2024/2864

18.11.2024

KOMISJONI OTSUS (EL) 2024/2864,

24. november 2023,

riigiabi SA.32179 (2014/C) kohta – Riigiabi meetmed äriühingute Trenitalia SpA ja FS Logistica SpA kasuks – Itaalia

(teatavaks tehtud numbri C(2023) 7891 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele [1] ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Komisjon sai 29. detsembril 2010 kaebuse väidetava riigiabi kohta, mida Itaalia andis äriühingule Trenitalia S.p.A. (edaspidi „Trenitalia“) Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (edaspidi „RFI“) kaudu. Nii Trenitalia kui ka RFI on Ferrovie dello Stato S.p.A. (edaspidi „FS“) tütarettevõtjad (vt jagu 2.1). Kaebuse esitaja sõnul kujutas FSi kontsernis [2] teatavate raudteetaristuvarade üleandmine RFI-lt teistele selle kontserni äriühingutele endast abi. Kaebus registreeriti numbri SA.32179 (2010/CP) all.

(2) 11. veebruaril 2011 edastas komisjon selle kaebuse Itaalia ametiasutustele ja küsis uurimisaluste meetmete kohta teavet. Itaalia esitas 1. aprillil 2011 sellele teabenõudele osalise vastuse. 14. juunil 2011 saatis komisjon Itaaliale meeldetuletuse, paludes esitada puuduva teabe. 12. juulil 2011 esitas Itaalia vastuseks komisjoni 11. veebruari 2011. aasta teabenõudele lisateavet.

(3) 24. novembril 2011 küsis komisjon Itaalialt lisateavet. Itaalia esitas küsitud teabe 31. jaanuaril 2012. 8. jaanuaril 2013 esitas Itaalia komisjonile lisateavet.

(4) 28. märtsi 2014. aasta kirjaga teatas komisjon Itaaliale oma otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) seoses teatavate varade üleandmisega RFI-lt Trenitaliale ja FS Logistica S.p.A-le (edaspidi „uurimisalused meetmed“).

(5) Menetluse algatamise otsuses teatas komisjon Itaaliale ka oma otsusest algatada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus seoses hüvitisega, mida Itaalia maksis Trenitaliale raudtee-kaubaveo valdkonnas avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest (riigiabi juhtum SA.32953). Sellele meetmele antakse riigiabi eeskirjade alusel hinnang komisjoni eraldi lõplikus otsuses.

[1] ELT C 156, 23.5.2014, lk 77.

[2] Käesolevas otsuses nimetatakse FSi ning tema omandis ja valitseva mõju all olevaid äriühinguid, mille hulka kuuluvad ka RFI ja Trenitalia, „FSi kontserniks“. FSi kontserni struktuuri kirjeldus on esitatud käesoleva otsuse jaos 2 ja FSi kontserni ametlikul veebilehel aadressil https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) 22. aprillil 2014 taotles Itaalia menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamiseks ettenähtud tähtaja pikendamist ja komisjon pikendas tähtaega 28. aprillil 2014. 21. mail 2014 taotles Itaalia menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamise tähtaja täiendavat pikendamist ja komisjon pikendas tähtaega järgmisel päeval.

(7) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 23. mail 2014 ([3]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uurimisaluste meetmete kohta.

(8) Ajavahemikul 2014. aasta juunist juulini sai komisjon menetluse algatamise otsuse kohta märkusi Itaalialt ja kolmelt huvitatud isikult. Itaalia esitas märkused 24. juunil 2014. 13. juunil 2014 taotles eraõiguslike raudtee-kaubaveoettevõtjate ühendus FerCargo menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamiseks ettenähtud tähtaja pikendamist ja komisjon rahuldas selle taotluse; FerCargo esitas märkused 8. juulil 2014. 16. juunil 2014 taotles FS menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamiseks ettenähtud tähtaja pikendamist ja komisjon rahuldas selle taotluse; FS esitas FSi kontserni nimel märkused 23. juulil 2014. Euroopa raudtee- ja taristuettevõtjate ühendus (edaspidi „CER“) esitas märkused 19. juunil 2014.

(9) 20. juunil ja 6. augustil 2014 edastas komisjon huvitatud isikute märkused Itaaliale. 24. septembril 2014 taotles Itaalia huvitatud isikute märkuste kohta seisukohtade esitamise tähtaja pikendamist. Komisjon pikendas tähtaega järgmisel päeval. Itaalia esitas oma seisukohad huvitatud isikute märkuste kohta 20. novembril 2014. 4. novembril 2015 täiendas Itaalia oma seisukohti lisateabega.

(10) Komisjon saatis 20. septembril 2017 Itaaliale teabenõude, millele Itaalia vastas 16. ja 30. novembril 2017. 22. detsembril 2017 saatis komisjon Itaaliale täiendava teabenõude, millele Itaalia andis osalise vastuse 31. jaanuaril 18. 21. märtsil 2018 toimus komisjoni talituste ja Itaalia ametiasutuste kohtumine. 3. aprillil 2018 saatis komisjon Itaaliale täiendava teabenõude, millele Itaalia vastas 23. mail 2018. 17. detsembril 2018 toimus komisjoni talituste ja Itaalia ametiasutuste kohtumine, millele järgnes 22. jaanuaril 2019 veel üks kohtumine. Itaalia esitas lisateavet 26. aprillil ja 28. juunil 2019.

(11) Komisjon saatis 20. detsembril 2019 Itaaliale teabenõude, millele Itaalia vastas 31. jaanuaril 2020.

(12) 2020. aasta alguses puhkes COVID-19 pandeemia, mis põhjustas liidu majanduses suure šoki. Selleks et leevendada pandeemia negatiivset mõju liidu majandusele, oli vaja liikmesriikide ja liidu institutsioonide koordineeritud majanduslikku reageerimist. Neil erandlikel asjaoludel püüdis komisjon kiiresti reageerida teadetele COVID-19 pandeemia kontekstis antava riigiabi meetmete kohta ning ta kehtestas kõik vajalikud menetluslikud lihtsustused, et tagada komisjoni sujuv heakskiitmisprotsess ([4]). COVID-19 kriisi ajal pidi komisjon seadma prioriteediks pandeemiaga seotud riigiabi meetmed; ([5]) seetõttu on uurimisaluseid meetmeid käsitleva ametliku uurimismenetluse ja muude menetluste lõpuleviimine viibinud.

([3]) Vt joonealune märkus 1.

([4]) Komisjoni 13. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Keskpangale, Euroopa Investeerimispangale ja eurorühmale „Euroopa koordineeritud majanduslikud meetmed COVID-19 puhangule reageerimiseks“ (COM(2020) 112 final), punkt 5.

([5]) Loetelu otsustest, mille komisjon on võtnud vastu COVID-19 kriisi kontekstis, on esitatud konkurentsi peadirektoraadi veebisaidil aadressil https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (viimati vaadatud 20. oktoobril 2023).

(13) Lisaks alustas Venemaa 24. veebruaril 2022 sõjalist agressiooni Ukraina vastu. Venemaa sõjalise agressiooni otsestel ja kaudsetel tagajärgedel oli majanduslik mõju kogu siseturule. See olukord nõudis komisjonilt kiiret reageerimist, et leevendada negatiivseid sotsiaalseid ja majanduslikke tagajärgi liidus. Neil asjaoludel tuli komisjonil kiiresti reageerida teadetele Ukraina kriisi kontekstis antava riigiabi meetmete kohta ([6]). 2022. ja 2023. aastal pidi komisjon neid riigiabimeetmeid esmajärjekorras käsitlema, ([7]) mistõttu viibis uurimisaluste meetmete ametliku uurimismenetluse lõpuleviimine veelgi.

(14) 17. oktoobril 2023 nõustus Itaalia erandkorras loobuma oma õigustest, mis tulenevad ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes määruse nr 1/1958 ([8]) artikliga 3, ning oli nõus sellega, et käesolev otsus võetakse vastu ja sellest teavitatakse inglise keeles.

2. FSi KONTSERNI KIRJELDUS JA TURU AVAMISE KONTEKST

2.1. FSi kontserni ümberkorraldamine

(15) Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni (edaspidi „vana FS“) oli kuni 1990. aastate lõpus algatatud restruktureerimiseni täielikult vertikaalselt integreeritud Itaalia raudteeveo-ettevõtja ja ainus juriidiline isik, kes vastutas nii reisijate kui ka kauba raudteeveo kui avaliku transporditeenuse eest. Vana FSi omandis oli kogu tema ülesannete täitmiseks vajalik vara ning ta ise kuulus 100 % ulatuses Itaalia majandus- ja rahandusministeeriumile.

(16) Aastatel 1998–2001 korraldas Itaalia vana FSi ümber, asutades uued eri tegevusvaldkondade eest vastutavad tütarettevõtjad, kellele vana FS andis üle kogu oma vara ja tegevuse. Muu hulgas asutas Itaalia uue, 100 % ulatuses majandus- ja rahandusministeeriumi valitseva mõju all oleva valdusettevõtja, nimelt FSi, kelle omandis ja valitseva mõju all on kõik eri tegevusvaldkondades tegutsevad äriühingud, sealhulgas:

a) Trenitalia, mis asutati 2000. aasta juunis ja millele tehti ülesandeks osutada raudteeveoteenuseid (mida varem osutasid vana FSi reisijateveo, piirkondlike transporditeenuste ja kaubaveo üksused ning veeremitehnoloogia üksus);

b) RFI, mis asutati 2001. aasta juulis ja millest sai raudteetaristu ainuomanik ja -haldaja. RFI omas ja haldas ajutiselt ka uurimisaluste meetmetega hõlmatud varasid, kuni need varad jaotati teistele FSi kontserni üksustele (vt jagu 3.1).

Trenitalia ja RFI ning valdusettevõtja FS ja tema valitseva mõju all olevad äriühingud moodustavad FSi kontserni, mis kuulub täies ulatuses majandus- ja rahandusministeeriumile.

(17) Põhjenduses 16 osutatud ümberkorraldamise raames tuli kõik vastava tegevuse elluviimiseks vajalikud varad üle anda Trenitaliale ja teistele põhjenduses 18 osutatud uutele üksustele, nagu FS Logistica, aga ka muudele üksustele, mida käesolev uurimine ei hõlma. Teatava kinnisvara üleandmist takistasid aga õiguslikud ja tehnilised probleemid, ([9]) mis aeglustasid ümberkorraldamise lõpuleviimist.

([6]) Komisjoni teatis „Riigiabimeetmete ajutine kriisiraamistik majanduse toetamiseks pärast Venemaa kallaletungi Ukrainale“ (ELT C 131 I, 24.3.2022, lk 1).

([7]) Loetelu otsustest, mille komisjon on võtnud vastu vastavalt riigiabimeetmete ajutisele kriisi- ja üleminekuraamistikule majanduse toetamiseks pärast Venemaa kallaletungi Ukrainale, on esitatud konkurentsi peadirektoraadi veebisaidil aadressil https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_et (viimati vaadatud 16. oktoobril 2023).

([8]) Määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385).

([9]) Itaalia on muu hulgas osutanud vajadusele enne varade ümberjaotamist koguda, liigitada ja kontrollida vajalikke katastri-, haldus- ja raamatupidamisdokumente, mis olid seotud Trenitaliale üleantavate varadega. Seega sai RFI vanalt FSilt kõik taristuobjektid ning nende ajutise omandiõiguse, sealhulgas Trenitaliale ja FS Logisticale üleantavate rajatiste suhtes.

(18) Itaalia sõnul kiitis FSi juhatus põhjenduses 16 kirjeldatud FSi kontserni ümberkorraldamise raames 17. mail 2007 heaks 2007.–2011. aasta äriplaani ([10]). Seoses FSi kontserni suurte kahjumitega (2006. aastal üle 2 miljardi euro) võttis FS vastu sisemise ümberkorralduskava, et taastada FSi kontserni rahaline elujõulisus. Lisaks kulude kärpimisele otsustas FSi kontsern suurendada oma tegevustulu, eelkõige FSi kontserni eri üksuste vahel hajutatud kinnisvara ja rajatiste ratsionaliseerimise teel. See hõlmas sihtotstarbeliste tütarettevõtjate loomist, kellele anti üle konkreetse tegevuse elluviimiseks kasutatavad varad:

a) logistikateenuste valdkonnas asutati 2007. aastal uus ettevõtja FS Logistica S.p.A. (edaspidi „FS Logistica“) integreeritud logistikateenuste osutamiseks teiste turgu valitsevate Euroopa ettevõtjate eeskujul (DB Schenker Saksamaal ja SNCFi omandis olev Geodis Prantsusmaal). 1. jaanuaril 2017 nimetati FS Logistica ümber Mercitalia Logistics S.p.A.-ks (edaspidi „Mercitalia Logistics“) ([11]);

b) liikuvusteenuste ja kinnisvarahalduse valdkonnas asutati 27. veebruaril 2008 FSile kuuluva kinnisvara väärtuse maksimeerimiseks uus tütarettevõtja FS Servizi Urbani S.p.A.;

c) ehitustehnilised teenused välisturgudel – neid teenuseid osutas Italferr S.p.A.

(19) Itaalia sõnul aitas 2007.–2011. aasta äriplaani rakendamine taastada FSi finantsseisundi, nagu nähtub tabelist 1:

Tabel 1

FSi peamised kasumiaruande ja bilansi andmed ning muud finantsandmed

(miljon eurot)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Peamised kasumiaruande andmed								
Tegevustulu	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Tegevuskulud	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Tegevuse brutomarginaal	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Intressi- ja maksueelne kasum (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Puhaskasum (-kahjum)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Peamine omakapitali- ja finantsteave								
Kapitali netoinvesteeringud	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Omakapital	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Netofinantsseisund	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Võla ja omakapitali suhe	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) Käesolevas otsuses nimetatakse 2007.–2011. aasta strateegilist plaani (itaalia keeles „Piano Industriale 2007–2011“) ka „2007–2011. aasta äriplaaniks“.

([11]) Allikas: FSi aastaaruanne 2017, lk 13 (Relazione finanziaria annuale).

(miljon eurot)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Perioodi tehnilised investeeringud	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Allikas: Itaalia ametiasutuste 23. juuli 2014. aasta seisukohtades esitatud teave.

Märkus
Aastate 2007–2008 andmed on esitatud vastavalt Itaalia riigisisestele üldtunnustatud arvestuspõhimõtetele ja aastate 2009–2013 andmed põhinevad rahvusvahelistel finantsaruandlusstandarditel (IFRS).

2.2. **Komisjoni uurimisega hõlmatud FSi tütarettevõtjate kirjeldus**

(20) 3. jaos kirjeldatud uurimisalused meetmed on seotud FSi kolme tütarettevõtjaga (RFI, Trenitalia ja FS Logistica).

2.2.1. *RFI*

(21) RFI vastutab Itaalia raudteetaristu haldamise eest transpordi- ja navigatsiooniministeeriumi 2000. aasta dekreediga antud 60-aastase kontsessiooni alusel ([12]). Seega kuulub RFI-le raudteetaristu ehitamisel, hooldamisel ja käitamisel, raudteeohutuse tagamisel ja raudteeveo-ettevõtjatele liinide eraldamisel seaduslik monopol. Vastavalt oma põhikirjale võib RFI turul viia ellu ka muud tegevust ja teha kõiki tehinguid, mida peetakse tema ülesannete ([13]) täitmise seisukohast vajalikuks või asjakohaseks.

(22) Äriühingu peamine vara on raudteetaristu ise. RFI põhitegevus seisneb järgmises:

a) riigi raudteetaristu kavandamine, ehitamine, kasutuselevõtmine, haldamine ja hooldamine ning rongiliikluse juhtimis- ja ohutussüsteemide haldamine;

b) teiste taristuettevõtjatega raudteetaristu integreerimise ja koostöö edendamine;

c) muud asjakohaste õigusaktidega taristuettevõtjale usaldatud ülesanded, näiteks taristule ja teenustele juurdepääsu haldamine ning raudteeveo-ettevõtjate poolt taristu kasutamise eest makstavate tasude kogumine.

(23) RFI kui Itaalia taristuettevõtja osutatavad teenused hõlmavad raudteeveo-ettevõtjatele juurdepääsu andmist raudteetaristule, taristu hooldamist ja arendamist, turva- ja ohutusstandardite järgimise tagamist ning ohutustunnistuste väljastamist ([14]).

([12]) Itaalia riik nimetas vana FSi taristuettevõtjaks 31. oktoobri 2000. aasta õigusaktiga „Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T“. 2001. aasta juulis sai vana FSi asemel taristuettevõtjaks RFI.

([13]) Need ülesanded hõlmavad järgmist: kinnisvara ostmine või müümine, äriühingu eesmärgiga seotud äri-, tööstus- või finantstegevuse arendamine; aktsiate omandamine teistes äriühingutes, mille eesmärk on sarnane või seotud RFI eesmärgiga või selle eesmärgi saavutamise seisukohast kasulik, tagatiste ja garantiide andmine kolmandatele isikutele jne.

([14]) Programmileping 2001–2007, artikkel 4.

(24) RFI tulud koosnevad peamiselt taristuteenuste osutamise tuludest (võrgu kasutamise tasud, elekterveoteenuste müük, parvlaevateenus ja riigi toetus võrgu hooldamiseks). RFI finantsseisund aastatel 2006–2013 on esitatud tabelis 2.

Tabel 2

RFI peamised kasumiaruande ja bilansi andmed ning muud finantsandmed

(miljon eurot)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Peamised kasumiaruande andmed								
Tegevustulu	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Tegevuskulud	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Tegevuse brutomarginaal	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Intressi- ja maksueelne kasum (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Netotulu	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Peamine omakapitali- ja finantsteave								
Kapitali netoinvesteeringud	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Omakapital	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Netofinantsseisund	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Võla ja omakapitali suhe	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Allikas: Itaalia ametiasutuste 23. juuli 2014. aasta seisukohtades esitatud teave.

Märkus

Aastate 2006–2008 andmed on esitatud vastavalt Itaalia riigisisestele üldtunnustatud arvestuspõhimõtetele ja aastate 2009–2013 andmed põhinevad rahvusvahelistel finantsaruandlusstandarditel (IFRS).

(*) 2008. aastal kohaldati veeremi kasutamise kulude (amortisatsioon) puhul esmakordselt uut arvestuspõhimõtet. Seetõttu on 2007. aasta andmed ühtlustatud ka RFI-le üle antud „sorteerimisjaamade/manöövrisektori" osas.

2.2.2. *Trenitalia*

(25) Trenitalia asutati 2000. aastal täielikult FSi valitseva mõju all oleva tütarettevõtjana. Uurimisaluste meetmete vastuvõtmise ja rakendamise ajal ning ametliku uurimise algatamise kuupäeval tegeles Trenitalia nii reisijate- kui ka kaubaveoga raudteel. Trenitalia on praegu Itaalia suurim raudteeveo-ettevõtja, kes käitab pikamaa-, kohalikke ja piirkondlikke reisironge; kaubaveoteenuseid osutab alates 2017. aasta jaanuarist Mercitalia Rail.

(26) Trenitalia finantsseisund aastatel 2006–2013 on esitatud tabelis 3.

Tabel 3

Trenitalia peamised kasumiaruande ja bilansi andmed ning muud finantsandmed

(miljon eurot)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Peamised kasumiaruande andmed								
Tegevustulu	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Tegevuskulud	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Tegevuse brutomarginaal	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Intressi- ja maksueelne kasum (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Netotulu	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Peamine omakapitali- ja finantsteave								
Kapitali netoinvesteeringud	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Omakapital	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Netofinantsseisund	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Võla ja omakapitali suhe	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Allikas: Itaalia ametiasutuste 23. juuli 2014. aasta seisukohtades esitatud teave.

Märkused

Aastate 2006–2008 andmed on esitatud vastavalt Itaalia riigisisestele üldtunnustatud arvestuspõhimõtetele ja aastate 2009–2013 andmed põhinevad rahvusvahelistel finantsaruandlusstandarditel (IFRS).

(*) 2008. aastal kohaldati veeremi kasutamise kulude (amortisatsioon) puhul esmakordselt uut arvestuspõhimõtet. Seetõttu on 2007. aasta andmed ühtlustatud ka RFI-le üle antud „sorteerimisjaamade/manöövrisektori" osas.

(27) Alates 2017. aasta jaanuarist anti Trenitalia kaubaveotegevus üle uuele äriühingule Mercitalia Rail S.r.l. (edaspidi „Mercitalia Rail"), mis on täielikult Mercitalia Logisticsi valitseva mõju all ([15]). FSi kontsern osutab Mercitalia Logisticsi kaudu kaubaveoteenuseid Itaalias ja välismaal, kasutades nii tava- kui ka kombineeritud veo meetodeid.

2.2.3. *FS Logistica*

(28) FS Logistica asutati 2007. aastal tulenevalt FSi otsusest koondada kogu FSi kontserni logistikategevus ühteainsasse ettevõtjasse. Kuni 2017. aastani (mil tema uueks nimeks sai Mercitalia Logistics) ([16]) osutas FS Logistica kaubaveosektoris logistikateenuseid, mis hõlmasid raudteid, ühendveolahendusi, ladustamist, käitlemist ja kõiki eelnevaga seotud kinnisvaratehinguid. FS Logistica ei kvalifitseerunud kunagi raudteeveo-ettevõtjaks nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ([17]) artikli 3 tähenduses, kuna ta ei osutanud veduriteenust.

([15]) Trenitalia andis Mercitalia Railile üle kõik oma kaubaveoteenuste ja -logistikaga seotud varad ja kohustused. Allikas: Trenitalia SpA aastaaruanne 2017, lk 26 ja 36 (Relazione finanziaria annuale).

