο του 2008 και τον Δεκέμβριο του 2010 όσον αφορά την FS Logistica (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 43 και 44). Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από την έκδοση της οδηγίας του 2009. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένες από τις εν λόγω αποφάσεις ελήφθησαν πριν από την έκδοση της οδηγίας του 2009. Επιπροσθέτως, η οδηγία του 2009 δεν προέβλεπε συγκεκριμένα μέτρα, δεν παρέθετε κανένα συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο προς μεταβίβαση, ούτε παρείχε συγκεκριμένες οικονομικές λεπτομέρειες σχετικά με τα μέτρα αυτά. Τα άρθρα 1 και 2 της οδηγίας του 2009 αναφέρονταν απλώς στον γενικό σκοπό του εξορθολογισμού της δομής του ομίλου FS, αφήνοντας στην FS και στις θυγατρικές της τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίσουν τα ακριβή μέτρα που έπρεπε να ληφθούν και να τα θέσουν σε εφαρμογή ([100]).

(151) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η Ιταλία υπέβαλε τρεις μελέτες ([101]) που βασίζονται σε διαθέσιμα στοιχεία και πληροφορίες, καθώς και σε προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων. Στόχος των μελετών αυτών είναι η ανακατασκευή της κερδοφορίας που η FS, ενεργώντας ως μέτοχος, θα μπορούσε να αναμένει από τις μεταβιβάσεις των περιουσιακών στοιχείων. Όπως θα εξηγηθεί και θα καταδειχθεί στην ενότητα 8.1.1.2, οι μελέτες αυτές δείχνουν ότι οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην ίδια θέση με την FS θα είχε πραγματοποιήσει τις εν λόγω μεταβιβάσεις, διότι η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων στην Trenitalia και στην FS Logistica θα είχε οδηγήσει σε αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων των εν λόγω εταιρειών μεγαλύτερη από την απώλεια ιδίων κεφαλαίων που θα είχε προκαλέσει η αφαίρεση των περιουσιακών στοιχείων από την RFI.

8.1.1.1.4. Συμπέρασμα όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου του ΦΟΑ

(152) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η FS ενήργησε ως επενδυτής/μέτοχος και ότι το κριτήριο του ΦΟΑ μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα υπόθεση.

8.1.1.2. Εφαρμογή του κριτηρίου του ΦΟΑ

8.1.1.2.1. Μεθοδολογική προσέγγιση

(153) Η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν τα υπό έρευνα μέτρα ήταν σύμφωνα με τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, και συγκεκριμένα αν ένας ιδιωτικός φορέας της αγοράς με κίνητρο την επίτευξη κέρδους, ο οποίος βρισκόταν στην ίδια κατάσταση με την FS, θα είχε εφαρμόσει τα εν λόγω μέτρα.

(154) Η Επιτροπή, για να αξιολογήσει αν οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων ήταν σύμφωνες με τους κανόνες της αγοράς, υιοθετεί την οπτική μιας εταιρείας χαρτοφυλακίου που πρέπει να αποφασίσει αν θα προβεί σε εισφορά ιδίων κεφαλαίων σε θυγατρική. Ο λόγος είναι ότι, με την αφαίρεση περιουσιακών στοιχείων από την RFI και την εκχώρησή τους στις αποδέκτριες εταιρείες (Trenitalia και FS Logistica), οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών και τη μείωση των ιδίων κεφαλαίων του αρχικού ιδιοκτήτη των περιουσιακών στοιχείων. Ειδικότερα, για την εφαρμογή του κριτηρίου του ΦΟΑ υπολογίζονται τα καθαρά κέρδη της εταιρείας χαρτοφυλακίου FS ως μετόχου, δηλαδή συγκρίνεται η αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών (Trenitalia και FS Logistica) με την απώλεια αξίας των ιδίων κεφαλαίων της RFI ως αποτέλεσμα των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων και εκτιμάται αν συνολικά, για την FS ως μοναδικό μέτοχο όλων αυτών των εταιρειών, το αποτέλεσμα των μεταβιβάσεων όσον αφορά τη συνολική αξία των ιδίων κεφαλαίων των εν λόγω εταιρειών είναι θετικό.

([99]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 40 έως 45.

([100]) Το άρθρο 1 της οδηγίας του 2009 προβλέπει ότι «[…] Προκειμένου να μειωθεί ο φόρτος συντήρησης, ο οποίος βαρύνει επί του παρόντος εξ ολοκλήρου το κράτος, η RFI εξουσιοδοτείται να προβεί ελεύθερα στη μεταβίβαση/κατανομή των εγκαταστάσεων εμπορευματικών μεταφορών που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο του παραρτήματος 1 σε άλλες εταιρείες του ομίλου FS —συμπεριλαμβανομένης της Trenitalia— στο πλαίσιο τυχόν πράξεων αναδιοργάνωσης ή κεφαλαιοποίησης / αύξησης περιουσιακών στοιχείων. […]».
Το άρθρο 2 της οδηγίας του 2009 προβλέπει ότι «Προκειμένου να μειωθεί ο φόρτος συντήρησης και φύλαξης, ο οποίος βαρύνει επί του παρόντος εξ ολοκλήρου το κράτος, και να υλοποιηθεί η αύξηση περιουσιακών στοιχείων / η κεφαλαιοποίηση της Trenitalia, η RFI υποβάλλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, εντός 60 ημερών από την έκδοση της παρούσας οδηγίας, σχέδιο στο οποίο προσδιορίζεται για κάθε εγκατάσταση συντήρησης τροχαίου υλικού που ανήκει στον διαχειριστή η ενδεχόμενη λειτουργική της εξειδίκευση [...]».

([101]) Βλ. ενότητα 5.2.3.2.

(155) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με το δυνητικό οικονομικό πλεονέκτημα που παρείχαν οι μεταβιβάσεις στις αποδέκτριες εταιρείες, δεδομένου ότι θα λάμβαναν τα περιουσιακά στοιχεία χωρίς αντάλλαγμα (αιτιολογική σκέψη 59). Παρότι οι μεταβιβάσεις δεν οδήγησαν σε καμία πληρωμή σε μετρητά από τους αποδέκτες, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων προσομοιάζουν με εισφορά κεφαλαίου σε είδος προς όφελος των αποδεκτριών εταιρειών. Ως εκ τούτου, τα οφέλη από τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων θα μπορούσαν να λάβουν τη μορφή υψηλότερων κερδών εκ μέρους του μετόχου των αποδεκτριών εταιρειών, δηλαδή της FS.

(156) Παρότι η Επιτροπή θεωρεί ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων προσομοιάζουν με εισφορά κεφαλαίου σε είδος, παρατηρεί επίσης ότι τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία χρησιμοποιούνταν ήδη από θυγατρικές του ομίλου FS. Κατά συνέπεια, συνέβαλλαν ήδη στις επιχειρηματικές δραστηριότητες του ομίλου FS και, τελικά, στη δημιουργία αξίας εντός του ομίλου FS. Η μεταβίβαση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων από μία θυγατρική του ομίλου FS σε άλλη ήταν μια απόφαση που αποσκοπούσε στην αύξηση της αξίας του ομίλου FS με τη βελτίωση της αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων του, σε σύγκριση με το σενάριο «διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης» κατά το οποίο δεν θα υπήρχε μεταβολή στην κυριότητα των περιουσιακών στοιχείων (εντός του ομίλου). Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί το εν λόγω σενάριο ως το σχετικό αντίστροφο σενάριο για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των υπό έρευνα μέτρων με το κριτήριο του ΦΟΑ (βλ. ενότητα 8.1.1.2.2). Συνολικά, αυτό που είναι σημαντικό για το κριτήριο του ΦΟΑ είναι αν, όταν η FS έλαβε την απόφαση για τις μεταβιβάσεις των περιουσιακών στοιχείων, είχε λόγους να πιστεύει ότι επρόκειτο για επικερδή απόφαση σε επίπεδο ομίλου FS, σε σύγκριση με το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 154).