([16]) Vt FSi aastaaruanne 2017, finantsteave, lk 13.

([17]) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25).

2.3. **Taustteave liidus ja Itaalias raudteevedude liberaliseerimise kohta**

2.3.1. *Liidus*

(29) Liidu tasandil liberaliseeriti raudtee-**kaubavedu** kolmes järjestikuses etapis.

(30) Esimese seadusandliku algatuse tulemusena võeti 1990. aastate alguses vastu direktiiv 91/440/EMÜ, mille liikmesriigid pidid oma riigisisesesse õigusesse üle võtma 1. jaanuariks 1993. Selle õigusaktiga algatati raudteevedude liberaliseerimine, nähes kombineeritud ([18]) rahvusvahelisi kaubaveoteenuseid osutavate rahvusvaheliste rühmituste ja raudteeveo-ettevõtjate jaoks ette raudteetaristule juurdepääsu õiguse, millega kaasnes taristu majandamise ja vedude eraldamise põhimõte. Seda põhimõtet ei kohaldatud mitte struktuuride, vaid funktsioonide, sealhulgas raamatupidamisfunktsiooni suhtes. Kõnealuse direktiivi kohaselt võis eraldamise saavutamiseks luua ettevõtjas selgepiirilised äriüksused või usaldada taristu majandamise eraldiseisvale üksusele. Selline juriidiline eraldamine ei olnud siiski kohustuslik.

(31) Direktiivi 91/440/EMÜ muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/12/EÜ, ([19]) mis oli osa nn esimesest raudteepaketist, ([20]) mille liikmesriigid pidid oma riigisisesesse õigusesse üle võtma 15. märtsiks 2003. Direktiivi 91/440/EMÜ (muudetud direktiiviga 2001/12/EÜ) artikli 10 lõikega 3 anti raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineeriv juurdepääsuõigus seoses järgmist liiki teenustega:

a) rahvusvahelised kaubaveoteenused üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus (TERFN) ([21]);

b) rahvusvahelised kaubaveoteenused kogu liidu raudteevõrgus alates 15. märtsist 2008.

(32) Selleks et parandada ohutust, koostalitlusvõimet ja raudtee-kaubaveoturu avamist, võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/51/EÜ, ([22]) mis oli osa nn teisest raudteepaketist ([23]). Kõnealuse direktiiviga kehtestati raudteeveo-ettevõtjatele juurdepääsuõigus seoses järgmist liiki teenustega:

a) rahvusvahelised kaubaveoteenused kogu liidu raudteevõrgus alates 1. jaanuarist 2006 (st enne direktiivis 2001/12/EÜ sätestatud tähtaega, milleks oli 15. märts 2008);

b) iga liiki kaubaveoteenused (sealhulgas riigisisene liiklus) alates 1. jaanuarist 2007.

(33) Seega avati raudtee-kaubaveo turg konkurentsile alates 15. märtsist 2003 üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus, alates 1. jaanuarist 2006 rahvusvaheliseks kaubaveoks liidu kogu raudteevõrgus ja alates 1. jaanuarist 2007 raudtee-kabotaažvedudeks. Seetõttu loetakse, et raudtee-kaubavedu on liidu tasandil alates 1. jaanuarist 2007 täielikult liberaliseeritud nii riigisiseste kui ka rahvusvaheliste teenuste osas.

([18]) Kombineeritud vedu on määratletud kui rangelt piiratud maanteeveoetapiga ühendvedu, vt nõukogu 17. veebruari 1975. aasta direktiivi 75/130/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud maantee- ja raudteevedude kohta liikmesriikide vahel) (EÜT L 48, 22.2.1975, lk 31) artikkel 1.

([19]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1).

([20]) Esimesse raudteepaketti kuulusid ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

([21]) Direktiivi 2001/12/EÜ artiklis 10a ja I lisas määratletud ligikaudu 50 000 km pikkune raudteevõrk, mis hõlmab Itaalias Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genoa, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste ja Veneetsia raudteeühendusega sadamaid.

([22]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164).

([23]) Teise raudteepaketti kuulusid ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/50/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 114), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur (ELT L 164, 30.4.2004, lk 1).

(34) Direktiivi 91/440/EMÜ (mida oli muudetud direktiividega 2001/12/EÜ ja 2004/51/EÜ) konsolideeriti. Alates 17. juunist 2015 tunnistati SEE Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2012/34/EL ([24]) kehtetuks. Direktiivi 2012/34/EL artikli 10 lõikes 1 on sätestatud: „*Raudteeveo-ettevõtjatele tagatakse võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudteeinfrastruktuurile kõigis liikmesriikides iga liiki raudteekaubaveoteenuste osutamiseks*“.

(35) Mis puudutab raudtee-**reisijatevedu**, siis nn kolmanda raudteepaketiga (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/58/EÜ ([25]) kaudu) avati rahvusvaheline raudtee-reisijatevedu konkurentsile alates 1. jaanuarist 2010. Neljanda raudteepaketiga on raudtee-reisijatevedu täielikult liberaliseeritud:

— Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/2370, ([26]) millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL, anti raudteeveo-ettevõtjatele alates 1. jaanuarist 2019 juurdepääs riigisisestele raudteevõrkudele ([27]);

— Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/2338 ([28]) kehtestati kohustus sõlmida avaliku teenindamise lepingud konkurentsipõhiselt alates 3. detsembrist 2019, kusjuures üleminekuperiood lõppes 24. detsembril 2023 ([29]).

2.3.2. *Itaalias*

(36) Itaalia liberaliseeris raudtee-kaubaveoteenused alates 22. oktoobrist 2003, kui jõustus 8. juuli 2003. aasta seadusandlik dekreet nr 188 (edaspidi „seadusandlik dekreet 188/2003“), ([30]) millega võeti riigisisesesse õigusesse üle esimene raudteepakett. Riigisisesel raudteetaristul osutatavate kaubaveoteenuste puhul anti riigisisest raudteevõrku kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele seadusandliku dekreedi 188/2003 artikliga 6 mitmesugused kasutusõigused teatavatele nõuetele vastavuse tingimusel ([31]) ja välisriigis asutatud raudteeveo-ettevõtjate korral vastastikkuse tingimusel.

([24]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

([25]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/58/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 44).

([26]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/2370, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas (ELT L 352, 23.12.2016, lk 1).

([27]) Vt direktiivi 2016/2370 artikkel 3, millega nähti ette, et kuigi direktiiv jõustub alates 1. jaanuarist 2019, kohaldatakse selle sätteid raudteevõrkudele juurdepääsu kohta üksnes 14. detsembril 2020 algava liiklusgraafiku perioodi suhtes.

([28]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta määrus (EL) 2016/2338, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007 riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise osas (ELT L 354, 23.12.2016, lk 22).

([29]) Vt artikli 1 lõike 9 punkt a.

([30]) Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 – **„**Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria“ (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24.7.2003 – Supplemento ordinario n. 118). Seadusandliku dekreediga 188/2003 asendati kaks presidendi dekreeti (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) ja 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), millega võeti üle direktiivid 91/440/EÜ, 95/18/EÜ ja 95/19/EÜ.

([31]) Raudteeveo-ettevõtjatel, kes kavatsesid Itaalias osutada riigisiseseid raudtee-kaubaveoteenuseid, pidi lisaks seadusandliku dekreedi 188/2003 artikli 6 lõikes 1 nõutud tegevusloale olema taristu- ja transpordiministri eriluba (seadusandliku dekreedi 188/2003 artikli 6 lõige 2), nagu see on määratletud 23. detsembri 2000. aasta seaduse nr 388 artikli 131 lõikes 1. Selles seaduses põhjendati kõnealuse loa vajadust sellega, et see võimaldab taristu- ja transpordiministeeriumil ohjata raudteetariifide tõusu ja tagada raudteetranspordi majanduslik elujõulisus Itaalias.

(37) Seadusandliku dekreediga 188/2003 avati 2003. aastal osaliselt ([32]) ka Itaalia riigisisese raudtee-reisijateveo turg. Konkurents turul oli siiski kõigi riigisiseste vedude puhul *de facto* piiratud kuni rahvusvahelise raudtee-reisijateveo konkurentsile avamiseni 1. jaanuaril 2010 ja Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. sisenemiseni riigisiseste kiirraudtee-transporditeenuste sektorisse 2012. aastal. Konkurents on turul jäänud suuresti suletuks, sest enamik avaliku teenindamise lepinguid on sõlmitud otse Trenitaliaga, välja arvatud mõned erandid ([33]).

(38) Itaalia võttis direktiivi 2004/51/EÜ riigisisesesse õigusesse üle 10. augusti 2007. aasta seadusandliku dekreediga nr 162 ([34]) (jõustus 23. oktoobril 2007). Selle dekreediga muudeti alates 23. oktoobrist 2007 seadusandlikku dekreeti 188/2003, andes raudteeveo-ettevõtjatele õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsu Itaalia raudteevõrgule rahvusvaheliste kaubaveoteenuste osutamiseks ning hiljemalt alates 1. jaanuarist 2007 juurdepääsu raudteevõrgule iga liiki raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks ([35]).

(39) Itaalia võttis direktiivi 2012/34/EL riigisisesesse õigusesse üle 15. juuli 2015. aasta seadusandliku dekreediga nr 112 ([36]) (jõustus 27. juulil 2015). Selle dekreediga kinnitati raudteeveo-ettevõtjate õigust pääseda raudtee-kaubaveo ja -reisijateveo turule õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel, et tagada raudteesektoris konkurents ([37]).

3. UURIMISALUSTE MEETMETE KIRJELDUS

3.1. Varade üleandmise (edaspidi „varade üleandmine“ või „meetmed“) kirjeldus

(40) Uurimisalused meetmed hõlmavad RFI-lt Trenitaliale 31 varaobjekti üleandmist 2009. aasta septembris ning RFI-lt FS Logisticale 10 varaobjekti, 42 varaobjekti ja 5 varaobjekti üleandmist vastavalt 2007. aasta detsembris, 2008. aasta detsembris ja 2011. aasta juulis käesolevas alajaos kirjeldatud tingimustel.

(41) Otsused teatavate raudteetaristu koosseisu kuuluvate varade üleandmise kohta RFI-lt Trenitaliale võeti vastu FSi juhatuse koosolekul, mis toimus 7. septembril 2009, ning kiideti heaks RFI ja Trenitalia üldkoosolekutel, mis toimusid 10. septembril 2009.

(42) Varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale toimus järgmiselt:

a) RFI aktsiakapitali („*capitale sociale e patrimonio*“) vähendati 2009. aasta septembris 621 106 000 euro võrra, tühistades 621 106 000 lihtaktsiat, millest igaühe väärtus oli 1 euro; samal ajal suurendati Trenitalia aktsiakapitali 621 106 000 euro võrra, emiteerides 1 242 212 500-eurose nimiväärtusega lihtaktsiat;

b) pärast RFI ja Trenitalia aktsiakapitali muutmist punktis a kirjeldatud viisil on FS jätkuvalt nii Trenitalia kui ka RFI ainuaktsionär.

([32]) Avamise suhtes kohaldati Itaalia raudteeveo-ettevõtjate kasuks vastastikkuse klauslit, mis tühistati 2007. aastal.

([33]) RFI hallatava võrgu puhul sõlmisid 2019. aastal vaid kaks piirkonda oma teenuste hankelepingud pakkumismenetluse tulemusena (Valle d'Aosta ja Emilia Romagna), teised piirkonnad aga sõlmisid teenuste hankelepingud Trenitaliaga otse, st pakkumismenetlust korraldamata (17 piirkonda (st välja arvatud Lombardia) sõlmisid Trenitaliaga lepingu 9 või 15 aastaks). Ülejäänud taristu puhul, mis kuulub osaliselt taristu- ja transpordiministeeriumile, piirkondadele, provintsidele, omavalitsustele, eraõiguslikele üksustele ja muudele avalik-õiguslikele asutustele, kohaldatakse ajaloolisest pärandist tulenevalt erikorda (allikas: „Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice“, toimetanud Matthias Finger ja Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, lk 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]) 10. augusti 2007. aasta seadusandliku dekreedi nr 162 artikli 25 lõige 1, millega muudeti seadusandliku dekreedi 188/2003 artikli 12 lõiget 1.

([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]) 15. juuli 2015. aasta seadusandliku dekreedi nr 112 artikli 2 lõike 1 punkt c.

(43) Teatavate raudteetaristu koosseisu kuuluvate varade üleandmine RFI-lt FS Logisticale kiideti heaks RFI ja FS Logistica üldkoosolekutel, mis toimusid 30. oktoobril 2007, 26. novembril 2008 ja 20. detsembril 2010 ([38]).

(44) Varade üleandmine RFI-lt FS Logisticale toimus kolme eraldi tehingu raames, mis toimusid 2007., 2008. ja 2011. aastal:

a) RFI aktsiakapitali ja varasid vähendati:

i) 268 673 758 euro võrra 21. detsembril 2007;

ii) 151 786 267 euro võrra 30. detsembril 2008;

iii) 3 186 760 euro võrra 6. juulil 2011;

b) samal ajal suurendati lihtaktsiate emiteerimise teel FS Logistica aktsiakapitali ja varasid samade vastavate väärtuste võrra;

c) pärast RFI ja Trenitalia aktsiakapitali muutmist punktides a ja b kirjeldatud viisil on FS jätkuvalt nii FS Logistica kui ka RFI ainuaktsionär.

(45) Põhjenduses 40 osutatud koosolekutel heaks kiidetud üleandmisotsustega vormistati FSi ning tema tütarettevõtjate RFI, Trenitalia ja FS Logistica poolt alates 2007. aastast tehtud juhtimisotsused ([39]).

(46) Uurimisalused meetmed oli heaks kiitnud FSi aktsionär, nimelt Itaalia riik (täpsemalt majandus- ja rahandusministeerium). 7. juulil 2009 kiideti Itaalia peaministri käskkirjaga ([40]) (edaspidi „2009. aasta käskkiri“) ([41]) heaks teatavate avaliku sektori vahenditest rahastatud raudteetaristuobjektide üleandmine RFI-lt Trenitaliale ja teistele FSi kontserni kuuluvatele raudtee-kaubaveoga tegelevatele äriühingutele. 2009. aasta käskkirjaga nähti muu hulgas ette järgmine:

a) RFI sai õiguse anda varade suurendamise tehingute raames konkreetseid kaubaveorajatisi (mida ei ole 2009. aasta käskkirja 1. lisas nimetatud ([42])) vabalt üle teistele FSi kontserni äriühingutele, sealhulgas Trenitaliale (artikkel 1) ([43]);

b) RFI pidi esitama Itaalia taristu- ja transpordiministeeriumile ettepaneku, milles on välja toodud iga 2009. aasta käskkirja 1. lisas nimetatud rajatise ja terminali funktsionaalne spetsialiseerumine ja pakutavad tasulised teenused (artikkel 1);

c) RFI pidi esitama Itaalia taristu- ja transpordiministeeriumile plaani, milles on välja toodud iga tema omandis oleva veeremihooldusrajatise funktsioon, samuti rajatiste kättesaadavus kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele või teatavate rajatiste ainuõiguslik kasutamine mõningate raudteeveo-ettevõtjate poolt (artikkel 2) ([44]);

d) teatavad veeremihooldusrajatised, mis olid täies mahus mõningate ettevõtjate kasutuses, anti hoolduskulude vähendamiseks üle teistele FSi kontserni äriühingutele (artikkel 2).

([38]) Üleandmist vormistav õigusakt võeti vastu 6. juulil 2011.

([39]) 19. septembril 2007 saatis FSi tegevjuht M. Moretti kogu kontserni juhtidele kirja (edaspidi „19. septembri 2007. aasta kiri“), et algatada 2007.–2011. aasta äriplaani rakendamise raames varade ümberjaotamise projekt. FSi juhatus kiitis varade jaotamise protsessi käivitamise heaks 23. aprillil 2008. 3. juunil 2008 loodi FSi kontserni varade ümberjaotamise protsessi juhtimiseks spetsiaalne rakkerühm.

([40]) Itaalia keeles „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]) 2009. aasta käskkirja 1. lisas on esitatud RFI omandis olevate kaubaveorajatiste ja terminalide loetelu.

([43]) „Ka selleks, et vähendada praegu riigi kantavaid hoolduskulusid, võib RFI mis tahes ümberkorraldamistoimingu ja isegi kapitaliseerimise raames käesoleva käskkirja alusel 1. lisas loetlemata kaubaveorajatisi vabalt üle anda/jaotada teistele FSi kontserni äriühingutele, sealhulgas Trenitaliale“ (vaba tõlge itaalia keelest).

([44]) „Selleks, et vähendada praegu riigi poolt kantavaid hooldus- ja hoidmiskulusid ning viia läbi Trenitalia kapitaliseerimine, peab RFI 60 päeva jooksul pärast käesoleva käskkirja vastuvõtmist esitama taristu- ja transpordiministeeriumile plaani, milles võimaliku funktsionaalse spetsialiseerumise kõrval on iga taristuettevõtja omandis oleva veeremihooldusrajatise kohta esitatud ka järgmine teave:
a) rajatise kättesaadavus kõigile võrku kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele;
b) rajatise võimalik ainuõiguslik kasutamine mõningate raudteeveo-ettevõtjate poolt.
Igal juhul ei osuta taristuettevõtja eespool osutatud rajatistes ühtegi teenust, vaid ta piirdub nende rajatiste kättesaadavaks tegemisega.“ (vaba tõlge itaalia keelest).

(47) Itaalia kinnitas üleantud varade loetelu ja tunnuseid, mis olid esitatud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 20, kuid lisas, et üleandmise õiguslik alus ei olnud mitte 2009. aasta käskkiri, vaid Itaalia tsiviilseadustik. Tabel 4 sisaldab kokkuvõtlikku ülevaadet uurimisalustest meetmetest, mis seisnesid varade üleandmises RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale.

Tabel 4

RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale üle antud varade loetelu

Kuupäev	Varade saaja	Kirjeldus	Väärtus
7. september 2009	Trenitalia	RFI andis Trenitaliale üle 11 veeremihooldusrajatist koos 20 külgneva maatükiga	Bilansiline väärtus 621 miljonit eurot ([1])
21. detsember 2007	FS Logistica	RFI andis FS Logisticale üle 10 kaubaterminalide osa	Bilansiline väärtus 268,7 miljonit eurot ([2])
30. detsember 2008	FS Logistica	RFI andis FS Logisticale üle 41 Itaalias asuvat kinnisvaraobjekti (nt maatükid, laod, ruumid, tehased ja kaubaveoga seotud rajatised) ja oma 43,75 % osaluse SGTs ([3]).	Bilansiline väärtus 151,8 miljonit eurot ([4])
6. juuli 2011	FS Logistica	RFI andis FS Logisticale üle 5 kinnisvaraobjekti (tehased, maa-alad ja hooned)	Bilansiline väärtus 3,2 miljonit eurot ([5])

Allikas: Itaalia ametiasutuste esitatud teave.

([1]) *Allikas:* RFI aastaaruanne 2009, lk 30 ja 31 (Bilancio di esercizio), ning Trenitalia aastaaruanne 2009, lk 46 ja 47 (Bilancio di esercizio).

([2]) *Allikas:* RFI aastaaruanne 2008, lk 27 (Bilancio di esercizio).

([3]) Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A. – kombineeritud maantee-raudteevedudega tegelev Itaalia ettevõtja, kelle aktsiatest 53,3 % kuulub FS Logisticale ja 34,5 % Hupacile. Vastavalt omandiõiguse üleandmise aktile 30. detsembrist 2008 on SGT 43,75 % osaluse väärtus 491 732 eurot.

([4]) *Allikas:* RFI aastaaruanne 2008, lk 27 (Bilancio di esercizio).

([5]) *Allikas:* RFI aastaaruanne 2010, lk 27 (Bilancio di esercizio) ja FSi tegevusaruanne 2010, lk 65.

3.2. **Trenitaliale üle antud varade kirjeldus**

(48) Trenitaliale 2009. aasta septembris üle antud varad hõlmavad 31 rajatist, täpsemalt:

a) 11 hooldusrajatist, sealhulgas töökojad, mida kasutavad Trenitalia eri äriüksused ja mille kogupindala on 1,6 miljonit m^2;

b) 20 abiala, mis on seotud Trenitaliale juba kuuluvate töökodadega ja mille kogupindala on 0,6 miljonit m^2.

(49) Abialad on sisuliselt töökoja või hoonega külgnevad maatükid ja manööverdusalad, mis on vajalikud töökoja või hoone kasutamiseks.

(50) Itaalia on töökodade ja muude tehniliste rajatiste kohta teatanud, et need teenindasid erinevaid reisijateveoga seotud äriüksusi. Tabel 5 sisaldab ülevaadet neist rajatistest.

Tabel 5

Trenitaliale üle antud 11 hooldusrajatise kirjeldus

Rajatise nr	Varade rühm	2009. aastal üle antud rajatiste pindala (m^2)	Trenitalia asjaomane äriüksus
1)	Bari Centrale rajatis	130 000	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
2)	Firenze Osmannoro rajatis	340 000	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
3)	Firenze Romito rajatis	52 000	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
4)	Genova Terralba rajatis	41 000	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
5)	Napoli Smistamento rajatis	317 800	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
6)	Messina rajatis	26 000	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
7)	Roma Prenestina rajatis	105 130	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
8)	Torino Smistamento rajatis	225 000	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
9)	Cervignano rajatis	117 940	Raudtee-kaubaveod
10)	Trieste rajatis	61 576	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
11)	Verona rajatis	169 100	Raudtee-kaubaveod
	KOKKU	**1 585 546**	

Allikas: Itaalia ametiasutuste (24. juuli 2014. aasta seisukohtades) esitatud teave.