(157) Στις ακόλουθες υποενότητες (8.1.1.2.2 — 8.1.1.2.4), η Επιτροπή θα εφαρμόσει το κριτήριο του ΦΟΑ για την αξιολόγηση των υπό έρευνα μέτρων, με βάση τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία που παρουσιάζονται στις μελέτες που περιγράφονται στην ενότητα 5.2.3.2. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν τα υπό έρευνα μέτρα συνάδουν με την αρχή του ΦΟΑ.

8.1.1.2.2. Κριτήριο του ΦΟΑ

(158) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα εξετάσει τη δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου του ΦΟΑ με βάση τα στοιχεία των μελετών της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019 ([102]). Για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου του ΦΟΑ, θα υπολογιστούν τα καθαρά κέρδη της εταιρείας χαρτοφυλακίου (FS) ως μετόχου, διότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων επιφέρουν μεταβολή στην αξία των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών και του αρχικού ιδιοκτήτη των μεταβιβασθέντων περιουσιακών στοιχείων (βλ. αιτιολογική σκέψη 154). Η Επιτροπή θα βασιστεί στα ίδια κεφάλαια και όχι στην αξία της επιχείρησης, διότι ένας ιδιώτης επενδυτής που εισφέρει ίδια κεφάλαια σε μια θυγατρική δεν ενδιαφέρεται για την αύξηση της αξίας της επιχείρησης αυτής καθαυτήν, αλλά για την αύξηση της αξίας της δικής του επένδυσης μετοχικού κεφαλαίου στο κεφάλαιο της εταιρείας (βλ. αιτιολογική σκέψη 160).

(159) Για την εφαρμογή του κριτηρίου του ΦΟΑ από την οπτική της εταιρείας χαρτοφυλακίου (FS) ως μετόχου (αιτιολογική σκέψη 154), η Επιτροπή θα συγκρίνει την αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων των θυγατρικών που ήταν αποδέκτες των περιουσιακών στοιχείων (Trenitalia και FS Logistica) με την απώλεια αξίας των ιδίων κεφαλαίων της θυγατρικής από την οποία αφαιρέθηκαν τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία (RFI) ([103]). Οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων είναι σύμφωνες με το κριτήριο του ΦΟΑ εάν η αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων των θυγατρικών που είναι αποδέκτες των περιουσιακών στοιχείων είναι μεγαλύτερη ή τουλάχιστον ίση με την απώλεια αξίας των ιδίων κεφαλαίων της θυγατρικής που κατείχε αρχικά τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία. Ως εκ τούτου, στην υπό κρίση υπόθεση, θα θεωρηθεί ότι τα υπό έρευνα μέτρα είναι σύμφωνα με το κριτήριο του ΦΟΑ, εάν πληρούνται οι ακόλουθες δύο προϋποθέσεις:

α) η αξία των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών, δηλαδή της FS Logistica και της Trenitalia, είναι θετική·

β) η αξία της αύξησης των ιδίων κεφαλαίων στο επίπεδο των αποδεκτριών εταιρειών είναι μεγαλύτερη ή τουλάχιστον αντισταθμίζει την αξία των ιδίων κεφαλαίων που απωλέσθηκαν στο επίπεδο της RFI, του αρχικού ιδιοκτήτη των περιουσιακών στοιχείων.

(160) Σύμφωνα με τις συνδυαστικές προϋποθέσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) της αιτιολογικής σκέψης 159, προκειμένου οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων να είναι σύμφωνες με το κριτήριο του ΦΟΑ, αρκεί να μην οδηγούν σε απώλεια αξίας των ιδίων κεφαλαίων στο επίπεδο του ομίλου FS. Μια τέτοια απώλεια αξίας των ιδίων κεφαλαίων μπορεί να προκύψει σε οποιοδήποτε από τα δύο σενάρια.

([102]) Στη μελέτη της E.CA δεν διενεργείται αποτίμηση των μεταβιβάσεων. Αξιολογείται η αξιοπιστία της μελέτης της PwC του Απριλίου 2019 με την εξέταση την ευαισθησίας των εναλλακτικών παραδοχών με βάση τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της μελέτης της PwC του Απριλίου 2019.

([103]) Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή του κριτηρίου του ΦΟΑ πραγματοποιείται χωριστά για τις μεταβιβάσεις υπέρ της FS Logistica και για εκείνες υπέρ της Trenitalia. Για καθεμία από τις εν λόγω μεταβιβάσεις, το κριτήριο του ΦΟΑ λαμβάνει υπόψη όλα τα μεταβιβασθέντα περιουσιακά στοιχεία, όπως αναφέρεται στις ενότητες 3.2 και 3.3.

(161) Στο πρώτο σενάριο, η αξία των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών είναι αρνητική, διότι το χρέος τους είναι υψηλότερο από την αξία των περιουσιακών τους στοιχείων. Στο σενάριο αυτό, κάθε πρόσθετο περιουσιακό στοιχείο που μεταβιβάζεται στις εν λόγω εταιρείες θα χρησιμοποιηθεί για την εξόφληση των κατόχων χρεωστικών τίτλων, τουλάχιστον εν μέρει. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο η αξία των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών [δηλαδή η εκπλήρωση της προϋπόθεσης του στοιχείου α) της αιτιολογικής σκέψης 159] να είναι θετική για να αποδειχθεί η συμμόρφωση των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων με το κριτήριο του ΦΟΑ, καθώς έτσι διασφαλίζεται ότι τα οφέλη των μεταβιβασθέντων περιουσιακών στοιχείων περιέρχονται στον μέτοχο των εν λόγω εταιρειών (δηλαδή στην FS) και όχι στις ίδιες τις εταιρείες ως κατόχους χρεωστικών τίτλων.

(162) Το δεύτερο σενάριο κατά το οποίο θα υπήρχε απώλεια ιδίων κεφαλαίων και, επομένως, δεν θα πληρούνταν το κριτήριο του ΦΟΑ είναι όταν οι αποδέκτριες εταιρείες παρουσιάζουν χειρότερες επιδόσεις από τον αρχικό ιδιοκτήτη ως προς τη χρήση των περιουσιακών στοιχείων και παράγουν χαμηλότερη απόδοση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων. Στο σενάριο αυτό, οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων θα μείωναν τα κέρδη και, κατ' επέκταση, την αξία των ιδίων κεφαλαίων σε επίπεδο ομίλου. Συνεπώς, προκειμένου οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων να είναι σύμφωνες με το κριτήριο του ΦΟΑ, είναι αναγκαίο να μην οδηγούν σε καταστροφή αξίας [δηλαδή να πληρούται η προϋπόθεση του στοιχείου β) της αιτιολογικής σκέψης 159]. Στο εν λόγω σενάριο, η ύπαρξη συνεργειών, δηλαδή υψηλότερων αποδόσεων από την εκχώρηση των περιουσιακών στοιχείων στις αποδέκτριες εταιρείες αντί της διατήρησής τους στον αρχικό ιδιοκτήτη, αποτελεί πρόσθετο επιχείρημα που παρέχει εξασφάλιση ως προς τα κίνητρα κερδοφορίας που υποκινούν τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων.

(163) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μελέτη της PwC του Απριλίου 2019 εκτιμά την αξία της *επιχείρησης* των εταιρειών που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Όπως επισημαίνεται στη μελέτη της E.CA [βλ. ενότητα 5.2.3.2 υποενότητα γ)], η αξία της επιχείρησης αποτελεί κατάλληλο δείκτη μέτρησης για να εκτιμηθεί αν οι επενδύσεις που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 86 και 87, τις οποίες καθιστούν δυνατές οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, είναι επικερδείς. Ο λόγος είναι ότι οι επενδύσεις αυτές αποφέρουν οφέλη στην εταιρεία συνολικά και όχι στους κατόχους χρεωστικών τίτλων ή στους μετόχους ειδικότερα. Ωστόσο, αυτό που έχει σημασία για το κριτήριο του ΦΟΑ είναι η οπτική της εταιρείας χαρτοφυλακίου (FS) ως μετόχου (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 158 και 159). Η Επιτροπή θεωρεί ότι μια ιδιωτική εταιρεία χαρτοφυλακίου που εισφέρει ίδια κεφάλαια σε θυγατρική (δηλαδή το κριτήριο αναφοράς για την αξιολόγηση της συμπεριφοράς της εταιρείας χαρτοφυλακίου FS στην υπό κρίση υπόθεση —βλ. αιτιολογική σκέψη 154) ενδιαφέρεται περισσότερο για την αύξηση της αξίας της οικείας επένδυσης μετοχικού κεφαλαίου στο κεφάλαιο της θυγατρικής παρά για την αύξηση της αξίας της επιχείρησης ([104]) της θυγατρικής αυτής καθαυτήν. Η αξία αυτών των ιδίων κεφαλαίων εξαρτάται από την αξία της επιχείρησης της θυγατρικής, καθώς και από το ύψος του χρέους της θυγατρικής. Συνεπώς, ακόμα και αν η αξία της επιχείρησης της θυγατρικής αυξηθεί ως αποτέλεσμα της εισφοράς κεφαλαίου, η αύξηση αυτή μπορεί να ωφελήσει τους κατόχους χρεωστικών τίτλων και όχι την εταιρεία χαρτοφυλακίου εάν το χρέος είναι υψηλότερο από την αξία της επιχείρησης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, συνολικά, η αξία της επιχείρησης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί άμεσα για την εφαρμογή του κριτηρίου του ΦΟΑ· αντ' αυτού, ο κατάλληλος δείκτης μέτρησης που πρέπει να χρησιμοποιηθεί είναι η αξία των *ιδίων κεφαλαίων* των αποδεκτριών θυγατρικών, καθώς και η αξία των ιδίων κεφαλαίων του αρχικού ιδιοκτήτη των περιουσιακών στοιχείων.

(164) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην πράξη, μπορεί να είναι δυνατό να υπολογιστεί η αξία των ιδίων κεφαλαίων με την αφαίρεση της λογιστικής αξίας του καθαρού χρέους από την αξία της επιχείρησης, εάν η λογιστική αξία του χρέους συνιστά μια καλή κατά προσέγγιση εκτίμηση της αγοραίας αξίας του ([105]). Η λογιστική αξία του χρέους μπορεί να θεωρηθεί μια καλή κατά προσέγγιση εκτίμηση της αγοραίας αξίας του, εάν το επιτόκιο που καταβάλλει μια εταιρεία για το (νέο και υφιστάμενο) χρέος αντικατοπτρίζει την τρέχουσα πιστοληπτική ικανότητα της εν λόγω εταιρείας. Για παράδειγμα, η αγοραία αξία του χρέους μιας εταιρείας είναι χαμηλότερη από τη λογιστική του αξία εάν η πιστοληπτική ικανότητα της εταιρείας επιδεινώθηκε σε σύγκριση με τον χρόνο ανάληψης του χρέους, καθώς η αγορά θα χρέωνε υψηλότερο επιτόκιο για κάθε νέο χρέος προς την εν λόγω εταιρεία. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την αξιοπιστία της παραδοχής ότι η αγοραία αξία του χρέους είναι χαμηλότερη από τη λογιστική αξία του χρέους τόσο για την FS Logistica όσο και για την Trenitalia στις αιτιολογικές σκέψεις 165 και 168.

(165) Όσον αφορά τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Trenitalia, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όταν ελήφθησαν οι αποφάσεις για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, η Trenitalia βρισκόταν σε οικονομική δυσχέρεια, παρότι δεν ήταν προβληματική εταιρεία κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ([106]). Πράγματι, η Trenitalia δήλωνε ζημίες κατά τα 5 έτη που προηγήθηκαν της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων ([107]), αντιμετώπιζε οικονομικές δυσκολίες και χρειαζόταν ανακεφαλαιοποίηση. Για τις εταιρείες που βρίσκονται σ' αυτήν την κατάσταση, η λογιστική αξία του χρέους τείνει να υπερεκτιμά την αγοραία αξία του χρέους τους, καθώς οι μελλοντικές ταμειακές ροές που συνδέονται με το χρέος ενέχουν υψηλότερο κίνδυνο και, ως εκ τούτου, έχουν χαμηλότερη παρούσα αξία (βλ. αιτιολογική σκέψη 164). Κατά συνέπεια, δεν θα ήταν σκόπιμο να υπολογιστεί η αξία των ιδίων κεφαλαίων της

([104]) Η αξία της επιχείρησης μιας εταιρείας είναι το άθροισμα της αξίας των ιδίων κεφαλαίων και των δανειακών κεφαλαίων της ή, αντίστοιχα, της αξίας που προκύπτει από τη λειτουργία των περιουσιακών στοιχείων μιας εταιρείας.

([105]) Η αγοραία αξία ενός χρεωστικού τίτλου είναι η παρούσα αξία των μελλοντικών ταμειακών ροών που συνδέονται με τον εν λόγω χρεωστικό τίτλο (δηλαδή αποπληρωμές χρέους και επιτόκια), η οποία υπολογίζεται με τη χρήση προεξοφλητικού επιτοκίου που αντικατοπτρίζει την επικινδυνότητα του εν λόγω τίτλου και την πιστοληπτική ικανότητα του οφειλέτη.

([106]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1).

([107]) Η Trenitalia κατέγραψε αρνητικά καθαρά έσοδα (σε εκατ. EUR): – 18,7 το 2003, – 327,7 το 2004, – 631,7 το 2005, – 1 989,4 το 2006 και – 402,6 το 2007. *Πηγές:* CapitaliQ, FS.

Trenitalia με την αφαίρεση της λογιστικής αξίας του καθαρού χρέους από την οικεία αξία της επιχείρησης. Για εταιρείες όπως η Trenitalia κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, η λογιστική αξία του χρέους είναι πιθανό να είναι υψηλότερη από την αγοραία αξία του, με αποτέλεσμα την υποτίμηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων και, κατ' επέκταση, τη συναγωγή δυνητικά εσφαλμένου συμπεράσματος σχετικά με τη μη συμμόρφωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων με τους κανόνες της αγοράς.

(166) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει τη μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης της μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia με τους κανόνες της αγοράς. Όπως επισημαίνεται στην ενότητα 5.2.3.2, η εν λόγω μελέτη εκτιμά την αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI και της Trenitalia χρησιμοποιώντας το μοντέλο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών προς την καθαρή θέση. Σε αντίθεση με τη μέθοδο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 164, το μοντέλο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών προς την καθαρή θέση απαιτεί ρητές προβλέψεις των χρηματοδοτικών ταμειακών ροών, δηλαδή έκδοση χρεογράφων, αποπληρωμές χρέους και κόστος επιτοκίου. Επομένως, σε σύγκριση με τη μέθοδο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 164, το μοντέλο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών προς την καθαρή θέση είναι καταλληλότερο για μια εταιρεία που δηλώνει ζημίες όπως η Trenitalia, καθώς η παραδοχή ότι η αγοραία αξία του χρέους κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων ήταν παρόμοια με τη λογιστική αξία δεν είναι ευλογοφανής.