(51) 2009. aastal Trenitaliale üle antud 11 hooldusrajatisest 9 kasutati järgmiselt:

a) pikamaa-reisijateveo äriüksuse poolt (4 rajatist, kokku 0,8 miljonit m^2);

b) piirkondliku reisijateveo äriüksuse poolt (5 rajatist, kokku 0,5 miljonit m^2).

(52) Ülejäänud kahte hooldusrajatist kogupindalaga 0,3 miljonit m^2 kasutati raudtee-kaubaveo äriüksuse veeremi esmatasandi hooldamiseks.

(53) 2009. aastal üle antud 11 hooldusrajatise komplekside hulka kuuluvad ka nende hooldusrajatistega seotud juurdepääsu- ja seisuteed, kus hoitakse veeremit enne ja pärast hooldust. Mõned neist hooldusrajatistest hõlmavad tehnilisi alasid, mis on ette nähtud esmatasandi hooldusega otseselt seotud eritöödeks, näiteks rongipesuplatvorme või -tunneleid, keemiliste tualettide tühjendamise alasid ja veeremi ülevaatuse kanaleid. FSi sõnul tegi Trenitalia juba enne varade üleandmist hooldustööde tõhususe parandamise eesmärgil aastatel 2003–2008 neisse rajatistesse suuri investeeringuid ([45]).

(54) 20 abiala (vt tabel 6) hõlmavad järgmist:

a) mitmesugused alad, mis külgnevad hooldusrajatistega, mida Trenitalia juba kasutab, peamiselt pikamaa-reisijateveo äriüksuses (5 rajatist kogupindalaga 0,26 miljonit m^2) ja piirkondliku reisijateveo äriüksuses (13 rajatist kogupindalaga 0,35 miljonit m^2);

([45]) Nimelt ajakohastati teatavat liiki veeremi teenindamiseks hooldusdepoosid.

b) ülejäänud kompleksid on kaks väikest ala (22 500 m² ja 14 000 m²), mis külgnevad tehnilises osakonnas reisivagunite teise tasandi hooldamiseks kasutatavate rajatiste ja raudtee-kaubaveo äriüksuses kasutatavate rajatistega.

Tabel 6

Trenitaliale üle antud abialade kirjeldus

	Varade rühm	2009. aastal üle antud rajatiste pindala (m²)	Trenitalia äriüksus, kus seda kasutatakse
1)	Fabriano	19 100	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
2)	Ancona	70 070	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
3)	Sulmona	16 090	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
4)	Lecce Surbo	39 815	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
5)	Bologna Ravone	14 000	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
6)	Pisa S. Ermete	8 100	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
7)	Siena	4 140	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
8)	Milano Martesana	46 000	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
9)	Voghera	22 500	Tehniline osakond
10)	Milano Fiorenza	50 000	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
11)	Napoli Centrale	45 300	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
12)	Catania	50 065	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
13)	Roma S. Lorenzo	53 500	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
14)	Roma Smistamento	49 000	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
15)	Torino Porta Nuova	10 992	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
16)	Novara	8 500	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
17)	Mestre	109 400	Pikamaa-reisijateveo äriüksus
18)	Trento	2 300	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
19)	Bolzano	9 600	Piirkondlik reisijateveo äriüksus
20)	Torino Orbassano	14 285	Raudtee-kaubaveod
	KOKKU	**642 757**	

Allikas: Itaalia ametiasutuste 24. juuli 2014. aasta seisukohtades esitatud teave.

3.3. **FS Logisticale üle antud varade kirjeldus**

(55) Nagu on märgitud põhjendustes 18 ja 28, tegi valdusettevõtja FS 2007. aastal otsuse anda logistikategevusega seotud aktsiakapitali ja varad (niivõrd, kui need kuulusid RFI-le, kuid neid kasutati logistikategevuses) üle sihtotstarbelisele äriühingule (FS Logistica). Tabel 7 sisaldab FS Logisticale 21. detsembril 2007 üle antud varade loetelu, tabel 8 sisaldab FS Logisticale 30. detsembril 2008 üle antud varade loetelu ja Tabel 9 sisaldab FS Logisticale 6. juulil 2011 üle antud varade loetelu.

Tabel 7

FS Logisticale 21. detsembril 2007 üle antud varade loetelu

		Kauba-termina-lid	Laod	Bürooruumid	Abialad	Ühendatud alad	Osalus aktsiakapitalis
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	

Allikas: Itaalia ametiasutuste 24. juuli 2014. aasta seisukohtades esitatud teave.
([1]) Bari Lamasinata terminalis puuduvad ühendatud alad.

Tabel 8

FS Logisticale 30. detsembril 2008 üle antud varade loetelu

		Kaubaterminalid	Laod	Bürooruumid	Abialad	Ühendatud alad	Osalus aktsiakapitalis
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		Kaubaterminalid	Laod	Büroruumid	Abialad	Ühendatud alad	Osalus aktsiakapitalis
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 Palumbo piirkond				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					

		Kaubaterminalid	Laod	Bürooruumid	Abialad	Ühendatud alad	Osalus aktsiakapitalis
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

Allikas: Itaalia ametiasutuste 24. juuli 2014. aasta seisukohtades esitatud teave.

Tabel 9

FS Logisticale 6. juulil 2011 üle antud varade loetelu

		Kaubaterminalid	Laod	Bürooruumid	Abialad	Ühendatud alad	Osalus aktsiakapitalis
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		

Allikas: Itaalia ametiasutuste 24. juuli 2014. aasta seisukohtades esitatud teave.

(56) Üleandmiste ajal kuulus FS Logisticale logistikataristu, mis oli hajutatud üle kogu Itaalia ja mida käitasid kolm eri äriüksust: kinnisvarahalduse - ja arenduse üksus; mitmeliigilise transpordi ja logistika üksus; Omnia express: transport ja kolimine.

(57) Üleandmiste ajal hõlmasid FS Logisticale kontsernis antud ülesanded logistikastruktuuride, näiteks ühendveokeskuste, logistikaplatvormide, jaotuskeskuste, terminalide ning veoste või ühendveoühikute käitlemise ja ladustamise rajatiste kavandamist, rakendamist, kasutuselevõtmist, soetamist, müüki, haldamist ja hooldamist. FS Logistica osutas integreeritud logistikateenuseid (ladustamine; tellimuste käsitlemine ja täitmise haldamine tootmisettevõtetest või ladudest kuni tarnimispunktideni). Samuti haldas, parandas ja arendas ta logistilist ja tööstuslikku kinnisvara. Nagu on märgitud põhjenduses 28, sai FS Logistica nimeks 2017. aastal Mercitalia Logistics.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

4.1. Riigiabi olemasolu

4.1.1. *Riigi ressursid*

(58) Menetluse algatamise otsuses (põhjendus 70) asus komisjon esialgsele seisukohale, et tabelis 4 osutatud varade üleandmine kujutas endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Esiteks leidis komisjon esialgu, et uurimisalused meetmed hõlmasid riigi ressursse ja olid seostatavad riigiga. Selle järelduse põhjendamiseks nentis komisjon, et varad anti RFI-lt üle Trenitaliale ja FS Logisticale, need kolm äriühingut olid FSi täisomanduses tütarettevõtjad ning FSi aktsiakapital kuulus täies ulatuses Itaalia riigile. Samuti märkis komisjon, et FSi ainuaktsionärina nimetas Itaalia riik ametisse FSi juhatuse liikmed ja avaldas seega otsustavat mõju FSi täisomanduses oleva RFI juhtimisele kõnealuste tehingute tegemise ajal.

4.1.2. *Majanduslik eelis*

(59) Mis puudutab majandusliku eelise olemasolu, siis komisjon kahtles, kas uurimisalused meetmed viidi ellu turuhinnaga, kuna Itaalia ametiasutused ei olnud esitanud teavet üleantud varade turuhinna eelneva hindamise kohta, mis oleks näidanud, et RFI tegutses uurimisaluste meetmete võtmise ajal turuosalisena ([46]). Komisjon kahtles ka selles, et kõnealused tehingud kujutasid endast varade ümberjaotamist sama kontserni piires, mille suhtes riigiabi eeskirju ei kohaldata. Komisjon märkis, et direktiivist 91/440/EMÜ tulenev kohustus pidada raudteesektoris eraldi arvestust transporditegevuse ja taristu majandamise kohta on põhjendatud asjaoluga, et transporditegevus toimub konkurentsiturul. Seega leidis komisjon, et samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate vaheline varade tasuta ümberjaotamine taristuettevõtjalt raudteeveo-ettevõtjale võib anda viimasele majandusliku eelise, parandades tema konkurentsipositsiooni võrreldes konkurentide positsiooniga turul ([47]).

(60) Täpsemalt leidis komisjon esialgu, et Trenitalia ja FS Logistica varad suurenesid märkimisväärselt, ilma et need ettevõtjad pidanuks nende varade eest maksma. Lisaks said ainult Trenitalia ja FS Logistica kasutada üleantud taristut, mille oleks võinud taristuettevõtja endise varana müüa teistele raudteeveo-ettevõtjatele. Komisjon rõhutas, et selline tingimuslik juurdepääs taristule võis olla eriti oluline hooldusrajatiste puhul, mille kättesaadavus ja maksumus kujutavad endast olulist konkurentsitegurit raudtee-kaubaveoteenuste turul.

(61) Eelöeldut silmas pidades leidis komisjon seega esialgu, et uurimisalused meetmed andsid Trenitaliale ja FS Logisticale majandusliku eelise.

([46]) Menetluse algatamise otsuse põhjendus 61.
([47]) Menetluse algatamise otsuse põhjendus 62.

4.1.3. *Valikulisus*

(62) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon esialgu, et uurimisalused meetmed olid valikulised, sest neist näivad olevat kasu saanud ainult Trenitalia ja FS Logistica.

4.1.4. *Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele*

(63) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et raudtee-kaubaveoteenused on Itaalias liberaliseeritud alates 2003. aastast. Samuti lükkas ta ümber Itaalia väited, et uurimisaluseid meetmeid tuleb pidada FSi kontserni 2000.–2001. aasta esialgse ümberkorraldamise osaks, mis toimus enne selle turu avamist, ja et varade ümberjaotamine 2009. aastal hõlmas töökodasid, mis olid peamiselt seotud reisijateveoks mõeldud veeremi hooldamisega, ent reisijatevedu liberaliseeriti liidu tasandil alles alates 1. jaanuarist 2010.

(64) Komisjon märkis, et Itaalia ametiasutused ei olnud esitanud tõendeid selle kohta, et aastatel 2007–2011 üleantud varade kohta oli otsus tehtud juba 2000.–2001. aasta esialgse ümberkorraldamise ajal, ning et uurimisaluseid meetmeid näib olevat rakendatud 2009. aasta käskkirja tulemusena ([48]). Seoses Itaalia väitega, et hooldustöökojad olid seotud reisijateveoks mõeldud veeremiga, märkis komisjon, et Itaalia ei ole tõendanud, et need varad eraldati reisijateveo tarbeks, ning et igal juhul jätkas Itaalia varade üleandmist pärast reisijateveoturu liberaliseerimist, kuna viimane kõne all olev üleandmine otsustati 2010. aastal ja viidi ellu 2011. aastal ([49]).

(65) Seetõttu asus komisjon esialgsele seisukohale, et uurimisalused meetmed võeti siis, kui Itaalia raudtee-kaubaveoturg oli konkurentsile avatud, mistõttu need meetmed võisid moonutada konkurentsi sellel turul. Lisaks, kuna Itaalia raudtee-kaubaveo turu peamised osalised tegutsesid üleandmise ajal ka rahvusvahelisel tasandil, järeldas komisjon esialgu, et need meetmed mõjutasid Euroopa Liidu siseturgu ([50]).

4.1.5. *Esialgne järeldus*

(66) Seega leidis komisjon esialgu, et Trenitalia ja FS Logistica kasuks võetud uurimisalused meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

4.2. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(67) Menetluse algatamise otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et käesoleval juhul ei ole kohaldatav ükski siseturuga kokkusobivuse alus, mis tuleneb ELi toimimise lepingu artiklist 93, artikli 106 lõikest 2, artikli 107 lõikest 2 või artikli 107 lõikest 3.

(68) Sellest tulenevalt väljendas komisjon kahtlust uurimisaluste meetmete siseturuga kokkusobivuse suhtes ja palus Itaalial esitada oma seisukohad võimalike kokkusobivuse aluste kohta.

5. ITAALIA MÄRKUSED

(69) Itaalia on esitanud kaks peamist argumenti:

a) varade üleandmise ajal järgis Itaalia vertikaalselt integreeritud äriühingute suhtes kohaldatavaid liidu valdkondlikke eeskirju;

b) kirjeldatud uurimisalused meetmed (tabel 4) on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga ega hõlma riigiabi.

([48]) Menetluse algatamise otsuse põhjendus 67.
([49]) Menetluse algatamise otsuse põhjendus 68.
([50]) Menetluse algatamise otsuse põhjendus 69.

5.1. **Varade üleandmise vastavus liidu valdkondlikele eeskirjadele**

(70) Esimese argumendiga seoses väidab Itaalia, et ei direktiivis 91/440/EMÜ (muudetud kujul) ega direktiivis 2012/34/EL ei ole sätestatud kohustust eraldada raudteetransport ja raudteetaristu majandamine kontserni piires. Itaalia tugineb kahele Euroopa Kohtu otsusele (kohtuasjad C-556/10 ([51]) ja C-369/11 ([52])) ning märgib, et – nagu ta väitis juba kohtuasjas C-556/10 – *„lahususkohustus, mille liidu seadusandja on raudteeveo ja infrastruktuuri majandamise ülesannete alal ette näinud, on raamatupidamislik“* ([53]). Sellest tulenevalt leiab Itaalia, et liidu õigus ei pane liikmesriikidele kohustust näha ette taristu majandamise ja raudteeveo-ettevõtjate transporditegevusega seotud tegevusvaldkondade eraldamine kontserni piires. Samuti on Itaalia seisukohal, et liidu õigus ei keela (taristuettevõtjate kõrval) raudteeveo-ettevõtjatel või muudel isikutel omada vara, mida võib vastavalt direktiivi 91/440/EMÜ artiklile 3 pidada „raudteeinfrastruktuuriks“.

(71) Itaalia sõnul vastab selline lähenemisviis liidu raudteealaste õigusaktide põhimõtetele, mille kohaselt peavad raudteekontsernid äri- ja turupõhimõtetest lähtuvalt olema oma juhtimise ja organisatsioonilise korralduse seisukohast sõltumatud (eelkõige direktiivi 91/440/EMÜ artiklid 4 ja 5). Ka direktiivis 2012/34/EL tunnustatakse integreeritud kontsernide vabadust organiseeruda vastavalt vajadusele kas äriühingute või muude üksuste kogumiks (vt direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõige 1) ([54]).

(72) Nendele kaalutlustele tuginedes väidab Itaalia, et liidu õigus annab raudteeveo-ettevõtjatele kontserni moodustavate juriidiliste isikute vahel ressursside ja varade jaotamisel täieliku vabaduse. See jaotamisvabadus hõlmab võimalust iseseisvalt korraldada erinevaid tegevusi kas ühe äriühingu mitmes äriüksuses või ühe kontserni mitmes äriühingus. See vabadus hõlmab ka võimalust muuta ettevõtjate sisemist korraldust, jaotades vajaduse korral nende tegevuse ja vara äriüksuste või äriühingute vahel ümber.

(73) Itaalia väitis ka, et kohaldatavate liidu eeskirjade kohaselt võib raudteeveo-ettevõtja saada sama kontserni teistelt ettevõtjatelt mitmesuguseid varasid ja muutuda potentsiaalselt nende varade omanikuks, olenemata sellest, et algselt eraldati need kontserni teisele ettevõtjale. Lisaks märgib Itaalia, et seda enam kehtib kõnealune kaalutlusõigus liidu õigusnormide kohaselt siis, kui kontsernisiseselt üleantavat vara ei saa kvalifitseerida „infrastruktuuriks“.

(74) Sellest tulenevalt leiab Itaalia, et menetluse algatamise otsuses osutatud uurimisaluste meetmete puhul on tegemist FSi kontserni sisese restruktureerimisega, mis on täiesti õiguspärane ja kooskõlas liidu õigusnormide alusel raudteekontsernidele antud ulatusliku kaalutlusõigusega korraldada oma struktuuri ja tegevust nii, nagu nad seda vajalikuks peavad.

(75) Itaalia väidab, et käsitletavad ümberkorraldused algasid 2000. aastate alguses, kuid nende elluviimine lükkus mitme takistuse tõttu edasi (vt põhjendus 17). Lisaks viitab Itaalia FSi esitatud argumentidele (vt jagu 6.1.1), mille kohaselt on asjaomased tehingud kooskõlas „majandusliku ja ärilise lähenemisviisiga“. FSi ja Itaalia sõnul oli nende tehingute eesmärk optimeerida kontserni ressursside jaotumist eri tegevusvaldkondade vahel.

5.2. **Riigiabi puudumine varade üleandmisel**

(76) Seoses uurimisaluse varade üleandmisega väidab Itaalia, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kumulatiivsed tingimused, mis peavad olema täidetud selleks, et meede kujutaks endast riigiabi, ei ole täidetud.

([51]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 28. veebruar 2013, komisjon *vs.* Saksamaa, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.
([52]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 3. oktoober 2013, komisjon *vs.* Itaalia, C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.
([53]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 28. veebruar 2013, komisjon *vs.* Saksamaa, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punkt 49.
([54]) Itaalia sõnul kehtiks selle suhtes loomulikult direktiivi 2012/34/EL artiklis 7 osutatud „põhiülesannete“ sõltumatuse nõue.

5.2.1. *Seostatavus*

(77) Itaalia riigiga seostatavuse kohta märgib Itaalia, et FS on juhtimistegevuses oma riiklikust aktsionärist (majandus- ja rahandusministeerium) sõltumatu ning võttis uurimisalused meetmed ilma riigi sekkumise või osaluseta, täieliku ärilise autonoomia alusel ja puhtalt äriloogika põhjal. Itaalia tugineb kohtuotsusele *Stardust Marine* ([55]).

(78) Juhtumi asjaolusid arvesse võttes leiab Itaalia, et varade üleandmises osalenud FSi kontserni ettevõtjad tegutsesid riiklikust aktsionärist (majandus- ja rahandusministeerium) sõltumatult. Itaalia väidab eelkõige, et 2009. aasta käskkiri ei sea kahtluse alla asjaolu, et kõnealused meetmed ei ole seostatavad Itaalia riigiga. 2009. aasta käskkiri on väidetavalt „poliitilise eesmärgiga üldnorm, mis on vastu võetud kooskõlas seadusega nr 400/1988 ning väljendab seega üksnes poliitilist tahet, kuid ei tekita vahetuid tagajärgi“ ([56]). Itaalia ametiasutuste arvates kinnitab 2009. aasta käskkirja mittesiduvat iseloomu asjaolu, et FS ega RFI ei ole kunagi rakendanud kõnealuse käskkirja artiklit 1, mis nägi ette teatavate terminalide ja kaubaveorajatiste üleandmise Trenitaliale.

5.2.2. *Riigi ressursid*

(79) Itaalia väidab, et uurimisalused meetmed ei mõjutanud otseselt ega kaudselt riigieelarve neid vahendeid, mille üle riigil oli tegelik kontroll. Itaalia lisab, et:

a) kõnealused tehingud olid FSi kontserni sisesed ühised jagunemistehingud; seetõttu tehti nende kohta otsus, need viidi ellu ning neil oli õiguslik ja majanduslik mõju üksnes FSi kontserni piires;

b) need tehingud seisnesid selliste varade ja aktsiate ümberjaotamises, mis juba kuulusid FSi kontserni koosseisu ning mis seetõttu ei avaldanud mingit mõju kontserni üldisele koosseisule, mis jäi pärast neid tehinguid samaks.

5.2.3. *Majanduslik eelis*

5.2.3.1. Üldkaalutlused

(80) Itaalia sõnul võrdsustatakse menetluse algatamise otsuses kõnealused tehingud ekslikult tasuta ostmisega. Menetluses käsitlevate varade üleandmise õiguslik ja majanduslik olemus on täiesti teistsugune. Itaalia sõnul on tegemist FSi kontserni siseste jagunemistehingutega, st restruktureerimisega, mis on avalik-õiguslikes ja eraõiguslikes kontsernides tavapärane ning mille suhtes kohaldatakse liidu ja riigisisest äriühinguõigust. Seoses jagunemisega juhib Itaalia tähelepanu sellele, et selliseid tehinguid reguleerib liidu tasandil nõukogu direktiiv 82/891/EMÜ ([57]). Nagu on sätestatud kõnealuses direktiivis (vt artikkel 2), ([58]) hõlmab „jagunemine“ (tehingu tulemusena) vara saava äriühingu aktsiate üleandmist (selle tehingu raames) vara kaotava äriühingu aktsionäridele. Itaalia sõnul ei toimu sellistel juhtudel vara üleandmine kunagi hinna tasumise eest, vaid partnerile aktsiate eraldamise teel (hinna asemel antakse vara üle aktsiate vastu). Kuna tehing kujutab endast lihtsalt sisemist

([55]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 15. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([56]) Kõrgeima halduskohtuna tegutseva riiginõukogu 6. aprilli 2011. aasta otsus RG nr 4639/2009 eri raudtee-kaubaveoettevõtjate poolt 2009. aasta käskkirja peale esitatud erakorralise kaebuse kohta.