(167) Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 93, στο σενάριο με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 εκτιμά ότι η αξία των ιδίων κεφαλαίων για την Trenitalia, η οποία είναι κατά 138,1 εκατ. EUR υψηλότερη απ ό,τι στο σενάριο χωρίς τις εν λόγω μεταβιβάσεις, είναι θετική. Η εκτιμώμενη αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI είναι επίσης θετική· η αξία αυτή είναι κατά 16,7 εκατ. EUR χαμηλότερη απ' ό,τι στο σενάριο χωρίς τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων. Συνολικά, οι εκτιμήσεις αυτές δείχνουν καθαρή δημιουργία αξίας των μετόχων ύψους 121,4 εκατ. EUR (138,1 εκατ. EUR μείον 16,7 εκατ. EUR) σε επίπεδο ομίλου FS ως αποτέλεσμα της μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia.

(168) Όσον αφορά τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην FS Logistica, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παραδοχές που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 164 είναι ευλογοφανείς για την RFI και την FS Logistica. Ο λόγος είναι ότι, όταν ελήφθησαν οι αποφάσεις για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, οι εν λόγω εταιρείες βρίσκονταν σε σταθερή κατάσταση και σε στάδιο ανάπτυξης, αντίστοιχα. Στην περίπτωση αυτήν, ο υπολογισμός της αξίας των ιδίων κεφαλαίων με τη μέθοδο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 164 είναι συντηρητικός, καθώς δεν λαμβάνει υπόψη τις πιθανές εισροές χρέους που είναι αναγκαίες για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης της εταιρείας.

(169) Ως εκ τούτου, προκειμένου να εφαρμοστεί το κριτήριο του ΦΟΑ στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica, η Επιτροπή υπολογίζει την αξία των ιδίων κεφαλαίων των δύο εταιρειών αφαιρώντας τη λογιστική αξία του καθαρού χρέους τους από την οικεία αξία της επιχείρησης, όπως εκτιμήθηκε στη μελέτη της PwC του Απριλίου 2019.

(170) Από τους υπολογισμούς αυτούς προκύπτει ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica οδήγησαν σε αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων του ομίλου FS κατά 14,1 εκατ. EUR. Η αύξηση αυτή είναι αποτέλεσμα της δημιουργίας αξίας ιδίων κεφαλαίων ύψους 26 εκατ. EUR ([108]) από την FS Logistica και απώλειας ιδίων κεφαλαίων ύψους 11,9 εκατ. EUR ([109]) από την RFI. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το αποτέλεσμα αυτό απορρέει από την υψηλότερη αξία της επιχείρησης στο σενάριο με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων σε σχέση με το σενάριο στο οποίο τα περιουσιακά στοιχεία παραμένουν στην RFI (βλ. αιτιολογική σκέψη 88). Οι λόγοι είναι οι εξής: i) η αξία των ιδίων κεφαλαίων της FS Logistica υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ της οικείας αξίας της επιχείρησης και της λογιστικής αξίας του καθαρού χρέους της, και ii) η λογιστική αξία του καθαρού χρέους παραμένει η ίδια και στο πραγματικό και στο αντίστροφο σενάριο. Συνολικά, το αποτέλεσμα αυτό επιβεβαιώνει ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica είναι σύμφωνες με τους κανόνες της αγοράς, διότι αναμενόταν να οδηγήσουν σε συνολική αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων του ομίλου FS.

([108]) Η αξία των ιδίων κεφαλαίων της FS Logistica είναι η διαφορά μεταξύ της οικείας αξίας της επιχείρησης (δηλαδή 82 εκατ. EUR στο σενάριο με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων και 56 εκατ. EUR στο σενάριο χωρίς μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων —βλ. αιτιολογική σκέψη 88) και του καθαρού χρέους της που αντιστοιχεί σε 12,7 εκατ. EUR (πηγή: ισολογισμός της FS Logistica). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα αξία ιδίων κεφαλαίων ύψους 69,3 εκατ. EUR στο σενάριο με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων και 43,3 εκατ. EUR στο σενάριο χωρίς μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, κάτι που συνεπάγεται αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων της FS Logistica κατά 26 εκατ. EUR λόγω της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων.

([109]) Η αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI είναι η διαφορά μεταξύ της οικείας αξίας της επιχείρησης (δηλαδή 2 222,1 εκατ. EUR στο σενάριο με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων και 2 234 εκατ. EUR στο σενάριο χωρίς μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων —βλ. αιτιολογική σκέψη 88) και του καθαρού χρέους της που αντιστοιχεί σε – 1 091 εκατ. EUR (πηγή: ισολογισμός της RFI). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα αξία ιδίων κεφαλαίων ύψους 3 313,1 εκατ. EUR στο σενάριο με τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων και 3 325 εκατ. EUR στο σενάριο χωρίς μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, κάτι που συνεπάγεται μείωση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων της RFI κατά 11,9 εκατ. EUR λόγω της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων στην FS Logistica.

(171) Οι αξίες που υπολογίστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 167 και 170 δείχνουν ότι η αξία των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών είναι θετική και ότι επίσης αυξήθηκε ως αποτέλεσμα των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων, λόγω της καλύτερης ικανότητας των αποδεκτριών εταιρειών να αξιοποιούν τα περιουσιακά στοιχεία (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 86 και 87). Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις αυτές, πληρούνται οι δύο προϋποθέσεις για τη συμμόρφωση με το κριτήριο του ΦΟΑ, που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 159. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι εν λόγω διαπιστώσεις στηρίζουν το συμπέρασμα ότι η αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών και η απώλεια αξίας των ιδίων κεφαλαίων της RFI οδηγούν σε θετικό καθαρό αποτέλεσμα σε επίπεδο ομίλου FS. Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 159, η εν λόγω αύξηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων σε επίπεδο ομίλου FS παρέχει μια πρόσθετη ένδειξη ότι η FS ενήργησε ως φορέας της αγοράς όταν αποφάσισε να προβεί στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων.

(172) Τέλος, η Επιτροπή, για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα υπό έρευνα μέτρα για τα περιουσιακά στοιχεία είναι σύμφωνα με το κριτήριο του ΦΟΑ, πρέπει να αξιολογήσει την αξιοπιστία των μελετών που οδήγησαν στα εν λόγω αποτελέσματα. Επομένως, στην ενότητα 8.1.1.2.3, η Επιτροπή θα αξιολογήσει με κριτικό πνεύμα τις παραδοχές στις οποίες βασίζονται οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019 και θα καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων συνάδουν με την αρχή του ΦΟΑ.

8.1.1.2.3. Κριτήριο του ΦΟΑ: αναλύσεις αξιοπιστίας και ευαισθησίας

(173) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα εξετάσει τις μεθοδολογίες και τις παραδοχές στις οποίες στηρίχθηκαν οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019. Όσον αφορά τις μεθοδολογίες, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019 χρησιμοποιούν γνωστές και ευρέως χρησιμοποιούμενες μεθοδολογίες για την εκτίμηση της αξίας της επιχείρησης και της αξίας των ιδίων κεφαλαίων μιας εταιρείας, αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι εύλογο και σκόπιμο να εφαρμοστεί το κριτήριο του ΦΟΑ με βάση τις εν λόγω μεθοδολογίες.