([57]) Nõukogu 17. detsembri 1982. aasta kuues direktiiv 82/891/EMÜ, mis käsitleb aktsiaseltside jagunemist lähtuvalt asutamislepingu artikli 54 lõike 3 punktist g (EÜT L 378, 31.12.1982, lk 47).

([58]) Itaalia sõnul reguleerib äriühinguõigusega seotud küsimusi direktiiv 82/891/EMÜ. Itaalia õigussüsteemi kohta märgib Itaalia, et tsiviilseadustiku sätete kohaselt võib juhul, kui jaguneval äriühingul ja vara saaval äriühingul on sama emaettevõtja, jagunemise läbi viia lihtsustatud korras, mis on ette nähtud tsiviilseadustiku artiklites 2506-ter ja 2505. Sellisel juhul ei kohaldata tsiviilseadustiku artikli 2501-ter esimese lõigu punkti 3 (aktsiate asendussuhe ja võimalik rahaline makse), punkti 4 (aktsiate jaotamise kord) ja punkti 5 (jaotatud aktsiatega seotud kasumis osalemise alguskuupäev) sätteid ega tsiviilseadustiku artikli 2501-quinquies (haldusorgani aruanne) ega artikli 2501-sexies (ekspertide aruanne) sätteid. Kokkuvõttes, Itaalia väitel ei hõlmanud kõnealuste varade üleandmisel kasutatud menetlused üleantavate varade hindamist, kuna need varad jäid kontserni varade hulka (need muutusid lihtsalt bilansilise väärtuse alusel kontserni teise äriühingu omandiks), kusjuures emaettevõtjale eraldati uued emiteeritud aktsiad vastavalt varasid saanud tütarettevõtja varade suurenemisele.

restruktureerimist, on see FSi kontserni kui terviku suhtes neutraalne. Sama kontserni piires toimub (teatavate) varade lihtne ümberpaigutamine ühest kohast teise ([59]).

(81) Itaalia sõnul on käsitletavad varade üleandmised seega majanduslikus mõttes identsed ümberjaotamisega ühe äriühingu äriüksuste vahel, nendega ei kaasnenud uut kapitalisüsti FSi kontserni ja need piirdusid üksnes sisemise restruktureerimisega: seetõttu ei andnud need eeliseid ega kujuta endast seega riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia väidab, et seda hinnangut kinnitab komisjoni enda praktika, eelkõige *Banque Postale'i* ([60]) ja *Chronoposti* ([61]) otsused, mida kinnitas Euroopa Kohus ([62]).

(82) Itaalia täiendas oma esialgseid seisukohti, esitades kolm sõltumatute ekspertide uuringut, mis näitavad, et varade üleandmine oli kooskõlas turutingimustega ega andnud seega varasid saanud äriühingutele, st FS Logisticale ja Trenitaliale, majanduslikku eelist. Neid kolme uuringut käsitletakse jaos 5.2.3.2.

5.2.3.2. Itaalia esitatud sõltumatute ekspertide uuringud

1) PwC 2019. aasta aprilli uuring varade üleandmise kohta Trenitaliale ja FS Logisticale

(83) PricewaterhouseCoopers'i ([63]) (PwC) 2019. aasta aprilli uuringus hinnatakse varade üleandmise kasumlikkust, arvutades välja kolme tehingus osalenud äriühingu (varade saajad Trenitalia ja FS Logistica ning varade algne omanik RFI) ettevõtte väärtuse kahe stsenaariumi, st i) tegeliku stsenaariumi (varade üleandmine) ja ii) vastupidise stsenaariumi (ilma varade üleandmiseta) korral ning seejärel võrreldes neid väärtusi. Tulemused näitavad, et varade saajate, st Trenitalia ja FS Logistica ettevõtte väärtus on esimese stsenaariumi korral suurem kui teise stsenaariumi korral, samas kui varade algse omaniku, st RFI puhul on vastupidi.

(84) Ettevõtte väärtus on omakapitali ja võla turuväärtuse summa ning seega esindab see äriühingu kui terviku väärtust, st nii võlakohustuste omanike kui ka aktsionäride jaoks. Uuringus hinnatakse ettevõtte väärtust diskonteeritud rahavoogude meetodi abil, mis seisneb ettevõttele suunatud eeldatavate vabade rahavoogude (FCFF) ([64]) nüüdisväärtuse arvutamises.

(85) PwC 2019. aasta aprilli uuringus kasutatakse kummagi stsenaariumi ja iga varade üleandmises osalenud äriühingu puhul FCFFi prognoose kuni 2017. aastani, lisades lõppväärtuse, et võtta arvesse 2017. aastale järgnevat perioodi. Lõppväärtus, mis on iga varade üleandmises osalenud äriühingu väärtus pärast 2017. aastat, arvutatakse Gordoni kasvuvalemi ([65]) alusel. Gordoni kasvuvalemi puhul eeldatakse normaliseeritud FCFFi püsivat kasvumäära. Normaliseerimine seisneb selles, et kapitalimahutused võrdsustatakse amortisatsiooniga, netokäibekapitali muutused võrdsustatakse nulliga ja kasumimarginaal eeldatakse olevat sama kui planeerimisperioodi viimasel aastal. Lõpuks arvutatakse kummagi stsenaariumi puhul iga varade üleandmises osalenud äriühingu väärtus FCFFi

([59]) Sellega seoses märgib Itaalia, et teatavate üleandmiste puhul oli tegemist ka FSi teiste äriühingute poolt varade tagastamisega RFI-le; nimelt anti üle seni FS Logisticale kuulunud Torino Orbassano ja Maddaloni Marcianise terminalid.

([60]) Komisjoni 21. detsembri 2005. aasta otsus väidetava riigiabi kohta, mida Prantsusmaa andis Banque Postale'i loomiseks ja töö korraldamiseks, C(2005)5421 (ELT C 21, 28.1.2006, lk 4).

([61]) Komisjoni 1. oktoobri 1997. aasta otsus väidetava riigiabi kohta, mida Prantsusmaa andis SFMI-Chronopostile, C(1997) 3146 (EÜT L 164, 9.6.1998, lk 37).

([62]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 1. juuli 2008, Chronopost/Ufex jt, C-341/06 P ja C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

([63]) PricewaterhouseCoopers on tuntud majanduskonsultatsioonifirma.

([64]) Ettevõttele suunatud vabad rahavood on äritegevuse ja investeeringute rahavoogude summa. Need ei sisalda finantseerimise rahavooge, st intressikulusid, dividende ega võlgadega seoses saadud ja makstud summasid. Seega on ettevõttele suunatud vabad rahavood kogu ettevõttele, st nii võlakohustuste omanikele kui ka aktsionäridele teenitava kasumi näitaja.

([65]) Gordoni kasvuvalemit kasutatakse teatava vara väärtuse kindlaksmääramiseks, lähtudes eeldusest, et varad teenivad teatavat kasumit, mis kindla määraga pidevalt ja püsivalt kasvab.

Gordoni kasvuvalem on $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, kus TV on lõppväärtus, NCF on normaliseeritud rahavoog (vt põhjendus 85), g on rahavoogude püsiv kasvumäär ja WACC on kapitali kaalutud keskmine hind.

nüüdisväärtuste ja lõppväärtuse summana, kasutades diskontomäärana äriühingupõhist kapitali kaalutud keskmist hinda ([66]).

(86) Varade üleandmise stsenaariumi kohaste rahavoogude ja vastupidise stsenaariumi kohaste rahavoogude erinevus kujutab endast sünergiat, mida FSi kontsern võis uurimisaluste meetmete puhul eeldada. Mis puudutab varade üleandmist RFI-lt Trenitaliale, siis RFI jääb ilma kasumist, mis võrdub Trenitaliale renditud varade renditasudega, millest on maha arvatud varadega seotud kulud, st omandimaksud ja amortisatsioon. RFI-l saamata jäänud kasumi teenib pärast varade üleandmist Trenitalia. Pärast varade üleandmist saab Trenitalia kasu ka investeeringutest, mille eesmärk on parandada varasid ja mida ei oleks tehtud, kui nende varade omanikuks oleks jäänud RFI (vt nt põhjendused 98 ja 99). Nende investeeringute eesmärk on ratsionaliseerida Trenitalia veeremi hooldust ning need hõlmavad muu hulgas hooldustöökodade konstruktsiooni ja asendiplaani muutmist ning automatiseerimise ja uut tüüpi veeremi jaoks kohandamise kulusid. Uuringus märgitakse, et varade üleandmine võimaldab Trenitalial teha 205 miljoni euro ulatuses rohkem investeeringuid võrreldes sellega, kui varad jäävad RFI omandisse. Need täiendavad investeeringud võimaldavad aastatel 2010–2017 ([67]) hoida hoolduskuludelt kokku 382,55 miljonit eurot võrreldes stsenaariumiga, kus varade omanik on RFI. FSi tasandil seisneb RFI-lt Trenitaliale varade üleandmisest tulenev sünergia seega varade parandamiseks tehtavate investeeringute tasuvuses.

(87) Mis puudutab varade üleandmist RFI-lt FS Logisticale, siis RFI jääb ilma kasumist, mis võrdub FS Logisticale renditud varade renditasudega, millest on maha arvatud varadega seotud kulud, st omandimaksud ja amortisatsioon. Samal ajal toob varade üleandmine FS Logisticale kasu, mis tuleneb varade parandamiseks tehtavatest investeeringutest ja nende varade turuosalistele rentimisest saadavast suuremast tulust. Investeeringute eesmärk on suurendada turuosalistele renditavat pinda (nt olemasolevate varade erakorraline hooldus, uute ladude ehitamine, ühisettevõtted uute terminalide ehitamiseks) ning need moodustavad 2010.–2017. aastal 38,2 miljonit eurot. Uuringu kohaselt on FS Logistica kasu suurem kui RFI kahju, kuna logistikale spetsialiseerunud äriühinguna saab FS Logistica üleantud varadest suuremat väärtust.

(88) Uuringus leitakse, et Trenitaliale ja FS Logisticale varade üleandmise stsenaariumi korral on ettevõtte hinnanguline väärtus Trenitalia puhul 4 639 miljonit eurot, FS Logistica puhul 82 miljonit eurot ja RFI puhul 2 206 miljonit eurot. Vastupidise stsenaariumi korral (varade üleandmiseta) on ettevõtte väärtus uuringu kohaselt Trenitalia puhul 4 315 miljonit eurot, FS Logistica puhul 56 miljonit eurot ja RFI puhul 2 234 miljonit eurot. Kokkuvõttes seisneb varade üleandmise mõju Trenitalia ettevõtte väärtuse suurenemises 325 miljoni euro võrra ja FS Logistica ettevõtte väärtuse suurenemises 26 miljoni euro võrra ning RFI ettevõtte väärtuse vähenemises 28,3 miljoni euro võrra. Uuring näitab ka seda, et RFI ettevõtte väärtuse vähenemisest (28,3 miljonit eurot) on 16,4 miljonit eurot tingitud varade üleandmisest Trenitaliale ja ülejäänu on tingitud varade üleandmisest FS Logisticale ([68]).

(89) Kokkuvõttes järeldatakse PwC 2019. aasta aprilli uuringus, et varade üleandmisest tuleneva sünergia tõttu kaalub varade saajate ettevõtte väärtuse suurenemine (Trenitalia puhul 325 miljonit eurot ja FS Logistica puhul 26 miljonit eurot) üles RFI kahju (28,3 miljonit eurot). Sellest järeldub, et FSi kontserni tasandil suurendasid uurimisalused meetmed ettevõtte väärtust 322,7 miljoni euro võrra.

([66]) Kapitali kaalutud keskmine hind arvutatakse omakapitali hinna ja võlakapitali maksustamisjärgse hinna kaalutud keskmisena, lähtudes kaalude kindlaksmääramisel varade üleandmises osalenud äriühingute kapitali struktuurist.

([67]) Nii investeeringud kui ka kulude kokkuhoid on aastate 2010–2017 summad, mis on esitatud ilma diskonteerimiseta.

([68]) Teisisõnu tuleneb PwC 2019. aasta aprilli uuringust, et kui varad oleks antud üle ainult FS Logisticale, olnuks RFI ettevõtte väärtus hinnanguliselt 2 222,1 miljonit eurot, ent kui varad oleks antud üle ainult Trenitaliale, olnuks RFI ettevõtte väärtus hinnanguliselt 2 217,6 eurot.

2) PwC 2019. aasta detsembri uuring varade üleandmise kohta Trenitaliale

(90) PwC 2019. aasta detsembri uuringus antakse täiendav hinnang varade RFI-lt Trenitaliale üleandmise kasumlikkusele. Sarnaselt PwC 2019. aasta aprilli uuringule võrreldakse PwC 2019. aasta detsembri uuringus RFI ja Trenitalia kasumlikkust varade üleandmise stsenaariumi ja vastupidise stsenaariumi korral. Peamine erinevus kahe uuringu vahel seisneb selles, et PwC 2019. aasta detsembri uuringus vaadeldakse kasumlikkust ettevõtte väärtuse asemel omakapitali väärtuse alusel. Kui ettevõtte väärtuse puhul võetakse arvesse äriühingut tervikuna, st hinnatakse nii võlakohustuste omanikele kui ka aktsionäridele teenitavat väärtust, siis omakapitali väärtus kajastab äriühingu väärtust ainult aktsionäride vaatenurgast.

(91) PwC 2019. aasta detsembri uuringus kasutatakse omakapitali väärtuse hindamiseks omanikele suunatud diskonteeritud rahavoogude mudelit ehk aktsionäridele kättesaadavate vabade rahavoogude (FCFE) nüüdisväärtust. Nende rahavoogude kindlaksmääramiseks liidetakse ettevõttele suunatud vabad rahavood, mida kasutatakse ettevõtte väärtuse arvutamiseks (vt põhjendus 84), ja finantseerimise rahavood, st kogu rahalaekumine uuest laenupõhisest rahastamisest, ning arvatakse maha intressikuludena ja võla tagasimaksetena tasutavad summad ([69]). Seega võimaldab FCFE mõõta, kui palju raha on võimalik kasutada aktsionäridele dividendide jaotamiseks. Lõpuks leitakse omakapitali väärtus, arvutades omanikele suunatud vabade rahavoogude nüüdisväärtuse ja kasutades diskontomäärana omakapitali hinda.

(92) Nii RFI kui ka Trenitalia puhul ning mõlema stsenaariumi korral (varade üleandmine ja vastupidine stsenaarium) saadakse PwC 2019. aasta detsembri uuringus omanikele suunatud vabad rahavood sel teel, et 2019. aasta aprilli uuringus arvutatud ettevõttele suunatud vabadele rahavoogudele lisatakse prognoositavad finantseerimise rahavood. PwC 2019. aasta detsembri uuring sisaldab ka omakapitali lõppväärtust äriplaaniperioodi lõpus, s.o 2018. aastal. See lõppväärtus on arvutatud Gordoni kasvuvalemi alusel, lähtudes eeldusest, et omanikele suunatud vabad rahavood kasvavad püsiva määraga, ja alustades nende rahavoogude normaliseeritud tasemest. Ettevõttele suunatud vabade rahavoogude normaliseerimine langeb kokku PwC 2019. aasta aprilli uuringus arvutatuga (põhjendus 85), kuid finantseerimise rahavoogude normaliseerimisel on finantskulud veidi väiksemad kui äriplaaniperioodi viimasel aastal ning võla tagasimaksed ja emissioonid võrduvad nulliga. Lõpuks leitakse PwC 2019. aasta detsembri uuringus RFI ja Trenitalia omakapitali väärtus kummagi äriühingu omanikele suunatud vabade rahavoogude nüüdisväärtusena mõlema stsenaariumi korral, kasutades diskontomäärana vastava äriühingu omakapitali hinda.

(93) PwC 2019. aasta detsembri uuringus hinnati Trenitalia ja RFI omakapitali väärtuseks varade üleandmise stsenaariumi korral vastavalt 1 102,3 miljonit eurot ja 3 813,7 miljonit eurot ning vastupidise stsenaariumi korral vastavalt 964,2 miljonit eurot ja 3 830,4 miljonit eurot. Need hinnangud viitavad sellele, et varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale lõi aktsionäridele kontserni tasandil väärtust, tekitades Trenitaliale 138,1 miljoni euro ulatuses täiendavat omakapitali ja vähendades RFI omakapitali vaid 16,7 miljoni euro ulatuses. Seega antakse PwC 2019. aasta detsembri uuringus lisaks PwC 2019. aasta aprilli uuringule täiendav kvantitatiivne hinnang RFI varade Trenitaliale üleandmisest tulenevale eelisele FSi kontserni seisukohast.

3) E.CA uuring

(94) Majanduskonsultatsioonifirma E.CA ([70]) 2019. aasta juuni uuring täiendab kahte eespool nimetatud uuringut ja selles hinnatakse PwC 2019. aasta aprilli uuringu usaldusväärsust. Lisaks selgitatakse selles uuringus varade üleandmise majanduslikku põhjendatust ja toetatakse PwC 2019. aasta aprilli uuringu metoodikavalikut.

([69]) Finantseerimise rahavood koosnevad intressimaksetest, millest on maha arvatud maksud, võla tagasimaksetest ja võlakirjade emiteerimisest.

([70]) E.CA on tuntud majanduskonsultatsioonifirma, mille FSi kontsern palkas käesolevas asjas tehnilise oskusteabe saamise eesmärgil.

(95) Metoodika osas selgitatakse E.CA uuringus, miks on ettevõtte väärtuse meetod varade üleandmisest tuleneva tõhususe kasvu kindlaksmääramiseks asjakohasem kui omakapitali väärtuse meetod. Põhjuseks on asjaolu, et ettevõtte väärtuse meetod keskendub äriühingu kui terviku tuludele ja kuludele, millest tõhususe kasv tuleneb. Seevastu omakapitali väärtuse meetodi puhul on vaja prognoosida finantseerimise rahavoogusid, mida varade üleandmise ajendiks olevad tõhususmeetmed eeldatavasti otseselt ei mõjuta. Seetõttu leiab majanduskonsultatsioonifirma E.CA, et varade üleandmise kasumlikkuse hindamiseks on asjakohasem kasutada ettevõtte väärtuse meetodit.

(96) E.CA 2019. aasta juuni uuringus hinnatakse ka PwC 2019. aasta aprilli uuringus kapitali kaalutud keskmise hinna puhul kasutatud eeldusi. Kui PwC 2019. aasta aprilli uuringus tuginetakse ettevõtte väärtuse hindamisel kapitali kaalutud keskmise hinna ühele väärtusele, siis E.CA 2019. aasta juuni uuringus konstrueeritakse iga varade üleandmises osalenud äriühingu kapitali kaalutud keskmise hinna väärtuste vahemik, varieerides kapitali kaalutud keskmise hinna arvutamiseks kasutatavaid põhiparameetreid, nimelt beetat, aktsiariski preemiat ja riskivaba intressimäära ([71]).

(97) E.CA 2019. aasta juuni uuring kinnitab PwC 2019. aasta aprilli uuringu tulemusi varade üleandmisest tuleneva sünergia osas. Selles leitakse, et RFI väärtuse suurim hinnanguline vähenemine, mis saadi RFI kapitali kaalutud keskmise hinna vahemiku väikseimat väärtust kasutades, on 56 miljonit eurot, samas kui Trenitalia ja FS Logistica väärtuse väikseim hinnanguline suurenemine, mis saadi nende äriühingute kapitali kaalutud keskmise hinna vahemiku suurima väärtuse alusel, on vastavalt 195 miljonit ja 24 miljonit eurot. Kokkuvõttes moodustaks isegi konservatiivsete kapitali kaalutud keskmise hinna väärtuste kasutamisel FSi väärtuse kasv vähemalt 163 miljonit eurot ([72]).

(98) E.CA 2019. aasta juuni uuring illustreerib varade üleandmise põhjendatust. Majanduskonsultatsioonifirma E.CA leiab, et varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale tõi kaasa nende varadega seotud otsuste tegemise volituste detsentraliseerimise FSi kontsernis. Majandusteooria ([73]) kohaselt on optimaalne detsentraliseerida selliste otsuste tegemine, mis puudutavad mittestrateegilisi, suhteliselt väikeseid ja tavalisi äriinvesteeringuid, mille kohta tütarettevõtjad või äriüksuste juhid tõenäoliselt omavad kõrgema tasandiga võrreldes paremat teavet. Kui need otsused tehtaks tsentraliseeritult, ei annaks need optimaalset tulemust. Põhjuseks on see, et äriüksuste juhtidel ei oleks stiimuleid oma teabe jagamiseks, sest osa nendest otsustest saadavast kasust läheks jagamisele kõrgema tasandiga.

(99) E.CA 2019. aasta juuni uuringus leiti, et sama majandusteooria kehtib ka varade üleandmisel RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale. Neile kahele äriühingule üle antud varasid kasutati tavapäraseks tegevuseks, näiteks logistikaks ja hoolduseks, mis ei olnud osa RFI põhitegevusest. Seetõttu on majanduskonsultatsioonifirma E.CA hinnangul mõistlik eeldada, et RFI käsutuses ei olnud nende varade kasutamise kohta sama teavet kui Trenitalial ja FS Logistical. E.CA sõnul viitab majandusteooria (vt põhjendus 98) sellele, et varade üleandmiseta ei oleks Trenitalia ja FS Logistica teinud põhjendustes 86 ja 87 kirjeldatud investeeringuid või ei oleks teinud samas mahus investeeringuid, sest osa kasust oleks saanud RFI. Samuti leitakse E.CA 2019. aasta juuni uuringus, et põhimõtteliselt oleks FSi kontsern võinud luua nn vahetuskaubal põhineva skeemi, mille kohaselt RFI teinuks investeeringuid Trenitalia ja FS Logistica makstava hüvitise eest ning mis oleks võinud viia sama optimaalse investeerimisstrateegiani kui see, mis tulenes varade üleandmisest. E.CA uuringu kohaselt on siiski mõistlik eeldada, et lepingute sõlmimise, ajaliste vastuolude ja viivitustega seotud probleemid ei võimalda niisuguse vahetuskaubal põhineva skeemi puhul saavutada investeeringute optimaalset tulemust, kui varad ei ole selle ettevõtja omandis, kes nendest investeeringutest edaspidi kasu saab.