(174) Όσον αφορά τις παραδοχές στις οποίες στηρίχθηκαν οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου του 2019, αυτές αφορούν τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση του επιπέδου των ιδίων κεφαλαίων των εταιρειών που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019 βασίζονται σε **χρηματοοικονομικές προβλέψεις** και διατυπώνουν ορισμένες παραδοχές σχετικά με τις **παραμέτρους αποτίμησης** (δηλαδή το προεξοφλητικό επιτόκιο και την τελική αξία). Η Επιτροπή θα αξιολογήσει και τα δύο στοιχεία στο υπόλοιπο μέρος της παρούσας ενότητας.

(175) Όσον αφορά τις **χρηματοοικονομικές προβλέψεις**, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι ανακατασκευάστηκαν —μετά την ημερομηνία της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων— με βάση τις απόψεις της διοίκησης και τις διαθέσιμες πληροφορίες, καθώς και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων. Η Επιτροπή αξιολόγησε τον ισχυρισμό αυτόν, εξετάζοντας εσωτερικά έγγραφα του ομίλου FS και διερευνώντας διεξοδικά τον τρόπο με τον οποίο προέκυψε η διαδικασία των εκ των υστέρων ανακατασκευασμένων χρηματοοικονομικών προβλέψεων.

(176) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι προβλέψεις αυτές βασίζονται σε εσωτερικά επιχειρηματικά σχέδια, για τα πρώτα έτη των προβλέψεων. Ειδικότερα, το επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011 της 17ης Μαΐου 2007 ([110]) περιλαμβάνει χρηματοοικονομικές προβλέψεις για την Trenitalia και την RFI για την περίοδο 2008-2011. Ο Table 11 συγκρίνει τις προβλέψεις για τα έσοδα και τα κέρδη (όπως καθορίζονται από τα EBITDA, δηλαδή τα κέρδη προ τόκων, φόρων, απομείωσης και αποσβέσεων) του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011 με εκείνες που παρουσιάστηκαν στη μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 (στοιχεία σε εκατ. EUR).

Πίνακας11

Σύγκριση των προβλέψεων των EBITDA και των εσόδων στο πλαίσιο του επιχειρηματικού σχεδίου 2007-2011 και της μελέτης της PwC του Δεκεμβρίου 2019 που χρησιμοποιήθηκε για το κριτήριο του ΦΟΑ

Εταιρεία	Πρόβλεψη	Πηγή	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Έσοδα	Επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011	6 048	6 481	7 171	8 110
		Μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	Επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011	710	1 208	1 681	2 319
		Μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Έσοδα	Επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011	2 888	3 003	3 185	3 424
		Μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	Επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011	224	304	423	565
		Μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019	54	- 101	359	503

([110]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 18.

Τόσο για την Trenitalia όσο και για την RFI, ο Table 11 δείχνει ότι, τόσο για τα έσοδα όσο και για τα κέρδη (EBITDA), οι προβλέψεις της μελέτης της PwC του Δεκεμβρίου 2019 είναι χαμηλότερες απ' ό,τι στο επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011 ([111]). Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή θεωρεί συντηρητικές τις προβλέψεις της μελέτης της PwC του Δεκεμβρίου 2019, καθώς τα χαμηλότερα έσοδα και κέρδη συνεπάγονται χαμηλότερη αξία ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας.

(177) Όσον αφορά τα έτη 2011-2018, οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019 στηρίζονται σε παραδοχές που βασίζονται στις διαθέσιμες πληροφορίες και στρατηγικές διαχείρισης, καθώς και στις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αποπληρωμές χρέους στη μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 συνάδουν με το είδος των δανειακών υποχρεώσεων που δηλώθηκαν στους τελευταίους διαθέσιμους ισολογισμούς πριν από τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων. Όσον αφορά τα έσοδα, η μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 προβλέπει μείωση κατά την περίοδο 2013-2015 προκειμένου να ληφθούν υπόψη η είσοδος και η αναμενόμενη επέκταση ανταγωνιστή στην ιταλική αγορά σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας ([112]). Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρόκειται για εύλογη παραδοχή, η οποία οδηγεί σε πιο συντηρητική αξία ιδίων κεφαλαίων σε σύγκριση με την παραδοχή των σταθερών ή αυξανόμενων εσόδων κατά την περίοδο 2013-2015.

(178) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, μεταξύ των κριτηρίων για την εκτίμηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων των εταιρειών που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων (βλ. αιτιολογική σκέψη 173), υπάρχουν οι **παραδοχές αποτίμησης** στις οποίες βασίζονται οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019, δηλαδή το προεξοφλητικό επιτόκιο και η τελική αξία. Όσον αφορά τη μελέτη της PwC του Απριλίου 2019, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το ΜΣΚΚ και το κόστος των ιδίων κεφαλαίων, δηλαδή τα προεξοφλητικά επιτόκια για την εκτίμηση της αξίας της επιχείρησης και των ιδίων κεφαλαίων, καθορίστηκαν σύμφωνα με την πρακτική της αγοράς και τη χρηματοοικονομική θεωρία ([113]). Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η μεθοδολογία για τον υπολογισμό της τελικής αξίας είναι κατάλληλη, δεδομένου ότι βασίζεται στον συνήθη τύπο ανάπτυξης του Gordon ([114]).

(179) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα προεξοφλητικά επιτόκια και η τελική αξία απαιτούν περαιτέρω παραδοχές σχετικά με ορισμένες παραμέτρους.

(180) Όσον αφορά τα προεξοφλητικά επιτόκια, ο πίνακας 12 παρουσιάζει τις παραμέτρους για την εκτίμηση του ΜΣΚΚ και του κόστους των ιδίων κεφαλαίων, που είναι τα σχετικά προεξοφλητικά επιτόκια για την αξιολόγηση των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων υπέρ της FS Logistica και της Trenitalia, αντίστοιχα ([115]). Για την εκτίμηση των εν λόγω παραμέτρων, η Ιταλία χρησιμοποιεί τα σχετικά στοιχεία της αγοράς ([116]) και τα στοιχεία σε επίπεδο εταιρείας ([117]) που ήταν διαθέσιμα όταν ελήφθησαν οι αποφάσεις για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων. Δεδομένου ότι τα προεξοφλητικά επιτόκια υπολογίζονται με βάση στοιχεία από κατάλληλες πηγές της αγοράς και πηγές σε επίπεδο εταιρείας κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί την αξία τους εύλογη.

Πίνακας 12

Παράμετροι για τον προσδιορισμό του κόστους των ιδίων κεφαλαίων και του ΜΣΚΚ

Τύπος	Παράμετρος	Μεταβιβάσεις RFI – FS Logistica		Μεταβιβάσεις RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	**Κόστος ιδίων κεφαλαίων**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Επιτόκιο μηδενικού κινδύνου	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Συντελεστής βήτα	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) Η μόνη εξαίρεση είναι η αξία των EBITDA το 2008. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των 4 ετών που κάλυπτε το σχέδιο, το άθροισμα των ετήσιων τιμών EBITDA που παρουσιάστηκαν στη μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 είναι κατά 1,3 δισ. EUR χαμηλότερο απ' ό,τι στο επιχειρηματικό σχέδιο 2007-2011.

([112]) Η εταιρεία Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A ιδρύθηκε τον Δεκέμβριο του 2006, πριν από τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων.

([113]) Το ΜΣΚΚ καθορίζεται ως ο σταθμισμένος μέσος όρος του κόστους των ιδίων κεφαλαίων και του κόστους του χρέους μετά τους φόρους, με συντελεστές στάθμισης ίσους με την κεφαλαιακή διάρθρωση των εταιρειών που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις. Το κόστος των ιδίων κεφαλαίων είναι το άθροισμα του επιτοκίου μηδενικού κινδύνου, του ασφαλίστρου κινδύνου χώρας και του προϊόντος του συντελεστή βήτα και του ασφαλίστρου κινδύνου ιδίων κεφαλαίων. Το κόστος του χρέους συνίσταται στο άθροισμα του επιτοκίου μηδενικού κινδύνου και του ασφαλίστρου χρέους, το οποίο αντικατοπτρίζει την επικινδυνότητα των εταιρειών που συμμετείχαν στην πράξη.

([114]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 85 και 92.

([115]) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 166, η Επιτροπή βασίζεται στη μελέτη της PwC του Δεκεμβρίου 2019 για να αξιολογήσει τις **μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia**. Για την εκτίμηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων της RFI και της Trenitalia, η εν λόγω μελέτη χρησιμοποιεί ένα μοντέλο προεξοφλημένων ταμειακών ροών προς την καθαρή θέση, για το οποίο το κόστος των ιδίων κεφαλαίων είναι το σχετικό προεξοφλητικό επιτόκιο [βλ. ενότητα 5.2.3.2 υποενότητα β)]. Για τις **μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica**, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 169, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στη μελέτη της PwC του Απριλίου 2019. Η εν λόγω μελέτη εκτιμά την αξία της επιχείρησης της RFI και της FS Logistica χρησιμοποιώντας ένα μοντέλο προεξοφλημένων ταμειακών ροών προς την επιχείρηση, για το οποίο το ΜΣΚΚ είναι το σχετικό προεξοφλητικό επιτόκιο [βλ. ενότητα 5.2.3.2 υποενότητα α)].

([116]) Συγκεκριμένα, τα επιτόκια των ιταλικών κρατικών ομολόγων, τον συντελεστή βήτα και τα ασφάλιστρα χρέους εταιρειών που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες για την εκτίμηση, αντίστοιχα, του επιτοκίου μηδενικού κινδύνου, του συντελεστή βήτα και του κόστους του χρέους των εταιρειών που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων.

([117]) Κυρίως τον δείκτη χρέους-ιδίων κεφαλαίων, ο οποίος χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των συντελεστών στάθμισης του χρέους και των ιδίων κεφαλαίων στο ΜΣΚΚ των εταιρειών που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων.

Τύπος	Παράμετρος	Μεταβιβάσεις RFI – FS Logistica		Μεταβιβάσεις RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Συμπληρωματικό ασφάλιστρο	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1-F)	Κόστος χρέους	4,33 %	4,66 %		
E	Ασφάλιστρο χρέους	0,80 %	1,74 %		
F	Φορολογικός συντελεστής	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**ΜΣΚΚ**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) Ο συντελεστής βήτα και το συμπληρωματικό ασφάλιστρο είναι οι μέσοι όροι των τμημάτων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών

(181) Όσον αφορά την τελική αξία, η αξία αυτή εξαρτάται από το προεξοφλητικό επιτόκιο, το οποίο η Επιτροπή εκτίμησε στην αιτιολογική σκέψη 180, και από τον ρυθμό αύξησης των κερδών στο διηνεκές. Όσον αφορά τον τελευταίο, οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019 λαμβάνουν ως παραδοχή συντελεστή αύξησης 2 % για τις τρεις εταιρείες που συμμετείχαν στις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων, σύμφωνα με τον στόχο της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας για τον πληθωρισμό ([119]). Η Επιτροπή θεωρεί την παραδοχή αυτήν εύλογη, διότι συνάδει με την πρακτική της αγοράς. ([120])

(182) Η Επιτροπή, για να επιβεβαιώσει την αξιολόγησή της όσον αφορά τις παραμέτρους των μελετών της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019, επαλήθευσε επίσης την ευαισθησία των αποτελεσμάτων του κριτηρίου του ΦΟΑ εφαρμόζοντας εναλλακτικές παραδοχές. Σκοπός της ανάλυσης ευαισθησίας είναι να προσδιοριστεί ποιες τιμές των προεξοφλητικών επιτοκίων και του ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές θα οδηγούσαν στην αποτυχία εφαρμογής του κριτηρίου του ΦΟΑ. Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 162, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα υπό έρευνα μέτρα θα ήταν σύμφωνα με το κριτήριο του ΦΟΑ ακόμα και στο ακραίο σενάριο χωρίς συνέργειες, δηλαδή όταν τα περιουσιακά στοιχεία παράγουν τις ίδιες αποδόσεις και, ως εκ τούτου, έχουν την ίδια αξία ανεξάρτητα από την κυριότητά τους, υπό την προϋπόθεση ότι η αξία των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών είναι θετική. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα καθορίσει τις κρίσιμες τιμές των προεξοφλητικών επιτοκίων και του ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές, δηλαδή τις τιμές των εν λόγω παραμέτρων σε ένα σενάριο στο οποίο οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων δεν είναι πλέον επικερδείς, επειδή η αξία των κερδών ιδίων κεφαλαίων στο επίπεδο των αποδεκτριών εταιρειών είναι χαμηλότερη από τις ζημίες ιδίων κεφαλαίων στο επίπεδο της RFI. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν οι εν λόγω κρίσιμες τιμές αποτελούν εύλογες εναλλακτικές σε σχέση με τις παραμέτρους που ελήφθησαν υπόψη στις μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019. Όπως θα εξηγηθεί στις αιτιολογικές σκέψεις 183 έως 186, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κρίσιμες τιμές δεν αποτελούν εύλογες εναλλακτικές ως ένδειξη για την αξιολόγηση της αξιοπιστίας των δύο μελετών.

(183) Όσον αφορά την τελική αξία, η Επιτροπή παρατηρεί ότι όσο υψηλότερος είναι ο ρυθμός ανάπτυξης στο διηνεκές στον τύπο ανάπτυξης του Gordon, τόσο υψηλότερη είναι η αξία των ιδίων κεφαλαίων στα σενάρια με και χωρίς τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων και τόσο μεγαλύτερη είναι η απώλεια ιδίων κεφαλαίων της RFI και η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών ([121]). Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι οι μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019 εκτιμούν ότι το αποτέλεσμα των μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων στα κέρδη σε επίπεδο ομίλου FS (αιτιολογική σκέψη 171) είναι θετικό, το κρίσιμο επίπεδο του ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές για τον οποίο τα κέρδη αυτά εξαφανίζονται

([118]) Στις στήλες «Μεταβιβάσεις RFI – FS Logistica», το ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων αφορά ειδικά την Ιταλία, δηλαδή ενσωματώνει το ασφάλιστρο κινδύνου χώρας της Ιταλίας.

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

([120]) Βλ., για παράδειγμα, https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, ενότητα 3.

([121]) Η επίδραση του ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές στη διαφορά της αξίας των ιδίων κεφαλαίων στο σενάριο με και χωρίς μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων είναι δεύτερης τάξης, σε σύγκριση με την επίδραση στην αξία των ιδίων κεφαλαίων σε κάθε σενάριο. Ο λόγος είναι ότι η μεταβολή της αξίας των ιδίων κεφαλαίων οφείλεται στη διαφορετική μακροπρόθεσμη κερδοφορία των εταιρειών στα δύο σενάρια, στα οποία εφαρμόζεται ο ρυθμός ανάπτυξης στο διηνεκές. Ο ρυθμός ανάπτυξης στο διηνεκές είναι ο ίδιος και στα δύο σενάρια.