([71]) Aktsia beeta on aktsia riskantsuse mõõdik, mis näitab, kui palju varieerub aktsia tootlus võrreldes kogu aktsiaturu tootlusega. Mida suurem on beeta, seda suurem on aktsia riskantsus. Aktsiariski preemia on aktsiaturuindeksi tootluse ja riskivaba intressimäära vahe. Riskivaba intressimäär on makseviivituse riskita vara tootlus. Riskivaba intressimäär, beeta ja aktsiariski preemia on vajalikud omakapitali hinna kindlaksmääramiseks.

([72]) See arv on saadud järgmiselt: 195 miljonit eurot + 24 miljonit eurot – 56 miljonit eurot.

([73]) Vt näiteks Aghion P, Tirole J., „Formal and real authority in organizations“, Journal of political economy, 1.2.1997, 105(1), lk 1–29; Milton H, Raviv A., „Allocation of decision-making authority“, Review of Finance, 9.3.2005, lk 353–383.

(100) Nende uuringute põhjal leiab Itaalia, et varade üleandmine oli kooskõlas turutingimustega.

5.2.4. *Konkurentsi moonutamine*

(101) Itaalia väidab, et liidu tasandil algas raudteetransporditurgude liberaliseerimine kaubaveo osas 2007. aastal ja reisijateveo osas 2010. aastal. Riigiabi eeskirju kohaldatakse alles pärast neid aastaid ja võimalikke varasemaid sekkumisi, tingimusel et need vastavad muudele ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimustele, ei saa kvalifitseerida „abiks" või saab neid äärmisel juhul kvalifitseerida „olemasolevaks abiks". Sellega seoses märgib Itaalia, et otsus varade üleandmise kohta aastatel 2007–2011 tehti juba FSi kontserni restruktureerimise ajal 2000.–2001. aastal ja seega ajal, mil turg vaieldamatult ei olnud veel liberaliseeritud. Lisaks tuletab Itaalia meelde, et peaaegu kõik 2009. aastal üle antud varad on „ette nähtud" raudtee-reisijateveo jaoks, mis liberaliseeriti alles hiljem ([74]).

(102) Itaalia viitab ka kohtuotsusele *Chronopost* ([75]). Itaalia sõnul kinnitas Euroopa Kohus selles kohtuasjas väidetavalt, et varade üleandmine kontsernisiseste tehingute kaudu ei moonuta ega ähvarda moonutada konkurentsi.

6. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

6.1. **FS**

6.1.1. *Seisukohad üleandmisprotsesside kohta*

(103) FS toetab Itaalia seisukohta, mis on kokkuvõtlikult esitatud jaos 5.2. FS lisab, et otsus anda varad RFI-lt üle Trenitaliale ja FS Logisticale tehti ammu enne üleandmise tegelikke kuupäevi. FS lisab, et üleantud varad ei olnud olemuslikult olulised ega vajalikud Itaalia raudteetaristu majandamiseks. FSi sõnul hõlmavad üleantud varad järgmist: väljaspool raudteeala piire asuvad suured remonditöökojad, töökojad ja laod; väljaspool raudteeala piire asuvad maatükid ja parklad, või kui need asuvad raudteeala piirides, ei ole need raudteeliikluseks vajalikud; reisijatele mõeldud hooned; teenindushooned, muud hooned, mis ei ole raudteeliikluseks vajalikud, ja muud hooned, mis oma sihtotstarbe tõttu ei ole olulised (nt kohvikud ja kutsekoolid).

(104) FS väidab, et varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale varade ümberjaotamise protsessi raames viibis õiguslike ja tehniliste raskuste tõttu, eelkõige tehnilistel/katastriga seotud põhjustel. Esiteks, kuigi need varad olid äriühingu andmebaasis kajastatud alates 1999. aastast, oli enne nende jaotamist eri äriüksustele vaja teha kohapealsed kontrollid, et määrata täpselt kindlaks varade suurus (sealhulgas katastripiirid) ja väärtus. Nende varade hulka kuulusid hooldustöökojad, multifunktsionaalsed dünaamilised rajatised, suured hooldustöökojad, teatavad kaubaterminalid ja muu kinnisvara.

(105) Teiseks aeglustasid protsessi ka sektoris liidu tasandil tehtud regulatiivsed muudatused: kuue aasta jooksul anti välja kolm raudteedirektiivide paketti, mis kõik muutsid märkimisväärselt õiguslikku raamistikku ning sellest tulenevalt asjaomaste ettevõtjate äriplaane ja juhtimist.

(106) Need probleemid lahendati esialgu sellega, et lihtsustati varade jaotamist kontserni eri äriühingute vahel. RFI omandisse jäi osa kinnisvarast, mis ei olnud tema kui taristuettevõtja ülesannete seisukohast keskse tähtsusega (vt põhjendused 16 ja 17). Sellest tulenevalt ei antud teatavaid põhjenduses 103 nimetatud varasid, mis olid küll selgelt seotud äsja asutatud Trenitalia transporditegevusega, sel ajal üle Trenitaliale, vaid need jäid ajutiselt RFI varade koosseisu.

(107) Seda esialgset korraldust käsitati siiski ajutisena: juba äriühingute eraldamise ajal 2000. aastal nähti ette, et need varad jaotatakse hiljem ümber.

([74]) Vt põhjendus 35.
([75]) Vt joonealune märkus 68.

(108) FS väidab, et varade ümberjaotamine transporditegevuse ja taristu majandamise valdkondade vahel oli üks 2007.–2011. aasta äriplaanis nimetatud eesmärkidest. FSi sõnul nähti 2007. aasta mais avaldatud 2007.–2011. aasta äriplaanis ette tegevuse ratsionaliseerimine, mis tuli saavutada muu hulgas kinnisvara parema haldamise kaudu. See oleks võimaldanud luua väärtust ja arendada uusi ärivaldkondi, sealhulgas luua uue logistikaettevõtja (FS Logistica) ja äriühingu, mis on spetsialiseerunud kinnisvara arendamisele ning integreeritud teenuste osutamisele linnades ja ümbritsevates piirkondades (FS Sistemi Urbani).

(109) Kümne eri kaubaterminalides asuva rajatiste kompleksi üleandmine FS Logisticale, mis kuulus 2007.–2011. aasta äriplaanis loetletud algatuste hulka, põhines kaubaveovõrgu üldisel hindamisel ja kahesugusel analüüsil: ühest küljest oli üleandmise eesmärk vähendada teeninduspunktide arvu, koondades need tulemuslikumatesse ja piisava tehnilise varustusega rajatistesse; teisest küljest oli üleandmise eesmärk jaotada ümber peamistes kaubaterminalides olevate rajatiste osad, tehes kindlaks RFI-le jätkuvalt kasulikud osad ja need osad, mis ei olnud enam rangelt vajalikud taristu majandamise kontsessioonist tulenevate kohustuste täitmiseks, võttes arvesse nõudluse prognoose.

(110) Kinnisvara üleandmisel taotleti FSi sõnul järgmisi eesmärke: i) saavutada selliste varade tulutoov kasutamine (andes need üle FS Logisticale), mida vastasel juhul ei oleks saanud kasumlikult arendada; ii) arendada väärtuslikke alasid ja kinnisvaraobjekte, mis on ette nähtud muuks otstarbeks kui kauba- või reisijateveoks raudteel (need anti üle FS Sistemi Urbanile, mida käesolev uurimine ei hõlma); iii) luua vahendeid kontserni programmide toetamiseks.

(111) Nende varade üleandmiseks valitud meetod, st ettevõte eraldamine, ([76]) mis hõlmab uute aktsiate emiteerimist kapitali suurendamise korral (nagu jaos 3.1 kirjeldatud tehing Trenitalia puhul) või uue äriühingu aktsiate loovutamist (nagu jaos 3.3 kirjeldatud tehing FS Logistica puhul), kujutab FSi sõnul endast tüüpilist kontsernisisest ümberkorraldamist, mida tavaliselt rakendatakse ärimaailmas äriühingu organisatsioonilise profiili optimeerimiseks, et parandada äriühingu tõhusust ja tulemuslikkust ning lõppkokkuvõttes edendada majandusliku väärtuse loomist. FS väidab, et kõnealuse meetodiga tasakaalustati FSi kontserni kapitali struktuuri, et võimaldada kontsernil teha 2007.–2011. aasta äriplaanis kavandatud investeeringuid ilma uut likviidsust lisamata.

6.1.2. *Seisukohad varade üleandmise ärilise põhjendatuse kohta*

(112) FS väidab, et raudteesüsteemide arendamine on ajalooliselt eeldanud ulatuslike alade olemasolu raudteerajatiste jaoks. Lisaks raudteedele, sorteerimisjaamadele ja manööverdamisteedele ehitati neil aladel sageli mitmesuguste raudteeliiklusega seotud otstarvetega rajatisi: veeremi hooldamise rajatisi, taristu ja veeremi materjalide ladusid, materjalide katsetamise rajatisi, söe- ja kütusehoidlaid, elektrialajaamu, reisijaamu, kaubaladusid, parkimisalasid ja kaubaladude sissepääsuteid, veeremi depoosid, raudteepersonali teenindamise hooneid (nt kohvikud, riietusruumid, raudteehotellid, olmerajatised, töötajate majutuskohad). Seetõttu kogunes turgu valitsevatel raudteeveo-ettevõtjatel aastakümnete jooksul suur hulk kinnisvara. Kuna 20. sajandi teisel poolel suleti paljud raudteeliinid ja mitmesuguseid raudteesektoriga seotud teenuseid hakati osutama allhanke korras, osutusid teatavad raudteeveo-ettevõtjate varad ebavajalikuks. Seejärel nõudis direktiivist 91/440/EMÜ tulenev majandamise ja raamatupidamise eraldamise kohustus turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja kogu vara jaotamist eri üksuste vahel, milleks see ettevõtja jagunes.

([76]) Ettevõtte eraldamine tähendab organisatsiooni äritegevuse teatud osa või osade eraldamist põhiettevõttest, nii et tekib omaette üksus.

(113) Sellest tulenevalt oli FSi juhtkonna peamine eesmärk jaotada tõhusamalt ja tasakaalustatumalt need varad, mida neid valdav üksus (RFI) ei vajanud. FS väidab, et hooldustöökodade ümberjaotamine ja üleandmine Trenitaliale (2009. aastal toimunud eraldamise kaudu) vastas järgmistele ärilistele kaalutlustele:

a) hooldusdepoode ja nende abialade haldamine ei kuulunud RFI tavategevuse hulka ning RFI ei uuendanud ega parandanud neid varasid, et muuta need tõhusamaks ja viia need vastavusse nende kasutaja (nimelt Trenitalia) vajadustega, ega saanudki seda teha;

b) nende varade omandiõiguse üleandmine Trenitaliale, kes vastutas kogu veeremi hoolduse eest, võimaldas algatada meetmed hooldusrajatiste võrgustiku ratsionaliseerimiseks ja ümberkorraldamiseks kooskõlas kontserni äriplaaniga;

c) hooldusdepoode võrgustiku optimeerimine, nende ümberkorraldamine ja keskuste arvu vähendamine eeldas kasutusel olevate hooldusdepoode asendiplaani muutmist, milleks mõnel juhul oli vaja teha suuri investeeringuid;

d) tehing aitas saavutada varade tasakaalustatuma jaotuse kontserni äriühingute vahel.

FSi sõnul tõi varade üleandmine kaasa investeeritud kapitali suurema tasuvuse ja tugevdas kontserni tegevusalast positsiooni. Lisaks võimaldas varade üleandmine Trenitalial paremini kindlaks teha investeerimisvaldkonnad, mis olid vajalikud tema teenuste optimeerimiseks ja investeeringute suunamiseks.

(114) FS leiab, et hooldustöökodade (ümber)jaotamine oli täielikult kooskõlas FSi peamiste konkurentide poolt liidus tehtud sarnaste tehingute laadi ja eesmärgiga. FS toob mõned näited ümberkorralduste kohta, mida tegid samal ajavahemikul peamised liidu raudteekontsernid, eelkõige SNCF Group Prantsusmaal, RENFE Hispaanias, Deutsche Bahn Group Saksamaal ja SNCB Belgias. FSi sõnul viidi need ümberkorraldusprotsessid sageli ellu kontsernisiseste tehingute, st eraldamise kaudu, mis olid sama liiki kui FSi kontsernis tehtud tehingud. Lisaks kinnitavad teiste liidu raudteekontsernide tehtud ümberkorraldused, et hooldusrajatised anti otse raudteeveo-ettevõtjale või tema kontrolli alla ning need eemaldati taristuettevõtja varade koosseisust.

(115) FS lisab, et kinnisvara üleandmine FS Logisticale, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja, on samuti kooskõlas kontserni üldise äristrateegiaga. FS Logisticale üle antud varade hulka kuuluvad kaubaveorajatiste, hoonete ja maa osad, mis on ette nähtud logistikategevuseks (kauba käitlemine ja ladustamine), mis on omakorda osa FSi kontserni raames konkreetselt FS Logisticale määratud tegevusest. FS väitel osutus nende varade üleandmine majanduslikult tõhusaks, mida näitab FS Logisticasse investeeritud kapitali tasuvuse ja äriühingu peamiste majandusnäitajate paranemine, samuti FS Logistica ärikasumi pidev suurenemine (seoses kinnisvarahaldusega).

6.1.3. *Seisukohad ELi eeskirjade järgimise kohta*

(116) FSi sõnul ei nõua direktiiv 91/440/EMÜ (muudetud kujul) ega direktiiv 2012/34/EL, et raudteevedudega ja raudteetaristu majandamisega peavad tegelema eraldi äriühingud.

(117) FSi sõnul jätab liidu õigusraamistik liikmesriikidele vabaduse kehtestada varade struktuur, korraldus ja kontsernisisene jaotus; ka ei piira see vabadust jaotada erinevaid tegevusvaldkondi, ressursse ja varasid kontserni eri äriühingutes. FS lisab, et liidu õigusnormidega antud vabadus kehtib seda enam, et kontsernisiseselt üle antud vara ei kvalifitseeru „infrastruktuuriks“. FSi väitel ei kvalifitseeru kaubaterminalid ega hooldusdepood direktiivi 91/440/EMÜ artikli 3 kohaselt raudteeinfrastruktuuriks. Seega võis FSi kontsern viia varade ümberjaotamise protsessi läbi oma äranägemisel.

(118) Peale selle väidab FS, et varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega, mida on täpsustatud Euroopa Kohtu praktikas, eelkõige 21. märtsi 1991. aasta otsustes kohtuasjas C-303/88 *Eni-Lanerossi* ([77]) ja kohtuasjas C-305/89 *Alfa Romeo* ([78]).

(119) FS väidab, et nõuetekohane hooldus on Trenitalia ja Itaalia piirkondade vahel sõlmitud teenuste hankelepingus ([79]) sätestatud tingimuste täitmiseks vajalik element; see kinnitab, et hooldusrajatised on Trenitalia investeerimisprogrammi lahutamatu osa.

(120) FS lisab, et FSi kontserni tasandil eeldati, et hooldusesse kavandatud investeeringud parandavad teenuseid ning suurendavad käivet ja kasumlikkust. Selle väite toetuseks märgib FS, et FSi koostatud kasumlikkuse analüüsi kohaselt on turu nõutav investeeritud kapitali tasuvusmäär Trenitalia puhul ligikaudu 8 % ja RFI puhul 5,5 %, nagu on esitatud järgmises tabelis:

Tabel 10

Trenitalia ja RFI 2008. aasta kasumlikkuse võrdlus

Trenitalia	2008 (mld eurot)	Kapitali kaalutud keskmine hind	Investeeritud netokapital %	Kaalutud kapitali kaalutud keskmine hind
Investeeritud netokapital – keskpikad ja pikamaaveod	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
Investeeritud netokapital – piirkondlikud veod	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
Investeeritud netokapital – kaubavedu	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Investeeritud kapital	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008	Kapitali kaalutud keskmine hind	Investeeritud netokapital %	Kaalutud kapitali kaalutud keskmine hind
Investeeritud netokapital – tavavõrk	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
Investeeritud netokapital – kiirraudtee/suure läbilaskevõimega raudtee	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Investeeritud kapital	**31,330**			**5,5 %**

Allikas: FS.

(121) FSi sõnul kinnitab selline erinev kasumlikkus, et jaotamisprotsess viidi ellu nii strateegilistel kui ka ärilistel põhjustel ning selleks, et saavutada kontserni tasandil investeeritud kapitali suurem tasuvus.

6.1.4. *Seisukohad äriühinguõiguse ja raamatupidamiseeskirjade järgimise kohta*

(122) FS väidab, et varade RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale eraldamise tehingud kujutavad endast tehinguid „ühise kontrolli all olevate“ äriühingute vahel, kuna mõlemad on FSi täisomanduses olevad tütarettevõtjad. Kõnealused tehingud tehti varade rühma sisese üleandmise teel bilansilises väärtuses. FSi sõnul on see valik emaettevõtja FSi seisukohast täiesti õiguspärane nii tsiviilõiguslikust kui ka raamatupidamise seisukohast.

([77]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia Vabariik *vs.* komisjon (Eni-Lanerossi), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([78]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia Vabariik *vs.* komisjon („Alfa Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([79]) Trenitalia ja Itaalia piirkondade vahel sõlmitud teenuste hankeleping oli avaliku teenindamise leping, milles määrati kindlaks Trenitalia poolt vastavates piirkondades osutatavate teenuste kogused, kvaliteedistandardid, tasud ja tegevuskriteeriumid ning Trenitaliale makstav hüvitis.

6.2. **Euroopa Raudteede Ühendus (CER)**

(123) CERi ([80]) sõnul peaksid raudteeveo-ettevõtjad direktiivi 91/440/EMÜ artikli 4 kohaselt olema oma juhtimis- ja haldustegevuses riigist sõltumatud; „eelkõige [on] nende varad, eelarved ja raamatupidamisarvestus riigi omadest lahus“. CERi sõnul on sama direktiivi artiklis 5 sätestatud, et raudteeveo-ettevõtjatel on õigus kehtestada oma sisemine struktuur, ilma et see piiraks raamatupidamisarvestuse eraldamise kohustust. See säte ei nõua kahe eraldi äriühingu asutamist ning direktiivi 91/440/EMÜ tuleks pidada konkurentsieeskirjade suhtes ülimuslikuks erinormiks.

(124) CERi sõnul on raudteeveo-ettevõtjatel vastavalt asjakohastele liidu direktiividele vabadus jaotada oma organisatsiooni sees ja oma otsuse alusel selliseid varasid nagu hooldusrajatised, kaubaterminalid ja muu kinnisvara, mis ei kuulu liidu direktiivides (direktiivi 91/440/EMÜ artikkel 3 ja direktiivi 2012/34/EL artikkel 3) sätestatud raudteeinfrastruktuuri määratluse alla. Mis puudutab äritegevuse korraldust, siis enamikus liikmesriikides kasutavad raudteeveo-ettevõtjad veeremi hooldustöökodasid. Mis puudutab varade üleandmist samas riigi osalusega äriühingute kontsernis, siis CERi sõnul on Euroopa Kohus oma 19. märtsi 2013. aasta kohtuotsuses *France Telecom* ([81]) selgitanud, et riigiabi puhul tuleb kontrollida, ega riigieelarvet ei vähendata ja ega riigieelarvele ei teki täiendavat finantsriski. Varade üleandmisel kontsernis, mis koosneb mitmest riigi osalusega äriühingust, on need kaks tingimust alati täidetud.

6.3. **FerCargo**

(125) Nagu on märgitud põhjenduses 8, esindab FerCargo mitut Itaalia raudteeveo-ettevõtjat, kes pakuvad raudtee-kaubaveoteenuseid ([82]).

6.3.1. *Seisukohad varade üleandmise kohta*

(126) FerCargo juhib tähelepanu sellele, et uurimisalused meetmed ei ole kergesti jälgitavad. Väidetavalt ei anna RFI aastaaruanded piisavalt teavet Trenitaliale ja FS Logisticale üle antud varade arvu ja olemuse kohta.

(127) FerCargo lisab, et vastupidiselt Itaalia ametiasutuste väidetule on üleantud varad olulised selleks, et osutada minimaalsesse kasutuspaketti kuuluvaid teenuseid ja võimaldada mööda raudteed juurdepääs teenindusrajatistele, mida raudteeveo-ettevõtjatel on vastavalt direktiivi 2001/14/EÜ artiklile 5 ja 2. lisale õigus liikmesriikidelt nõuda ([83]). FerCargo lisab, et seadusandliku dekreedi 188/2003 (millega see direktiiv riigisisesesse õigusesse üle võeti) artikkel 20 näeb sõnaselgelt ette, et rahvusvahelistel ettevõtjate ühendustel ja raudteeveo-ettevõtjatel on õigus mittediskrimineerivatel tingimustel kasutada kaubaterminale, sorteerimisjaamu, rongide koostamise rajatisi, veeremi ja kaupade ladustamise rajatisi ning hooldus- ja muid tehnilisi rajatisi. Seadusandliku dekreedi 188/2003

([80]) Oma veebisaidi www.cer.be kohaselt ühendab CER ligi 70 raudteeveo-ettevõtjat, nende riiklikke ühendusi, samuti taristuettevõtjaid ja veeremi liisimisega tegelevaid äriühinguid. CERi liikmete arvele langeb 71 % Euroopa raudteevõrgustiku kogupikkusest, 76 % Euroopa raudtee-kaubaveost ja 92 % Euroopa raudtee-reisijateveost.

([81]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. märts 2013, Bouygues SA ja Bouygues Télécom SA *vs.* Euroopa Komisjon jt ning Euroopa Komisjon *vs.* Prantsuse Vabariik jt („France Telecom“), C-399/10 P ja 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]) Direktiivi 2001/14/EÜ 2. lisa kohaselt sisaldab minimaalne kasutuspakett järgmist:
a) infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste käsitlemine;
b) õigus kasutada eraldatud läbilaskevõimsust;
c) pöörangute ja haruteede kasutamine;
d) liikluskorraldus, sealhulgas signaalimine, suunamine, dispetšjuhtimine ja side ning teabe andmine rongi liikumise kohta;
e) mis tahes muu teave, mida on tarvis selle teenuse käitamiseks, mille jaoks on läbilaskevõimsus eraldatud.

artiklis 13 on sätestatud, et taristuettevõtja avaldab igal aastal teabelehe „Prospetto Informativo della Rete“ (edaspidi „teabeleht“), milles on loetletud olulised rajatised, millele raudteeveo-ettevõtjad peaksid liidu ja riigisisese õiguse kohaselt juurde pääsema.

(128) FerCargo sõnul nähtub 2008., 2009. ja 2010. aasta teabelehtedest, et nende oluliste rajatiste arv vähenes 2008. ja 2009. aasta võrdluses järsult – 108-lt 71-le, ja selle põhjuseks oli 2009. aasta käskkiri. Trenitalia avaldatud tehnilised dokumendid osutavad aga, et teatavaid varasid, mis anti üle ja mis seetõttu muutusid teistele raudteeveo-ettevõtjatele kättesaamatuks, käsitati endiselt Trenitalia äripartnerite jaoks tehniliselt kasutatavatena ([84]).

(129) FerCargo leiab, et riigiabi eeskirjad on uurimisaluste meetmete suhtes kohaldatavad. Esiteks rakendati meedet pärast kaubaveoturu avamist. Teiseks on kõik riigiabi olemasolu määratlemiseks kasutatavad kriteeriumid FerCargo väitel täidetud:

a) *riigi ressursid ja riigiga seostatavus*: RFI ise kasutas üleantud varasid alati selleks, et võimaldada juurdepääs olulistele rajatistele. FerCargo märgib, et meetmed on seostatavad Itaalia riigiga, kes omab ja kontrollib 100 % FSi kapitalist, nimetab ametisse kõik FSi juhatuse liikmed ning kontrollis varade üleandmise protsessi ja RFI tegevust taristuettevõtjana. FerCargo sõnul kvalifitseerub RFI riigi osalusega äriühinguks direktiivi 2006/111/EÜ ([85]) tähenduses;

b) *majanduslik eelis*: uurimisalused meetmed annavad FSi tütarettevõtjatele (Trenitalia ja FS Logistica) majandusliku eelise, kuna nendega kaasneb varade tasuta üleandmine nendele üksustele. FerCargo kahtleb, kas uurimisalused meetmed kujutavad endast pelgalt kontsernisisest ümberkorraldamist (mis oleks majanduslikult neutraalne): 2009. aasta käskkirja artikli 1 lõike 2 kohaselt toimub selline ümberkorraldamine FSi rekapitaliseerimise raames, samas kui artiklis 2 põhjendatakse hooldusrajatiste üleandmist sõnaselgelt Trenitalia rekapitaliseerimise vajadusega. Lõpuks leiab FerCargo, et kohtuotsus *Banque Postale* ([86]) ei ole asjakohane, kuna see kohtuasi puudutas uue äriühingu asutamist La Poste'is finantsteenuste osutamiseks juba eraldatud varade baasil. Seevastu taristuettevõtjana tegutseva RFI poolt kasutatud varade üleandmine Trenitaliale ja teistele FSi äriühingutele võrdub „kingitusega“, mille eesmärk on nende äriühingute rekapitaliseerimine;

c) *valikulisus*: varade üleandmisest saavad kasu ainult FSi tütarettevõtjad;

d) *konkurentsi moonutamine*: FerCargo sõnul on uurimisalused meetmed konkurentsi mitmel viisil moonutanud. Esiteks on konkureerivatelt raudteeveo-ettevõtjatelt võetud juurdepääs olulistele rajatistele (näiteks Ventimiglia ja Trieste piirirajatistele), ilma et Itaalia oleks Trenitaliale üle antavate rajatiste nimekirja osas nende raudteeveo-ettevõtjatega eelnevalt konsulteerinud; teiseks andis rekapitaliseerimine Trenitaliale parema juurdepääsu pankade poolt rahastamisele, eelkõige raudteekaubaveo valdkonnast väljapoole jäävate projektide puhul (nt kiirraudteevedude ja ETR 1000 ([87]) rongikoosseisude soetamise rahastamine); kolmandaks, seoses oluliste rajatiste ümberkorraldamisega pärast varade üleandmist on RFI oluliselt muutnud rongide manööverdamise korraldust Trenitaliaga konkureerivate raudteeveo-ettevõtjate arvelt. FerCargo lisab, et rajatisi ei oleks tohtinud FSi kontserni tütarettevõtjatele üle anda, vaid nende kasutamiseks oleks tulnud korraldada pakkumismenetlus. FerCargo sõnul põhjustas rajatiste üleandmine FSi kontserni üksustele, kes konkureerivad teiste raudteeveo-ettevõtjatega, konkurentsivastase käitumise ja nende rajatiste ebatõhusa majandamise.

([84]) Ühtne vahemaatabel rahvusvahelise kaubaveo puhul: raudteejaamade loetelu – vastuvõtu-/tarnekohtade loetelu (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle Stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna), koostanud Trenitalia, 1. juuli 2010, lk 27, 28 ja 29.

([85]) Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17).

([86]) Vt põhjendus 81.

([87]) ETR 1000 on kiirrong, mida Trenitalia kasutab reisijateveo segmendis.

7. ITAALIA SEISUKOHAD KOLMANDA ISIKU MÄRKUSTE KOHTA

7.1. Seisukohad FerCargo väidete kohta

(130) Itaalia on seisukohal, et FerCargo märkused viitavad peamiselt kaubaveorajatiste haldamisele ja jäävad seetõttu riigiabi kontrolli alt välja. Itaalia leiab, et FerCargo ei ole esitanud ühtegi otsustava tähtsusega argumenti, mis tõendaks riigiabi olemasolu, ja et ta on vääralt tõlgendanud riigi osalusega äriühingutele liidu õigusega nende sisemise korralduse osas antud kaalutlusõigust.

(131) Itaalia lisab, et riigiga seostatavuse kriteerium ei ole täidetud: FS on juriidiliselt, organisatsiooniliselt ja funktsionaalselt riigist täiesti eraldiseisev korporatiivne struktuur. Seetõttu on ka tema varad ja raamatupidamisarvestus riigieelarvest lahus; uurimisalused meetmed võttis FS, mitte riik; need meetmed ei toonud kaasa riigi ressursside ülekandmist FSile.

(132) Itaalia väidab, et varade üleandmine ei andnud FSile majanduslikku eelist: kohtuotsuse *Chronopost* ([88]) kohaselt ei ole kontsernisisese osalise jagunemise kaudu tehtud üleandmistehingud riigiabi eeskirjade seisukohast asjassepuutuvad. Nende tehingutega paigutas ettevõtja kui tervik varaobjektid kontserni ühest üksusest teise, kuid kontsernile kuulunud varade arv ja koguväärtus jäid samaks, andmata FSi kontsernile mingit majanduslikku eelist. Itaalia leiab, et uurimisalused meetmed kujutasid endast tüüpilisi ärimeetmeid, mille eesmärk oli optimeerida äriühingu korraldust, et parandada selle tõhusust ja tulemuslikkust ning lõppkokkuvõttes edendada majandusliku väärtuse loomist.

(133) Seoses üleantud varade olemusega selgitab Itaalia, et varade ümberjaotamine FSis puudutab teatavaid varasid, mis oleksid pidanud olema Trenitalia portfellis juba alates selle asutamisest (hooldusrajatised), st varasid, mis ei olnud enam taristu majandamise seisukohast olulised. Seoses väidetava mõjuga, mida varade üleandmine avaldas FerCargo esindatavate raudteeveo-ettevõtjate tegevusele, märgib Itaalia järgmist:

a) Trenitaliale ei antud üle kaubaladusid ega -terminale;

b) teistele raudteeveo-ettevõtjatele avatud rajatiste vähenemine ei toimunud FerCargo kirjeldatud viisil. Nagu nähtub 2009. aasta detsembri teabelehest ja teabelehe hilisematest kättesaadavatest versioonidest, on teistele raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadavaks tehtud oluliste rajatiste loetelu FerCargo kirjeldatust märksa pikem;

c) kõik FerCargo osutatud rajatised olid kajastatud 2009., 2010. ja järgnevate aastate teabelehtedes, mis tähendab, et (vastupidiselt FerCargo väitele) need tehti kättesaadavaks Trenitaliale ja kõigile teistele raudteeveo-ettevõtjatele;

d) lisaks on tõendeid selle kohta, et teatavad raudteeveo-ettevõtjad, kes on samuti FerCargo liikmed, tegutsesid aastatel 2010–2013 mitmes rajatises, mida FerCargo väitel pärast varade üleandmist enam kasutada ei saanud.

8. MEETMETE HINDAMINE

8.1. Abi olemasolu

(134) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

(135) Järelikult selleks, et meede kvalifitseeruks riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad olema täidetud järgmised kumulatiivsed kriteeriumid: i) seda rahastatakse riigi poolt või riigi ressurssidest; ii) see annab ettevõtjale eelise; iii) see on valikuline ehk soodustab teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist ning iv) see kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

([88]) Vt põhjendus 81.

(136) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib avaliku võimu kandja mis tahes vormis sekkumine ettevõtja kapitali kujutada endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kui selle artikli tingimused on täidetud ([89]).

(137) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis mis tahes majanduslik kasu, mida ettevõtja tavalistes turutingimustes, st ilma riigi sekkumiseta ei saaks ([90]).

(138) Eelist ei anta, kui liikmesriik tegutseb kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega ([91]).

(139) Itaalia väidab, et uurimisalused meetmed on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, nii et Itaalia ei andnud eelist, mistõttu need meetmed ei kujuta endast riigiabi. Seepärast analüüsib komisjon jagudes 8.1.1.1 ja 8.1.1.2, kas Itaalia toimis kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

8.1.1.1. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatavus

(140) Komisjon uurib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavust, et teha kindlaks, kas riik tegutses uurimisaluste meetmete üle otsustamisel pigem avaliku võimu kandjana kui ettevõtjana. Kõigepealt uurib komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on üldse kohaldatav FSi võetud meetmete suhtes, mis hõlmasid varade üleandmist.

(141) Komisjon märgib, et avaliku poliitikaga seotud põhjuste olemasolu ei ole turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavuse välistamiseks iseenesest piisav. Lisaks otsustas FS antud juhul anda varad RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale üle ([92]) 2007.–2011. aasta äriplaani alusel, millele on osutatud põhjendustes 18 ja 19. Äriplaani eesmärk seisnes FSi kontserni juhtimise ratsionaliseerimises ja väärtuse loomises, mis tuli saavutada muu hulgas kinnisvara parema haldamise kaudu (vt põhjendus 108).

8.1.1.1.1. Itaalia ei tegutsenud avaliku võimu kandjana

(142) Komisjon tuletab meelde, et Euroopa Kohtu sedastuse kohaselt sõltub turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine lõppkokkuvõttes sellest, kas riik on ettevõtjale andnud majandusliku eelise ettevõtjana, mitte avaliku võimu kandjana ([93]). Riigi sekkumist, mille eesmärk on täita temal kui avaliku võimu kandjal lasuvaid kohustusi, ei saa võrrelda eraõigusliku investori sekkumisega turumajanduses ([94]).

(143) Selleks et teha kindlaks, kas uurimisalused meetmed kujutavad endast riigivõimu teostamist, peab komisjon analüüsima i) nende olemust ja sisu, ii) konteksti, milles need võeti, iii) taotletud eesmärke ja iv) nende suhtes kohaldatavaid õigusnorme.

8.1.1.1.2. Meetmete olemus ja sisu

(144) Käesoleval juhul seisnevad uurimisalused meetmed varade üleandmises eesmärgiga ratsionaliseerida FSi kontsernile kuuluvate varade kasutamist, et suurendada FSi kontserni kasumlikkust ([95]).

([89]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. september 1994, Hispaania *vs.* komisjon, C-278/92–C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika, ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. mai 2003, Itaalia ja SIM 2 Multimedia *vs.* komisjon, C-399/00 ja C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika.

([90]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. juuli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) jt *vs.* La Poste jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania *vs.* komisjon, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41, ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. detsember 2019, Arriva Italia jt, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika.

([91]) Mõisteid „turumajanduse tingimustes tegutsev investor" ja „turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja" võib kasutada sünonüümidena; neid kirjeldatakse komisjoni teatise riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1) punktides 73–82.

([92]) Vt 3. jagu.

([93]) Investeeringute kohta vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 79–82 ja 87.

([94]) Kohtuotsus, Üldkohus, 15. detsember 2009, EDF *vs.* komisjon, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, punkt 228.

([95]) Vt põhjendused 112–115.

8.1.1.1.3. Taotletud eesmärk ja meetmete kontekst

(145) Taotletud eesmärgiga seoses tuleb rõhutada, et ei 2007.–2011. aasta äriplaani sisu ega kontekst, milles varade üleandmine otsustati, ei osuta ühelegi avaliku poliitika eesmärgile, mis olnuks aluseks FSi otsusele uurimisaluste meetmete rakendamise kohta.

(146) Nimelt ei osuta uurimisalused meetmed ja vastav 2007.–2011. aasta äriplaan avaliku poliitika eesmärkidele: neist ei nähtu viidet eriõigustele ega seost eriõigustega, mida RFI omab riikliku taristuettevõtjana või mida Trenitalia omab tulenevalt temaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingutest. Samuti ei ole uurimisalused meetmed seotud avaliku huvi eesmärgiga tagada Itaalias ühenduvus ja „territoriaalne pidevus“.

(147) Selle asemel on uurimisaluste meetmete üle otsustatud ja neid rakendatud FSi kontserni valdusettevõtja FSi kui ainuaktsionäri juhtimisel ja üksnes rahalistest kaalutlustest lähtudes.

(148) FS käivitas ümberkorraldusprotsessi ja juhtis seda alates 2007. aastast. See protsess sai alguse 2007.–2011. aasta äriplaani vastuvõtmisega (vt põhjendus 18), mille kohta tegi otsuse FS. Kõnealuse äriplaani vastuvõtmine käivitas käesoleva otsuse jaos 3.1 kirjeldatud uurimisaluste meetmete vastuvõtmise ja edaspidise rakendamise. Nagu on märgitud põhjenduses 18, võeti 2007.–2011. aasta äriplaan vastu seoses FSi kontserni suurte kahjumitega (üle 2 miljardi euro) ning see oli aluseks sisemistele ümberkorraldustele, mille eesmärk oli taastada rahaline elujõulisus. Lisaks kulude kärpimisele otsustas FS ratsionaliseerida FSi kontserni eri üksuste vahel hajutatud kinnisvara ja rajatiste jaotumist. See protsess hõlmas sihtotstarbeliste tütarettevõtjate loomist, kellele anti üle konkreetse tegevuse elluviimiseks kasutatavad varad.

(149) Lisaks nendib komisjon, et põhjenduses 40 osutatud varade üleandmise otsuste vastuvõtmiseni viinud otsustusprotsessi eri etapid peegeldavad sama eesmärki, milleks on varade jaotumise ratsionaliseerimine FSi kontserni kasumlikkuse ja tõhususe suurendamiseks:

a) FS algatas põhjenduses 18 osutatud 2007.–2011. aasta äriplaani rakendamise raames varade jaotamise projekti 19. septembri 2007. aasta kirjaga, milles viidati kontserni restruktureerimisele ja ümberkorraldamisprotsessile ([96]);

b) FSi juhatus kiitis varade ümberjaotamise protsessi käivitamise heaks 23. aprillil 2008. FSi juhatus teostas tehtavate strateegiliste valikute üle järelevalvet oma investeerimiskomitee kaudu ([97]). Samal päeval toimunud FSi juhatuse koosoleku protokollis on märgitud: *„Varade jaotamise esmane eesmärk on võimaldada sellistele varadele suurema väärtuse andmist või nende paremat rakendamist, mis ei ole tihedalt seotud taristuettevõtja (RFI) või raudteeveo-ettevõtja (Trenitalia) tegevusega, sealhulgas kontserni sihtotstarbeliste üksuste, nagu FS Logistica ja FS Sistemi Urbani kasutamise kaudu“*. Juhatuse koosoleku protokollist nähtub, et see eesmärk saavutatakse *„valdusettevõtja teostatava strateegilise analüüsi ja hindamise abil, mis käsitleb varade omanikuks olevate ettevõtjate poolt kindlaks tehtud „kättesaadavaid“ varasid. Valdusettevõtja investeerimiskomitee veendub varade ümberjaotamise kui terviku strateegilise põhjendatuses ja otsustab, milline on varade kõige asjakohasem jaotus“*;

c) 23. aprillil 2008 vastu võetud strateegilise juhtimisotsuse rakendamiseks moodustas FS multidistsiplinaarse rakkerühma, mille ülesanne oli teha ettepanek varade asjakohase jaotuse kohta, pöörates erilist tähelepanu varade ümberjaotamise rahalisele tasuvusele. Rakkerühm ([98]) järgis varade jaotamise ettepanekute tegemisel järgmisi juhtpõhimõtteid: i) FSi kontserni iga tegevusüksus teeb kindlaks varad, mille saab anda üle mõnele teisele üksusele; ii) FS viib läbi strateegilise hindamise ja teeb otsuse varade kõige asjakohasema jaotuse kohta; iii) tegevusüksuste tasandil valmistatakse ette ja rakendatakse konkreetsed varade üleandmise meetmed.

([96]) Vt põhjendus 45. Kirjas märgitakse, et „kontserni laiema reorganiseerimise ja ümberkorraldamise protsessi raames 2007.–2011. aasta äriplaanis seatud eesmärgid põhinevad muu hulgas kontsernile kuuluvate varade kasutamise tõhususe suurendamisel. Kinnisvara puhul tähendab see [varade ümberjaotamine] eelkõige seda, et iga [FSi] kontserni äriühing peab tegema kiiresti kindlaks kõik tema tegevusega mitteseotud varad, olenemata sellest, kas tegemist on ärilise otstarbega varaga või mitte, mis ei teeni enam konkreetsele äriühingule antud ülesande täitmise eesmärki“.

([97]) Vt põhjendus 45.

([98]) Vt RFI juhatuse 24. novembri 2008. aasta koosoleku protokoll.

(150) Seega tegi FS tegelikud otsused uurimisaluste meetmete heakskiitmise kohta koos tütarettevõtjatega ([99]). Täpsemalt tehti need otsused Trenitalia puhul 2009. aasta septembris (vt põhjendused 41 ja 42) ning FS Logistica puhul 2007. aasta oktoobris, 2008. aasta novembris ja 2010. aasta detsembris (vt põhjendused 43 ja 44). 2009. aasta käskkirja vastuvõtmine ei sea seda järeldust kahtluse alla. Komisjon tõdeb, et mõned neist otsustest tehti enne 2009. aasta käskkirja vastuvõtmist. Lisaks ei nähtud 2009. aasta käskkirjas ette ühtegi konkreetset meedet, selles ei loetletud konkreetseid üleantavaid varasid ega esitatud konkreetseid finantsandmeid nende meetmete kohta. 2009. aasta käskkirja artiklites 1 ja 2 osutati üksnes üldeesmärgile, milleks on FSi kontserni struktuuri ratsionaliseerimine, jättes FSi ja tema tütarettevõtjate otsustada, milliseid meetmeid täpselt võtta ja kuidas neid rakendada ([100]).

(151) Komisjon märgib ka, et Itaalia esitas kolm uuringut, ([101]) mis põhinesid varade üleandmise otsuste tegemise ajal kättesaadavatel andmetel ja teabel ning prognoositaval edaspidisel arengul. Nende uuringute eesmärk on rekonstrueerida kasumlikkus, mida FS aktsionärina võis varade üleandmisest oodata. Nagu kirjeldatakse jaos 8.1.1.2, osutavad need uuringud, et FSiga samas olukorras olev eraõiguslik investor oleks teinud kõnealused üleandmistehingud, sest varade üleandmine Trenitaliale ja FS Logisticale oleks toonud kaasa nende äriühingute omakapitali väärtuse suurenemise, mis ületab nende varade RFIst eemaldamisega kaotatud omakapitali summat.

8.1.1.1.4. Järeldus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatavuse kohta

(152) Eeltoodu põhjal järeldab komisjon, et FS tegutses investorina/aktsionärina ning et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on käesoleval juhul kohaldatav.