πρέπει να είναι χαμηλότερο για τις αποδέκτριες εταιρείες και υψηλότερο για την RFI, σε σύγκριση με την παραδοχή που διατυπώνεται στις εν λόγω μελέτες. Με τη διατήρηση του ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές των αποδεκτριών εταιρειών στο 2 %, όπως λαμβάνεται ως παραδοχή στις μελέτες, οι εκτιμήσεις της Επιτροπής σχετικά με τους κρίσιμους ρυθμούς ανάπτυξης στο διηνεκές της RFI είναι οι ακόλουθες ([122]):

α) όσον αφορά τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica, ποσοστό 9 % αντί 2 %, όπως λαμβάνεται ως παραδοχή στις μελέτες·

β) όσον αφορά τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia, ποσοστό 10,9 % αντί 2 %, όπως λαμβάνεται ως παραδοχή στις μελέτες.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κρίσιμοι ρυθμοί ανάπτυξης στο διηνεκές της RFI είναι αδικαιολόγητα υψηλοί τουλάχιστον για δύο λόγους. Πρώτον, είναι υψηλότεροι από τους δείκτες μέτρησης που χρησιμοποιούνται συνήθως στην πρακτική της αγοράς για να παραμετροποιηθεί ο ρυθμός ανάπτυξης στο διηνεκές, δηλαδή από τον αναμενόμενο ρυθμό ανάπτυξης του ιταλικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και τον στόχο της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας για τον πληθωρισμό (αιτιολογική σκέψη 181). Δεύτερον, ακόμα και αν ήταν εφικτοί αυτοί οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης στο διηνεκές, θα απαιτούνταν υψηλότερες κεφαλαιουχικές δαπάνες από αυτές που έχουν ληφθεί επί του παρόντος ως παραδοχή στις μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019. Οι μελέτες αυτές λαμβάνουν ως παραδοχή ότι κεφαλαιουχικές δαπάνες ίσες με την απόσβεση μπορούν στηρίξουν ρυθμό ανάπτυξης στο διηνεκές της τάξης του 2 %. Για να υποστηριχθεί ο ρυθμός ανάπτυξης από 9 % έως 10,9 %, θα ήταν πιθανώς αναγκαία η αύξηση των κεφαλαιουχικών δαπανών. Μια τέτοια αύξηση των κεφαλαιουχικών δαπανών θα μείωνε την τελική αξία, αντισταθμίζοντας το αποτέλεσμα της παραδοχής για υψηλότερο ρυθμό ανάπτυξης. Συνολικά, η Επιτροπή θεωρεί αξιόπιστα τα αποτελέσματα των μελετών της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019, οι οποίες βασίζονταν σε ρυθμό ανάπτυξης στο διηνεκές της RFI 2 % αντί του 9 % (για τη μεταβίβαση στην FS Logistica) και του 10,9 % (για τη μεταβίβαση στην Trenitalia).

(184) Όσον αφορά τα προεξοφλητικά επιτόκια, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αύξηση του επιπέδου τους έχει το αντίθετο αποτέλεσμα από την αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές. Αυτό σημαίνει ότι όσο υψηλότερο είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο τόσο χαμηλότερη είναι η αξία των ιδίων κεφαλαίων στα σενάρια με και χωρίς τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων και τόσο μικρότερη είναι η απώλεια ιδίων κεφαλαίων της RFI και η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών ([123]). Ως εκ τούτου, εάν ακολουθηθεί η ίδια λογική όπως στην αιτιολογική σκέψη 183, το κρίσιμο επίπεδο των προεξοφλητικών επιτοκίων ώστε οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων να μην είναι πλέον επικερδείς πρέπει να είναι υψηλότερο για τις αποδέκτριες εταιρείες και χαμηλότερο για την RFI, σε σύγκριση με την παραδοχή που διατυπώθηκε στις μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019.

(185) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα προεξοφλητικά επιτόκια που ελήφθησαν ως παραδοχή για τις αποδέκτριες εταιρείες, δηλαδή την FS Logistica και την Trenitalia, είναι συντηρητικές εκτιμήσεις. Ο λόγος είναι ότι τα εν λόγω προεξοφλητικά επιτόκια είναι υψηλότερα σε σύγκριση με την αξία που προκύπτει από τον κλασικό ορισμό τους (βλ. υποσημείωση 119), καθώς περιλάμβαναν πρόσθετες παραμέτρους. Ειδικότερα, το ΜΣΚΚ για την αξιολόγηση των μεταβιβάσεων από την RFI στην FS Logistica συνυπολογίζει το ασφάλιστρο κινδύνου χώρας της Ιταλίας, λαμβάνοντας ως παραδοχή ότι το επιτόκιο των ιταλικών κρατικών ομολόγων είναι το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου και προσθέτοντας επίσης ένα ασφάλιστρο κινδύνου χώρας στο ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων, ενώ θα αρκούσε να συνυπολογιστεί μόνο ένα από τα δύο αυτά στοιχεία. Όσον αφορά το κόστος των ιδίων κεφαλαίων που χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση της μεταβίβασης από την RFI στην Trenitalia, αυτό περιλαμβάνει ένα συμπληρωματικό ασφάλιστρο κινδύνου (βλ. Table 12) το οποίο δεν περιλαμβάνεται στον κλασικό ορισμό του κόστους των ιδίων κεφαλαίων (βλ. υποσημείωση 119). Δεδομένου ότι η προσέγγιση αυτή αντιπροσωπεύει ήδη το ανώτατο όριο του ΜΣΚΚ για τις αποδέκτριες εταιρείες, η Επιτροπή θα διενεργήσει την ανάλυση ευαισθησίας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 183 μόνο από την οπτική της RFI, προσδιορίζοντας το κρίσιμο προεξοφλητικό επιτόκιο έτσι ώστε οι απώλειες ιδίων κεφαλαίων να είναι ίσες με τα κέρδη ιδίων κεφαλαίων των αποδεκτριών εταιρειών. Οι εκτιμήσεις της Επιτροπής όσον αφορά τα εν λόγω κρίσιμα προεξοφλητικά επιτόκια είναι οι ακόλουθες ([124]):

α) όσον αφορά τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica, ΜΣΚΚ 6,8 % αντί 11,74 %, όπως λαμβάνεται ως παραδοχή στις μελέτες·

([122]) Η Επιτροπή, για να εκτιμήσει την κρίσιμη τιμή του **ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές της RFI**, χρησιμοποιεί τις ίδιες χρηματοοικονομικές προβλέψεις, καθώς και τις ίδιες τιμές των άλλων σχετικών παραμέτρων που προσδιορίστηκαν στις μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019, για να εκτιμήσει την αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή δεν μεταβάλλει καμία από τις παραμέτρους και τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις που καθορίζουν την αξία των ιδίων κεφαλαίων της Trenitalia και της FS Logistica. Ως εκ τούτου, οι τιμές αυτές παραμένουν οι ίδιες με εκείνες των μελετών της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019. Η κρίσιμη τιμή του ρυθμού ανάπτυξης στο διηνεκές της RFI είναι η λύση της εξίσωσης με την αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI από τη μία πλευρά, η οποία εξαρτάται μόνο από μία άγνωστη παράμετρο (δηλαδή τον ρυθμό ανάπτυξης στο διηνεκές), και την αξία των ιδίων κεφαλαίων της Trenitalia / της FS Logistica από την άλλη πλευρά (δηλαδή τις τιμές που εκτιμήθηκαν από τις μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019).