8.1.1.2. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine

8.1.1.2.1. Metoodiline lähenemisviis

(153) Komisjon peab hindama, kas uurimisalused meetmed olid kooskõlas tavapäraste turutingimustega, nimelt kas FSiga samas olukorras olev kasumile orienteeritud eraõiguslik turuosaline oleks selliseid meetmeid rakendanud.

(154) Selleks et hinnata, kas varade üleandmine vastas turutingimustele, lähtub komisjon valdusettevõtja vaatenurgast, kes peab otsustama, kas teha tütarettevõtjasse kapitalisüst. Põhjuseks on asjaolu, et varade äravõtmine RFI-lt ja nende üleandmine varasid saavatele äriühingutele (Trenitalia ja FS Logistica) suurendab varasid saavate äriühingute omakapitali ja vähendab varade algse omaniku omakapitali. Täpsemalt seisneb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine selles, et arvutatakse valdusettevõtja FSi kui aktsionäri puhaskasu, st varade üleandmisest tulenevalt varasid saanud äriühingute (Trenitalia ja FS Logistica) omakapitali väärtuse suurenemist võrreldakse RFI omakapitali väärtuse vähenemisega ning hinnatakse, kas FSi kui kõigi nende äriühingute ainuaktsionäri jaoks on varade üleandmise tulemus positiivne, võttes arvesse nende äriühingute omakapitali koguväärtust.

([99]) Vt põhjendused 40–45.

([100]) 2009. aasta käskkirja artiklis 1 on sätestatud, et „[…] selleks et vähendada hoolduskulusid, mis praegu on täielikult riigi kanda, antakse RFI-le käesolevaga luba mis tahes ümberkorraldamise või kapitaliseerimise/varade suurendamise tehingute raames vabalt üle anda/jaotada 1. lisas esitatud loetelus nimetamata kaubadepoosid FSi kontserni teistele äriühingutele, sealhulgas Trenitaliale. […]".
2009. aasta käskkirja artiklis 2 on sätestatud, et „selleks et vähendada hooldus- ja hoidmiskulusid, mis praegu on täielikult riigi kanda, ning viia läbi Trenitalia varade suurendamine/kapitaliseerimine, esitab RFI taristu- ja transpordiministeeriumile 60 päeva jooksul pärast käesoleva käskkirja vastuvõtmist plaani, milles on toodud välja iga taristuettevõtja omandis oleva veeremihooldusrajatise võimalik funktsionaalne spetsialiseerumine […]".

([101]) Vt jagu 5.2.3.2.

(155) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon muret varade üleandmisest tuleneva võimaliku majandusliku eelise pärast, kuna asjaomased äriühingud said need varad tasuta (põhjendus 59). Komisjon märgib, et varade saajad ei teinud üleantud varade eest rahalisi makseid ja varade üleandmine sarnaneb mitterahalise kapitalisüstiga varasid saanud äriühingutesse. Varade üleandmisest saadav kasu võib ilmneda suurema kasumi kujul, mida teenitakse varasid saanud äriühingute aktsionärile, st FSile.

(156) Kuigi komisjon peab varade üleandmist sarnaseks mitterahalise kapitalisüstiga, märgib ta ka, et need varad olid juba FSi kontserni tütarettevõtjate kasutuses. Seega aitasid nad juba kaasa FSi kontserni äritegevusele ja lõppkokkuvõttes majandusliku väärtuse loomisele FSi kontsernis. Nende varade üleandmine ühelt FSi kontserni tütarettevõtjalt teisele oli otsus, mille eesmärk oli suurendada FSi kontserni väärtust, parandades kontserni tegevuse tõhusust võrreldes senise olukorra jätkumise stsenaariumiga, mille puhul varade omandit (kontserni sees) ei oleks muudetud. Seepärast peab komisjon sellist stsenaariumi asjakohaseks vastupidiseks stsenaariumiks, mille alusel hinnata uurimisaluste meetmete vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile (vt jagu 8.1.1.2.2). Kokkuvõttes on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi seisukohast oluline see, kas ajal, mil FS tegi otsuse varade üleandmise kohta, oli tal alust arvata, et see on FSi kontserni tasandil tulutoov otsus võrreldes senise olukorra jätkumise stsenaariumiga (vt ka põhjendus 154).

(157) Järgmistes alajagudes (8.1.1.2.2–8.1.1.2.4) kohaldab komisjon uurimisaluste meetmete hindamiseks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi, võttes aluseks jaos 5.2.3.2 kirjeldatud uuringutes esitatud asjakohased tõendid. Komisjon hindab, kas uurimisalused meetmed on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega kooskõlas.

8.1.1.2.2. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium

(158) Käesolevas jaos kohaldab komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi, tuginedes PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute andmetele ([102]). Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel arvutatakse välja valdusettevõtja kui aktsionäri puhaskasu, sest varade üleandmine tingib muutuse varasid saanud äriühingute omakapitali ja üleantud varade algse omaniku omakapitali väärtuses (vt põhjendus 154). Ettevõtte väärtuse asemel tugineb komisjon omakapitali väärtusele, sest eraõiguslik investor, kes teeb omakapitalisüsti tütarettevõtjasse, ei ole huvitatud mitte ettevõtte väärtuse suurenemisest iseenesest, vaid äriühingu omakapitali tehtud investeeringu väärtuse suurenemisest (vt põhjendus 160).

(159) Selleks et kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi valdusettevõtja kui aktsionäri seisukohast (põhjendus 154), võrdleb komisjon varasid saanud tütarettevõtjate (Trenitalia ja FS Logistica) omakapitali väärtuse suurenemist selle tütarettevõtja omakapitali väärtuse vähenemisega, kellelt need varad ära võeti (RFI) ([103]). Varade üleandmine vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, kui varasid saanud tütarettevõtjate omakapitali väärtuse kasv on suurem kui selle tütarettevõtja omakapitali väärtuse vähenemine, kellele need varad algselt kuulusid, või vähemalt sellega võrdne. Seega loetakse uurimisalused meetmed käesoleval juhul turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavaks, kui on täidetud kaks järgmist tingimust:

a) varasid saanud äriühingute FS Logistica ja Trenitalia omakapitali väärtus on positiivne;

b) omakapitali väärtuse kasv varasid saanud äriühingute tasandil on suurem kui omakapitali väärtuse vähenemine nende varade algse omaniku RFI tasandil või vähemalt korvab seda vähenemist.

(160) Kokkuvõttes tähendavad põhjenduse 159 punktides a ja b osutatud tingimused seda, et selleks, et varade üleandmine vastaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, piisab sellest, kui see ei too kaasa omakapitali väärtuse vähenemist FSi kontserni tasandil. Selline omakapitali väärtuse vähenemine toimuks kahe stsenaariumi korral.

([102]) E.CA uuringus ei esitata omapoolset hinnangut varade üleandmisele. Selles hinnatakse PwC 2019. aasta aprilli uuringu usaldusväärsust, uurides 2019. aasta aprilli uuringu finantsprognooside põhjal tundlikkust alternatiivsete eelduste suhtes.

([103]) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatakse varade FS Logisticale ja Trenitaliale üleandmise suhtes eraldi. Kummagi üleandmise puhul võetakse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel arvesse kõiki üleantud varasid, mida on kirjeldatud jagudes 3.2 ja 3.3.

(161) Esimene stsenaarium on see, kus varasid saanud äriühingute omakapitali väärtus on negatiivne, sest nende võlg on suurem kui nende varade väärtus. Sellise stsenaariumi korral kasutataks kõnealustele äriühingutele üleantud täiendavat vara vähemalt osaliselt võla tagasimaksmiseks. Seega on varasid saanud äriühingute positiivne omakapitali väärtus (st põhjenduse 159 punkti a tingimuse täitmine) vajalik selleks, et tõendada varade üleandmise vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, kuna see tagab, et üleantud varadest saadav kasu läheb nende äriühingute aktsionärile (st FSile), mitte äriühingutele endile kui võlakohustuste omanikele.

(162) Teine stsenaarium, mille korral oleks tegemist omakapitali vähenemisega, mistõttu turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei oleks täidetud, on see, kui varasid saanud äriühingud kasutavad neid varasid nende varade algsest omanikust halvemini ning teenivad seetõttu neilt varadelt väiksemat tulu. Selle stsenaariumi korral vähendaks varade üleandmine kasumit ja seega omakapitali väärtust kontserni tasandil. Seepärast on selleks, et varade üleandmine vastaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, vaja, et varade üleandmine ei vähendaks väärtust (st täidetud peab olema põhjenduse 159 tingimus b). Selle stsenaariumi korral on sünergia olemasolu, st et varade üleandmisest saadakse suuremat tulu võrreldes olukorraga, kus varad jäävad nende algsele omanikule, täiendav argument, mis räägib selle kasuks, et varade üleandmine on ajendatud kasumlikkuse kaalutlustest.

(163) Komisjon märgib, et PwC 2019. aasta aprilli uuringus hinnatakse varade üleandmisega seotud äriühingute *ettevõtte* väärtust. Nagu on osutatud E.CA uuringus (vt jagu 5.2.3.2, alajagu c), on ettevõtte väärtus asjakohane mõõdik, mille abil hinnata, kas põhjendustes 86 ja 87 kirjeldatud investeeringud, mida varade üleandmine võimaldas teha, on kasumlikud. Põhjus on selles, et need investeeringud toovad kasu äriühingule tervikuna, mitte konkreetselt võlakohustuste omanikele või aktsionäridele. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi puhul on aga oluline valdusettevõtja kui aktsionäri vaatenurk (vt põhjendused 158 ja 159). Komisjon leiab, et eraõiguslik valdusettevõtja, kes teeb tütarettevõtjasse kapitalisüsti (st võrdlusalus, mille alusel hinnata FSi kui valdusettevõtja käitumist käesoleval juhul – vt põhjendus 154), on rohkem huvitatud tütarettevõtja kapitali tehtud investeeringu väärtuse suurenemisest kui ainuüksi tütarettevõtja ettevõtte väärtuse suurenemisest ([104]). Sellise omakapitaliosaluse väärtus sõltub nii tütarettevõtja ettevõtte väärtusest kui ka tütarettevõtja võlakohustuste summast. Seega, isegi kui tütarettevõtja ettevõtte väärtus omakapitalisüsti tulemusena suureneb, võib see tuua kasu pigem võlakohustuste omanikele kui valdusettevõtjale, kui võlg on ettevõtte väärtusest suurem. Komisjon leiab seega, et üldiselt ei saa ettevõtte väärtust otseselt kasutada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks; selle asemel tuleb kasutada nii varasid saanud tütarettevõtjate kui ka varade algse omaniku *omakapitali* väärtust.

(164) Komisjon märgib, et praktikas võib olla võimalik arvutada omakapitali väärtust, lahutades ettevõtte väärtusest netovõla bilansilise väärtuse, kui võla bilansiline väärtus vastab hästi võla turuväärtusele ([105]). Võla bilansilist väärtust võib pidada hästi vastavaks võla turuväärtusele, kui intressimäär, mida kohaldatakse äriühingu (uute ja olemasolevate) võlakohustuste suhtes, peegeldab äriühingu praegust krediidivõimelisust. Näiteks on äriühingu võla turuväärtus selle bilansilisest väärtusest väiksem, kui äriühingu krediidivõimelisus on võlakohustuse võtmise ajaga võrreldes halvenenud, sest turul kohaldataks sellise äriühingu võimalike uute võlakohustuste suhtes kõrgemat intressimäära. Komisjon hindab nii FS Logistica kui ka Trenitalia puhul, kas eeldus, et võla turuväärtus on selle bilansilisest väärtusest väiksem, põhjendustes 165 ja 168.

(165) Seoses varade üleandmisega Trenitaliale märgib komisjon, et varade üleandmise otsuste tegemise ajal esines Trenitalial finantsprobleeme, kuigi tegemist ei olnud raskustes oleva äriühinguga päästmise ja ümberkorraldamise suuniste ([106]) tähenduses. Nimelt oli Trenitalia varade üleandmisele eelnenud viie aasta jooksul kajastanud kahjumi, ([107]) tal oli finantsraskusi ja ta vajas rekapitaliseerimist. Sellises olukorras olevate äriühingute puhul kipub võla bilansiline väärtus olema turuväärtusega võrreldes ülehinnatud, sest võlaga seotud tulevased rahavood on riskantsemad ja seetõttu on nende nüüdisväärtus väiksem (vt põhjendus 164). Seetõttu ei oleks Trenitalia omakapitali väärtuse arvutamiseks Trenitalia ettevõtte väärtusest tema netovõla bilansilise väärtuse lahutamine asjakohane. Selliste äriühingute puhul nagu Trenitalia oli varade üleandmise otsuste tegemise ajal võla bilansiline

([104]) Äriühingu ettevõtte väärtus on tema omakapitali ja võla väärtuse summa või äriühingu varade kasutamisest tulenev väärtus.

([105]) Võlainstrumendi turuväärtus on selle võlainstrumendiga seotud tulevaste rahavoogude (võla tagasimaksed ja intressimaksed) nüüdisväärtus, mis on arvutatud selle instrumendi riskitaset ja võlgniku krediidivõimelisust kajastava diskontomäära abil.

([106]) Komisjoni teatis – Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (ELT C 249, 31.7.2014, lk 1).

([107]) Trenitalia kajastas negatiivse netotulu (miljonites eurodes): 2003. aastal – 18,7, 2004. aastal – 327,7, 2005. aastal - 631,7, 2006. aastal – 1 989,4 ja 2007. aastal – 402,6. Allikad: CapitaliQ, FS.

väärtus tõenäoliselt suurem kui selle turuväärtus, mis viib omakapitali väärtuse alahindamiseni ja seega potentsiaalselt eksliku järelduseni, et varade üleandmine ei vastanud turutingimustele.

(166) Seepärast kasutab komisjon PwC 2019. aasta detsembri uuringut, et hinnata RFI-lt Trenitaliale varade üleandmise vastavust turutingimustele. Nagu on märgitud jaos 5.2.3.2, hinnatakse selles uuringus RFI ja Trenitalia omakapitali väärtust, kasutades omanikele suunatud diskonteeritud rahavoogude mudelit. Erinevalt põhjenduses 164 osutatud meetodist eeldab omanikele suunatud diskonteeritud rahavoogude mudel selgeid prognoose finantseerimise rahavoogude, st võlakirjade emiteerimise, võla tagasimaksete ja intressikulude kohta. Võrreldes põhjenduses 164 osutatud meetodiga on omanikele suunatud diskonteeritud rahavoogude mudel kahjumeid kajastava äriühingu nagu Trenitalia puhul asjakohasem, sest eeldus, et varade üleandmise otsuste tegemise ajal oli võla turuväärtus sarnane selle bilansilisele väärtusele, ei ole usutav.

(167) Nagu on märgitud põhjenduses 93, leiti PwC 2019. aasta detsembri uuringus Trenitalia omakapital olevat positiivne ja see oli 138,1 miljonit eurot suurem kui stsenaariumi korral, kus varade üleandmist ei toimu. Ka RFI omakapitali hinnatud väärtus on positiivne; see väärtus on 16,7 miljonit eurot väiksem kui stsenaariumi korral, kus varade üleandmist ei toimu. Kokkuvõttes näitavad need hinnangud, et FSi kontserni tasandil loodi RFI-lt Trenitaliale varade üleandmise tulemusena aktsionäridele väärtust 121,4 miljoni euro ulatuses (138,1 miljonit eurot miinus 16,7 miljonit eurot).

(168) Seoses varade üleandmisega FS Logisticale leiab komisjon, et põhjenduses 164 osutatud eeldused on RFI ja FS Logistica puhul usutavad. Põhjus on selles, et varade üleandmise otsuste tegemise ajal olid need äriühingud vastavalt stabiilses ja kasvufaasis. Sellisel juhul on omakapitali väärtuse arvutamine põhjenduses 164 osutatud meetodi abil konservatiivne, kuna selle puhul ei võeta arvesse tõenäolist võla sissevoolu, mis on vajalik äriühingu kasvu rahastamiseks.

(169) Seega selleks, et kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi varade üleandmise suhtes RFI-lt FS Logisticale, lahutab komisjon nende kahe äriühingu omakapitali väärtuse arvutamiseks nende netovõla bilansilise väärtuse nende ettevõtte väärtusest, mida hinnati PwC 2019. aasta aprilli uuringus.

(170) Need arvutused näitavad, et RFI-lt FS Logisticale varade üleandmise tulemusel kasvas FSi kontserni omakapitali väärtus 14,1 miljoni euro võrra. See kasv tuleneb FS Logistica omakapitali väärtuse suurenemisest 26 miljoni euro ([108]) võrra ja RFI omakapitali väärtuse vähenemisest 11,9 miljoni euro ([109]) võrra. Komisjon märgib, et selle tulemuse aluseks on asjaolu, et varade üleandmise stsenaariumi korral on ettevõtte väärtus suurem kui stsenaariumi korral, kus varad jäävad RFI-le (vt põhjendus 88). Põhjused on järgmised: i) FS Logistica omakapitali väärtus arvutatakse tema ettevõtte väärtuse ja netovõla bilansilise väärtuse vahena ning ii) netovõla bilansiline väärtus on tegeliku ja vastupidise stsenaariumi korral sama. Kokkuvõttes kinnitab see tulemus, et varade üleandmine RFI-lt FS Logisticale vastab turutingimustele, sest eelduste kohaselt pidi see kokkuvõttes tooma kaasa FSi kontserni omakapitali väärtuse suurenemise.

([108]) FS Logistica omakapitali väärtus on tema ettevõtte väärtuse (82 miljonit eurot varade üleandmise stsenaariumi korral ja 56 miljonit eurot varade üleandmiseta stsenaariumi korral – vt põhjendus 88) ja tema 12,7 miljoni euro suuruse netovõla (allikas: FS Logistica bilanss) vahe. Seega on varade üleandmise stsenaariumi korral omakapitali väärtus 69,3 miljonit eurot ja varade üleandmiseta stsenaariumi korral 43,3 miljonit eurot, mis tähendab, et varade üleandmise tulemuseks on FS Logistica omakapitali väärtuse kasv 26 miljoni euro võrra.

([109]) RFI omakapitali väärtus on tema ettevõtte väärtuse (2 222,1 miljonit eurot varade üleandmise stsenaariumi korral ja 2 234 miljonit eurot varade üleandmiseta stsenaariumi korral – vt põhjendus 88) ja tema - 1 091 miljoni euro suuruse netovõla (allikas: RFI bilanss) vahe. Seega on varade üleandmise stsenaariumi korral omakapitali väärtus 3 313,1 miljonit eurot ja varade üleandmiseta stsenaariumi korral 3 325 miljonit eurot, mis tähendab, et FS Logisticale varade üleandmise tulemuseks on RFI omakapitali väärtuse vähenemine 11,9 miljoni euro võrra.

(171) Põhjendustes 167 ja 170 arvutatud väärtused näitavad, et varasid saanud äriühingute omakapitali väärtus on positiivne ja see suurenes varade üleandmise tulemusel, kuna need äriühingud on võimelised neid varasid paremini kasutama (vt põhjendused 86 ja 87). Need järeldused osutavad, et põhjenduses 159 kirjeldatud kaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse tingimust on täidetud. Lisaks märgib komisjon, et need järeldused toetavad ka järeldust, et varasid saanud äriühingute omakapitali väärtuse suurenemise ja RFI omakapitali väärtuse vähenemise netomõju FSi kontserni tasandil on positiivne. Vastavalt põhjendusele 159 annab omakapitali väärtuse suurenemine FSi kontserni tasandil täiendavalt tunnistust sellest, et FS käitus varade üleandmise üle otsustamisel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana.

(172) Järeldamaks, et uurimisalused varaga seotud meetmed vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, peab komisjon samuti hindama nende tulemuste aluseks olevate uuringute usaldusväärsust. Seepärast hindab komisjon jaos 8.1.1.2.3 kriitiliselt PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute aluseks olevaid eeldusi ning teeb järelduse selle kohta, kas varade üleandmine on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

8.1.1.2.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine: usaldusväärsuse ja tundlikkuse analüüsid

(173) Käesolevas jaos hindab komisjon PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute aluseks olevaid meetodeid ja eeldusi. Meetodite kohta märgib komisjon, et PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes hinnatakse vastavalt äriühingu ettevõtte ja omakapitali väärtust, kasutades üldtuntud ja üldkasutatavaid meetodeid. Seetõttu leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel on nendele meetoditele tuginemine mõistlik ja asjakohane.

(174) PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute aluseks olevate eelduste puhul on tegemist kriteeriumidega, mida kasutati varade üleandmises osalenud äriühingute omakapitali väärtuse hindamiseks. Komisjon märgib, et PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringud tuginevad **finantsprognoosidele** ja neis lähtutakse teatavatest eeldustest **hindamisparameetrite** (diskontomäär ja lõppväärtus) kohta. Komisjon hindab mõlemat käesoleva jao ülejäänud osas.

(175) **Finantsprognooside** kohta väidab Itaalia, et need on pärast varade üleandmise kuupäeva rekonstrueeritud varade üleandmise otsuste tegemise ajal teada olnud juhtkonna seisukohtade ja teabe ning sel ajal prognoositud edasise arengu põhjal. Komisjon hindas seda väidet, analüüsides FSi kontserni sisedokumente ja uurides põhjalikult, milline oli finantsprognooside tagantjärele rekonstrueerimise protsess.

(176) Komisjon leidis, et esimeste prognoosiaastate puhul põhinevad need prognoosid kontserni äriplaanidel. Täpsemalt öeldes sisaldab 17. mai 2007. aasta äriplaan aastateks 2007–2011 ([110]) Trenitalia ja RFI finantsprognoose aastateks 2008–2011. Alljärgnevas tabelis (tabel 11) võrreldakse 2007.–2011. aasta äriplaani kohaseid tulu ja kasumi (EBITDA, st intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasum) prognoose PwC 2019. aasta detsembri uuringus esitatud prognoosidega (andmed on esitatud miljonites eurodes).

Tabel 11

2007.–2011. aasta äriplaani kohaste EBITDA ja tulude prognooside ning turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks kasutatud PwC 2019. aasta detsembri uuringus esitatud prognooside võrdlus

Äriühing	Prognoos	Allikas	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Tulud	2007.–2011. aasta äriplaan	6 048	6 481	7 171	8 110
		PwC 2019. aasta detsembri uuring	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	2007.–2011. aasta äriplaan	710	1 208	1 681	2 319
		PwC 2019. aasta detsembri uuring	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Tulud	2007.–2011. aasta äriplaan	2 888	3 003	3 185	3 424
		PwC 2019. aasta detsembri uuring	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	2007.–2011. aasta äriplaan	224	304	423	565
		PwC 2019. aasta detsembri uuring	54	- 101	359	503

([110]) Vt põhjendus 18.

Tabel 11 näitab, et PwC 2019. aasta detsembri uuringus sisalduvad prognoosid on nii tulude kui ka kasumi (EBITDA) puhul ning nii Trenitalia kui ka RFI puhul väiksemad kui 2007.–2011. aasta äriplaani kohased prognoosid ([111]). Seetõttu peab komisjon PwC 2019. aasta detsembri uuringus esitatud prognoose konservatiivseteks, kuna väiksemad tulud ja kasum tähendavad äriühingu omakapitali väiksemat väärtust.

(177) Aastate 2011–2018 puhul tuginetakse PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes eeldustele, mille aluseks on varade üleandmise otsuste tegemise ajal olemas olnud teave ja juhtimisstrateegiad ning prognoositav edasine areng. Komisjon märgib, et PwC 2019. aasta detsembri uuringu kohased võla tagasimaksed on kooskõlas nende võlakohustuste liigiga, mis olid kajastatud viimastes kättesaadavates varade üleandmise kuupäevale eelnenud bilanssides. Mis puudutab tulusid, siis PwC 2019. aasta detsembri uuringus eeldatakse nende vähenemist aastatel 2013–2015, et võtta arvesse konkurendi sisenemist Itaalia kiirraudteeturule ja tema eeldatavat laienemist ([112]). Komisjon peab seda mõistlikuks eelduseks, mille tulemuseks on konservatiivsem omakapitali väärtus võrreldes sellega, mis tuleneks eeldusest, et aastatel 2013–2015 jäävad tulud samaks või kasvavad.

(178) Komisjon märgib, et varade üleandmises osalenud äriühingute omakapitali väärtuse hindamise kriteeriumide hulgas (vt põhjendus 173) on PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes kasutatud **hindamise eeldused**, nimelt diskontomäär ja lõppväärtus. PwC 2019. aasta aprilli uuringu kohta märgib komisjon, et kapitali kaalutud keskmine hind ja omakapitali hind, st ettevõtte ja omakapitali väärtuse arvutamiseks kasutatud diskontomäärad, määrati kindlaks kooskõlas turutava ja finantsteooriaga ([113]). Komisjon peab lõppväärtuse arvutamise metoodikat asjakohaseks, kuna see põhineb tavapärasel Gordoni kasvuvalemil ([114]).

(179) Komisjon märgib, et diskontomäärade ja lõppväärtuse puhul on vaja täiendavaid eeldusi teatavate parameetrite kohta.

(180) Diskontomäärade osas on alljärgnevas tabelis (tabel 12) esitatud parameetrid kapitali kaalutud keskmise hinna ja omakapitali hinna arvutamiseks, mis on sobivad diskontomäärad, et hinnata varade üleandmist vastavalt FS Logisticale ja Trenitaliale ([115]). Nende parameetrite arvutamiseks kasutas Itaalia varade üleandmise otsuste tegemise ajal teada olnud asjakohaseid turu ([116]) ja äriühingu ([117]) tasandi andmeid. Võttes arvesse, et diskontomäärad on arvutatud varade üleandmise otsuste tegemise aegsete, asjakohastest turu ja äriühingu tasandi allikatest pärit andmete põhjal, peab komisjon nende väärtust mõistlikuks.

Tabel 12

Omakapitali hinna ja kapitali kaalutud keskmise hinna kindlaksmääramise parameetrid

Valem	Parameeter	Varade üleandmine RFI-lt FS Logisticale		Varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	**Omakapitali hind**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Riskivaba intressimäär	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Beeta	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) Ainus erand on EBITDA väärtus 2008. aastal. Plaaniga hõlmatud nelja aasta kohta on PwC 2019. aasta detsembri uuringus esitatud iga-aastaste EBITDA väärtuste summa siiski 1,3 miljardit eurot väiksem kui 2007.–2011. aasta äriplaanis.

([112]) Äriühing Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A asutati 2006. aasta detsembris, enne varade üleandmist.

([113]) Kapitali kaalutud keskmine hind arvutatakse omakapitali hinna ja võlakapitali maksustamisjärgse hinna kaalutud keskmisena, lähtudes kaalude kindlaksmääramisel varade üleandmises osalenud äriühingute kapitali struktuurist. Omakapitali hind on riskivaba intressimäära, riigiriski preemia ning aktsia beeta ja aktsiariski preemia korrutise summa. Võlakapitali hind koosneb riskivaba intressimäära ja tehingus osalevate äriühingute riskitaset kajastava võlapreemia summast.

([114]) Vt põhjendused 85 ja 92.

([115]) Nagu on selgitatud põhjenduses 166, tugineb komisjon **RFI-lt Trenitaliale varade üleandmise** hindamisel PwC 2019. aasta detsembri uuringule. RFI ja Trenitalia omakapitali väärtuse hindamiseks kasutati selles uuringus omanikele suunatud diskonteeritud rahavoogude mudelit, mille puhul asjakohane diskontomäär on omakapitali hind (vt jao 5.2.3.2 alajagu b). Nagu on selgitatud põhjenduses 169, võttis komisjon **RFI-lt FS Logisticale varade üleandmise** hindamisel arvesse PwC 2019. aasta aprilli uuringus esitatud andmeid. Selles uuringus hinnati RFI ja FS Logistica ettevõtte väärtust, kasutades ettevõttele suunatud diskonteeritud rahavoogude mudelit, mille puhul asjakohane diskontomäär on kapitali kaalutud keskmine hind (vt jao 5.2.3.2 alajagu a).

([116]) Nimelt Itaalia riigivõlakirjade intressimäärad, beeta ja võlapreemiad sarnaste äriühingute puhul, et arvutada välja vastavalt varade üleandmises osalenud äriühingute riskivaba intressimäär, beeta ja võlakapitali hind.

([117]) Eelkõige võla ja omakapitali suhe, mida kasutatakse varade üleandmises osalenud äriühingute kapitali kaalutud keskmise hinna arvutamisel võla ja omakapitali kaalude kindlaksmääramiseks.

Valem	Parameeter	Varade üleandmine RFI-lt FS Logisticale		Varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Aktsiariski preemia ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Täiendav riskipreemia	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1-F)	Võlakapitali hind	4,33 %	4,66 %		
E	Võlapreemia	0,80 %	1,74 %		
F	Maksumäär	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**Kapitali kaalutud keskmine hind**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) Beeta ja täiendava riskipreemia väärtused on kauba- ja reisijateveo üksuste väärtuste keskmised.

(181) Mis puudutab lõppväärtust, siis see sõltub diskontomäärast, mida komisjon hindas põhjenduses 180, ja kasumi püsivast kasvumäärast. Viimase puhul eeldatakse PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes, et varade üleandmises osalenud kolme äriühingu kasvumäär on 2 %, mis on kooskõlas Euroopa Keskpanga inflatsioonieesmärgiga ([119]). Komisjon peab sellist eeldust mõistlikuks, sest see on kooskõlas turutavaga. ([120])

(182) Selleks et kinnitada oma hinnangut PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute parameetritele, kontrollis komisjon ka turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise tulemuste tundlikkust, kasutades alternatiivseid eeldusi. Tundlikkuse analüüsi eesmärk on teha kindlaks, milliste diskontomäärade ja püsiva kasvumäära väärtuste korral ei oleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium enam täidetud. Nagu on märgitud põhjenduses 162, leiab komisjon, et uurimisalused meetmed vastaksid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile isegi sünergia puudumise äärmusliku stsenaariumi korral, st kui varad teeniksid sama tulu ja oleksid seega sama palju väärt sõltumata sellest, kellele nad kuuluvad, tingimusel et varasid saanud äriühingute omakapitali väärtus on positiivne. Seepärast määrab komisjon kindlaks diskontomäärade ja püsiva kasvumäära kriitilised väärtused, nimelt nende parameetrite väärtused stsenaariumi korral, kus varade üleandmine ei ole enam kasumlik, sest omakapitali kasv varasid saanud äriühingute tasandil on väiksem kui omakapitali vähenemine RFI tasandil. Seejärel hindab komisjon, kas need kriitilised väärtused on mõistlikud alternatiivid PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes eeldatud parameetritele. Nagu selgitatakse põhjendustes 183–186, leiab komisjon, et need kriitilised väärtused ei ole mõistlikud alternatiivid kahe uuringu usaldusväärsuse hindamiseks.

(183) Lõppväärtuse kohta märgib komisjon, et mida kõrgem on Gordoni kasvuvalemis kasutatav püsiv kasvumäär, seda suurem on omakapitali väärtus nii varade üleandmise stsenaariumi kui ka vastupidise stsenaariumi korral ning seda rohkem väheneb RFI omakapital ja suureneb varasid saanud äriühingute omakapital ([121]). Seega, võttes arvesse, et PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute kohaselt on varade üleandmisel FSi kontserni tasandi kasumile positiivne mõju (põhjendus 171), peab püsiva kasvumäära kriitiline väärtus, mille korral see kasum kaob, olema nendes uuringutes eeldatuga võrreldes varasid saanud äriühingute puhul madalam ja RFI puhul kõrgem. Kui varasid

([118]) Veergudes „Varade üleandmine RFI-lt FS Logisticale“ on aktsiariski preemia Itaaliale omane, st see hõlmab Itaalia riigiriski preemiat.

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

([120]) Vt näiteks https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, 3. jagu.

([121]) Püsiva kasvumäära mõju omakapitali väärtuse erinevusele varade üleandmise stsenaariumi ja vastupidise stsenaariumi korral on teisejärguline võrreldes mõjuga omakapitali väärtusele kummagi stsenaariumi korral. Põhjuseks on asjaolu, et omakapitali väärtuse muutus on tingitud äriühingute erinevast pikaajalisest kasumlikkusest nende kahe stsenaariumi korral, mille suhtes kohaldatakse püsivat kasvumäära. Püsiv kasvumäär on mõlema stsenaariumi puhul sama.

saanud äriühingute püsiv kasvumäär on 2 %, nagu uuringutes eeldati, on komisjoni hinnangul RFI kriitilised püsivad kasvumäärad järgmised ([122]):

a) varade üleandmisel RFI-lt FS Logisticale on määr 9 %, mitte 2 %, nagu eeldati uuringutes;

b) varade üleandmisel RFI-lt Trenitaliale on määr 10,9 %, mitte 2 %, nagu eeldati uuringutes.

Komisjon leiab, et RFI kriitilised püsivad kasvumäärad on ebamõistlikult kõrged vähemalt kahel põhjusel. Esiteks on need kõrgemad kui näitajad, mida turutava kohaselt kasutatakse püsiva kasvumäära parameetrina, nimelt Itaalia sisemajanduse koguprodukti eeldatav kasvumäär ja Euroopa Keskpanga inflatsioonieesmärk (põhjendus 181). Teiseks, isegi kui need kõrged püsivad kasvumäärad oleksid saavutatavad, nõuaksid need suuremaid kapitalimahutusi kui need, mida eeldati PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes. Neis uuringutes eeldati, et amortisatsiooniga võrdsed kapitalimahutused võivad toetada püsivat 2 %-list kasvumäära. Selleks et saavutada kasvumääraks 9–10,9 %, on eeldatavasti vaja suuremaid kapitalimahutusi. Sellised suuremad kapitalimahutused vähendaksid lõppväärtust, tasakaalustades kõrgema kasvumäära eelduse mõju. Kokkuvõttes leiab komisjon, et PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute tulemused, mille aluseks on RFI püsiv kasvumäär 2 %, mitte 9% (varade üleandmine FS Logisticale) ega 10,9 % (varade üleandmine Trenitaliale), on usaldusväärsed.

(184) Diskontomäärade kohta märgib komisjon, et nende tõstmine avaldab püsiva kasvumäära tõstmise mõjuga võrreldes vastupidist mõju. See tähendab, et mida kõrgem on diskontomäär, seda väiksem on omakapitali väärtus nii varade üleandmise stsenaariumi kui ka vastupidise stsenaariumi korral ning seda vähem kahaneb RFI omakapital ja kasvab varasid saanud äriühingute omakapital ([123]). Kui järgida sama loogikat nagu põhjenduses 183, siis peab diskontomäärade kriitiline tase, mille puhul varade üleandmine ei ole enam kasumlik, olema PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes eeldatuga võrreldes varasid saanud äriühingute puhul kõrgem ja RFI puhul madalam.

(185) Komisjon peab varasid saanud äriühingute FS Logistica ja Trenitalia puhul eeldatud diskontomäärasid konservatiivseteks hinnanguteks. Põhjuseks on asjaolu, et täiendavate parameetrite sisaldamise tõttu on need diskontomäärad nende tavamääratlusest tuleneva väärtusega (vt joonealune märkus 119) võrreldes kõrgemad. Nimelt on varade RFI-lt FS Logisticale üleandmise hindamiseks kasutatud kapitali kaalutud keskmine hinna arvutamisel arvesse võetud Itaalia riigiriski preemiat, käsitades Itaalia riigivõlakirjade intressimäära riskivaba intressimäärana ning lisades aktsiariski preemiale riigiriski preemia, ehkki neist kahest elemendist ainult ühe arvessevõtmine oleks piisav. Mis puudutab omakapitali hinda, mida kasutati varade RFI-lt Trenitaliale üleandmise hindamisel, siis see sisaldab täiendavat riskipreemiat (vt tabel 12), mida omakapitali hinna tavamääratlus ei sisalda (vt joonealune märkus 119). Kuna selle lähenemisviisi tulemuseks on varasid saanud äriühingute kapitali kaalutud keskmise hinna ülempiir, teeb komisjon põhjenduses 183 osutatud tundlikkusanalüüsi üksnes RFI seisukohast, määrates kindlaks kriitilise diskontomäära, mille puhul RFI omakapitali vähenemine muutub võrdseks varasid saanud äriühingute omakapitali suurenemisega. Komisjoni hinnangul on sellised kriitilised diskontomäärad järgmised ([124]):

a) varade üleandmisel RFI-lt FS Logisticale on kapitali kaalutud keskmine hind 6,8 %, mitte 11,74 %, nagu eeldati uuringutes;

([122]) **RFI püsiva kasvumäära** kriitilise väärtuse hindamiseks kasutab komisjon samu finantsprognoose ja muude asjakohaste parameetrite samu väärtusi, mida PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes kasutati RFI omakapitali väärtuse hindamiseks. Lisaks ei muuda komisjon ühtegi parameetrit ega finantsprognoosi, mille alusel määrati kindlaks Trenitalia ja FS Logistica omakapitali väärtus. Seega on need väärtused samad nagu PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes. RFI püsiva kasvumäära kriitiline väärtus on sellise võrrandi lahendus, mille ühel poolel on RFI omakapitali väärtus, mis sõltub ainult ühest teadmata parameetrist (st püsivast kasvumäärast), ja teisel poolel on Trenitalia/FS Logistica omakapitali väärtus (st PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes arvutatud väärtus).

([123]) Kõrgem diskontomäär vähendab vastavalt RFI ja varasid saanud äriühingute rahavoogude vähenemise ja suurenemise nüüdisväärtust. Lisaks vähendab see Gordoni kasvuvalemi alusel arvutatud lõppväärtust.

([124]) RFI **diskontomäära** kriitilise väärtuse hindamiseks kasutab komisjon samu finantsprognoose ja muude asjakohaste parameetrite samu väärtusi, mida PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes kasutati RFI omakapitali väärtuse hindamiseks. Lisaks ei muuda komisjon ühtegi parameetrit ega finantsprognoosi, mille alusel määrati kindlaks Trenitalia ja FS Logistica omakapitali väärtus. Seega on need väärtused samad nagu PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes. RFI diskontomäära kriitiline väärtus on sellise võrrandi lahendus, mille ühel poolel on RFI omakapitali väärtus, mis sõltub ainult ühest teadmata parameetrist (st diskontomäärast), ja teisel poolel on Trenitalia/FS Logistica omakapitali väärtus (st PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringutes arvutatud väärtus).

b) varade üleandmisel RFI-lt Trenitaliale on omakapitali hind 3,4 %, mitte 11,62 %, nagu eeldati uuringutes.

Komisjon peab selliseid kapitali kaalutud keskmise hinna ja omakapitali hinna kriitilisi väärtusi põhjendamatult madalaks järgmistel põhjustel. Omakapitali hinna alampiiriks hindab komisjon 7 %, mis on märksa kõrgem kui kriitiline 3,4 %-line omakapitali hind. Kooskõlas turutavaga arvutatakse see alampiir joonealuses märkuses 119 esitatud meetodi alusel, eeldades, et riskivaba intressimäär (pluss riigiriski preemia) on 4,4 %, ([125]) aktsiariski preemia on 4,79 % ([126]) ja beeta on 0,54 %. ([127]) Kapitali kaalutud keskmise hinna puhul tugineb komisjon väärtusele 6,87 %. See väärtus on väga lähedane punktis a nimetatud kriitilisele kapitali kaalutud keskmisele hinnale 6,8 %, kuid selle aluseks on konservatiivne eeldus, et võlapreemia on 0 %. ([128]) Seetõttu leiab komisjon, et varade üleandmise otsuste tegemise ajal teada olnud turuandmetel põhinevaid alternatiivseid kapitali kaalutud keskmise hinna väärtusi arvesse võttes on varade üleandmine kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(186) Kokkuvõttes leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise aluseks olevad finantsprognoosid ja hindamise eeldused on usaldusväärsed ja põhjendatud. Lisaks märgib komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise tulemused on alternatiivsetele konservatiivsetele hindamise eeldustele vastupidavad.

8.1.1.2.4. Järeldus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise kohta

(187) Kokkuvõttes kinnitab PwC 2019. aasta aprilli ja detsembri uuringute metoodika, finantsprognooside ja parameetrite hindamine komisjoni poolt ning nende uuringute aluseks olevate eelduste ja nende tulemuste usaldusväärsuse kontrollimine, et varade üleandmine RFI-lt FS Logisticale ja Trenitaliale oli turutingimustega kooskõlas.

(188) Kuna varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale oli turutingimustega kooskõlas, järeldab komisjon, et iga üksnes kasumlikkusest lähtuv eraõiguslik ettevõtja oleks sellise üleandmise läbi viinud. Sellest järeldub, et uurimisalused meetmed ei andnud Trenitaliale ja FS Logisticale majanduslikku eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.1.3. Järeldus abi olemasolu kohta

(189) Nagu on märgitud põhjenduses 188, leiab komisjon, et varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale ei andnud Trenitaliale ega FS Logisticale majanduslikku eelist. Kuna ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tingimused on kumulatiivsed, ei ole seega vaja hinnata, kas kõnealune varade üleandmine hõlmas riigi ressursse, kas see oli seostatav Itaalia riigiga, kas see oli valikuline, kas see kahjustas või ähvardas kahjustada konkurentsi ning kas see mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.

9. **JÄRELDUS**

(190) Nagu on märgitud põhjenduses 189, järeldab komisjon, et varade üleandmine RFI-lt Trenitaliale ja FS Logisticale ei andnud Trenitaliale ja FS Logisticale majanduslikku eelist ega kujutanud seega endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Meede, mis seisnes 2009. aasta septembris 31 varaobjekti üleandmises Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.-lt Trenitalia S.p.A-le, ei kujuta endast Trenitalia S.p.A.-le antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([125]) Itaalia 10-aastaste riigivõlakirjade intressimäär (2007. aasta oktoobri–detsembri keskmine).

([126]) Allikas: prof Damodarani ülevaade riigiriski preemiatest, kättesaadav aadressil https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls. Answath Damodaran on New Yorgi ülikooli Sterni ärikolledži rahandusprofessor ning omakapitali ja muude varade hindamise juhtiv ekspert.

([127]) Sarnaste taristuettevõtjate finantsvõimendusega kohandatud beeta. Allikas: E.CA uuring, lk 38 ja 39.

([128]) Arvutuses, mida selgitatakse joonealuses märkuses 119, on eeldustena võetud aluseks ka omakapitali hind 7 % (st põhjenduses 185 arvutatud omakapitali hinna alampiir) ning RFI kapitali struktuur, mille alusel määrati kindlaks omakapitali ja võlakapitali hinna kaalud (vt tabel 12).

Artikkel 2

Meetmed, mis seisnesid 2007. aasta detsembris 10 varaobjekti, 2008. aasta detsembris 42 varaobjekti ja 2011. aasta juulis 5 varaobjekti üleandmises Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.-lt FS Logistica S.p.A.-le, ei kujuta endast FS Logistica S.p.A.-le antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 24. november 2023

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Didier REYNDers