([123]) Υψηλότερο προεξοφλητικό επιτόκιο μειώνει την παρούσα αξία των απωλειών ταμειακών ροών και των κερδών που προκύπτουν για την RFI και τις αποδέκτριες εταιρείες, αντίστοιχα. Επιπλέον, μειώνει την τελική αξία, όπως υπολογίζεται με τον τύπο ανάπτυξης του Gordon.

([124]) Η Επιτροπή, για να εκτιμήσει την κρίσιμη τιμή του **προεξοφλητικού επιτοκίου** της RFI, χρησιμοποιεί τις ίδιες χρηματοοικονομικές προβλέψεις, καθώς και τις ίδιες τιμές των άλλων σχετικών παραμέτρων που προσδιορίστηκαν στις μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019, για να εκτιμήσει την αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή δεν μεταβάλλει καμία από τις παραμέτρους και τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις που καθορίζουν την αξία των ιδίων κεφαλαίων της Trenitalia και της FS Logistica. Ως εκ τούτου, οι τιμές αυτές παραμένουν οι ίδιες με εκείνες των μελετών της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019. Η κρίσιμη τιμή του προεξοφλητικού επιτοκίου της RFI είναι η λύση της εξίσωσης με την αξία των ιδίων κεφαλαίων της RFI από τη μία πλευρά, η οποία εξαρτάται μόνο από μία άγνωστη παράμετρο (δηλαδή το προεξοφλητικό επιτόκιο), και την αξία των ιδίων κεφαλαίων της Trenitalia / της FS Logistica από την άλλη πλευρά (δηλαδή τις τιμές που εκτιμήθηκαν από τις μελέτες της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019).

β) όσον αφορά τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia, κόστος ιδίων κεφαλαίων 3,4 % αντί 11,62 %, όπως λαμβάνεται ως παραδοχή στις μελέτες.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω κρίσιμες τιμές του ΜΣΚΚ και του κόστους ιδίων κεφαλαίων είναι αδικαιολόγητα χαμηλές για τους ακόλουθους λόγους. Όσον αφορά το κόστος ιδίων κεφαλαίων, η Επιτροπή εκτιμά κατώτερο όριο 7 %, το οποίο υπερβαίνει κατά πολύ το κρίσιμο κόστος ιδίων κεφαλαίων που αντιστοιχεί σε 3,4 %. Σύμφωνα με την πρακτική της αγοράς, αυτή η εκτίμηση του κατώτερου ορίου υπολογίζεται με βάση τη μέθοδο που αναφέρεται στην υποσημείωση 119 και λαμβάνει ως παραδοχή επιτόκιο μηδενικού κινδύνου (συν ασφάλιστρο κινδύνου χώρας) 4,4 % ([125]), ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων 4,79 % ([126]) και συντελεστή βήτα 0,54 ([127]). Όσον αφορά το ΜΣΚΚ, η Επιτροπή βασίζεται σε τιμή της τάξης του 6,87 %. Η τιμή αυτή βρίσκεται πολύ κοντά στο 6,8 %, δηλαδή στο κρίσιμο ΜΣΚΚ που αναφέρεται στο στοιχείο α), αλλά έχει εκτιμηθεί με συντηρητική παραδοχή ασφαλίστρου χρέους 0 % ([128]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, λαμβάνοντας ως παραδοχή εναλλακτικές τιμές του ΜΣΚΚ με βάση τα δεδομένα της αγοράς που ήταν διαθέσιμα όταν ελήφθησαν οι αποφάσεις για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, διαπιστώνει ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων συνάδουν με την αρχή του ΦΟΑ.

(186) Συνολικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις και οι παραδοχές αποτίμησης στις οποίες βασίζεται το κριτήριο του ΦΟΑ είναι πειστικές και επαρκώς αιτιολογημένες. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα αποτελέσματα του κριτηρίου του ΦΟΑ είναι αξιόπιστα έναντι εναλλακτικών, συντηρητικών παραδοχών αποτίμησης.

8.1.1.2.4. Συμπέρασμα όσον αφορά την εφαρμογή του κριτηρίου του ΦΟΑ

(187) Συνολικά, η αξιολόγηση της μεθοδολογίας από την Επιτροπή, οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις και οι παράμετροι των μελετών της PwC του Απριλίου και του Δεκεμβρίου 2019, καθώς και οι έλεγχοι αξιοπιστίας των υποκείμενων παραδοχών και των αποτελεσμάτων τους, επιβεβαιώνουν ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην FS Logistica και στην Trenitalia είναι σύμφωνες με τους κανόνες της αγοράς.

(188) Δεδομένου ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica ήταν σύμφωνες με τους όρους της αγοράς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οποιοσδήποτε ιδιωτικός φορέας που υποκινείται μόνο από λόγους κερδοφορίας θα είχε πραγματοποιήσει τις μεταβιβάσεις αυτές. Ως εκ τούτου, τα υπό έρευνα μέτρα δεν παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, στην Trenitalia και στην FS Logistica.

8.1.1.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης

(189) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 188, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica δεν συνεπάγονται οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της Trenitalia και της FS Logistica. Επομένως, δεδομένου ότι οι προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικές, δεν είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί αν οι εν λόγω μεταβιβάσεις περιλάμβαναν κρατικούς πόρους, αν μπορούσαν να καταλογιστούν στο ιταλικό κράτος, αν ήταν επιλεκτικές, αν νόθευαν ή απείλησαν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και αν επηρέασαν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

9. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(190) Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 189, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από την RFI στην Trenitalia και στην FS Logistica δεν παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στην Trenitalia και στην FS Logistica και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το μέτρο που συνίσταται στη μεταβίβαση 31 περιουσιακών στοιχείων από τη Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. στην Trenitalia S.p.A. τον Σεπτέμβριο του 2009 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Trenitalia S.p.A. κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

([125]) Επιτόκιο για 10ετή ιταλικά κρατικά ομόλογα (μέσος όρος Οκτωβρίου-Δεκεμβρίου 2007).

([126]) Πηγή: Ασφάλιστρα κινδύνου χώρας από τον καθηγητή Damodaran, διαθέσιμα στη διεύθυνση https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls. Ο κ. Answath Damodaran είναι καθηγητής Οικονομικών στο Stern School of Business και εξέχων ειδικός σε θέματα αποτίμησης ιδίων κεφαλαίων και άλλων περιουσιακών στοιχείων.

([127]) Προσαρμοσμένος για τη μόχλευση συντελεστής βήτα των εταιρειών διαχείρισης υποδομών που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες. Πηγή: Μελέτη E.CA, σ. 38 και 39.

([128]) Ο υπολογισμός, ο οποίος εξηγείται στην υποσημείωση 119, λαμβάνει επίσης ως παραδοχή κόστος ιδίων κεφαλαίων 7 % (δηλαδή το κατώτερο όριο του κόστους ιδίων κεφαλαίων που εκτιμάται στην αιτιολογική σκέψη 185) και την κεφαλαιακή διάρθρωση της RFI ως συντελεστές στάθμισης για το κόστος των ιδίων κεφαλαίων και του χρέους (βλ. πίνακα 12).

Άρθρο 2

Τα μέτρα που συνίστανται στη μεταβίβαση από τη Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. στην FS Logistica S.p.A. 10 περιουσιακών στοιχείων τον Δεκέμβριο του 2007, 42 περιουσιακών στοιχείων τον Δεκέμβριο του 2008 και 5 περιουσιακών στοιχείων τον Ιούλιο του 2011 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της FS Logistica S.p.A. κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 24 Νοεμβρίου 2023.

Για την Επιτροπή
Didier REYNDERS
Μέλος της Επιτροπής