Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/2864

2024 11 18

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2024/2864

2023 m. lapkričio 24 d.

dėl Italijos valstybės pagalbos bendrovėms „Trenitalia SpA“ ir „FS Logistica SpA“ priemonių (SA.32179 (2014/C))

(pranešta dokumentu Nr. C(2023) 7891)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal šią (-ias) nuostatą (-as) ([1]) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2010 m. gruodžio 29 d. Komisija gavo skundą dėl įtariamos valstybės pagalbos, kurią Italija suteikė bendrovei „Trenitalia S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Trenitalia“) per bendrovę „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ (toliau – bendrovė RFI). Tiek „Trenitalia“, tiek RFI yra bendrovės „Ferrovie dello Stato S.p.A.“ (toliau – bendrovė FS) patronuojamosios bendrovės (žr. 2.1 skirsnį). Skundo pateikėjo teigimu, tam tikras FS grupės ([2]) geležinkelių infrastruktūros turto perdavimas iš bendrovės RFI kitoms tos grupės bendrovėms buvo susijęs su pagalba. Šis skundas užregistruotas numeriu SA.32179 (2010/CP).

(2) 2011 m. vasario 11 d. Komisija šį skundą perdavė Italijos valdžios institucijoms ir paprašė pateikti informacijos apie tiriamas priemones. 2011 m. balandžio 1 d. Italija pateikė dalinį atsakymą į šį prašymą. 2011 m. birželio 14 d. Komisija išsiuntė Italijai priminimą, prašydama pateikti trūkstamą informaciją. 2011 m. liepos 12 d. Italija pateikė papildomos informacijos, atsakydama į 2011 m. vasario 11 d. Komisijos prašymą pateikti informaciją.

(3) 2011 m. lapkričio 24 d. Komisija Italijos paprašė papildomos informacijos. 2012 m. sausio 31 d. Italija pateikė prašomą informaciją. 2013 m. sausio 8 d. Italija Komisijai pateikė papildomą informaciją.

(4) 2014 m. kovo 28 d. raštu Komisija informavo Italiją, kad nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) dėl tam tikro bendrovės RFI turto perdavimo bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica S.p.A.“ (toliau – tiriamos priemonės).

(5) Sprendime pradėti procedūrą Komisija taip pat informavo Italiją, kad nusprendė pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl kompensacijos, kurią Italija suteikė bendrovei „Trenitalia“ už viešųjų paslaugų įsipareigojimų krovinių vežimo geležinkeliais srityje vykdymą (byla SA.32953). Tos priemonės vertinimas pagal valstybės pagalbos taisykles yra atskiro galutinio Komisijos sprendimo objektas.

([1]) OL C 156, 2014 5 23, p. 77.

([2]) Šiame sprendime FS grupe vadinamos FS ir jai priklausančios bei jos kontroliuojamos bendrovės, įskaitant RFI ir „Trenitalia“. FS grupės struktūros apibūdinimas pateiktas šio sprendimo 2 skirsnyje, taip pat skelbiamas oficialiame FS grupės tinklalapyje adresu https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) 2014 m. balandžio 22 d. Italija paprašė pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti; Komisija šį prašymą patenkino 2014 m. balandžio 28 d. 2014 m. gegužės 21 d. Italija paprašė dar kartą pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti; Komisija šį prašymą patenkino kitą dieną.

(7) 2014 m. gegužės 23 d. sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([3]). Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl tiriamų priemonių.

(8) 2014 m. birželio–liepos mėn. Komisija gavo Italijos ir trijų suinteresuotųjų šalių pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. Italija pastabas pateikė 2014 m. birželio 24 d. 2014 m. birželio 13 d. privačių krovinių vežėjų geležinkeliais asociacija „FerCargo“ paprašė pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti ir Komisija šį prašymą patenkino; asociacija „FerCargo“ pateikė pastabas 2014 m. liepos 8 d. 2014 m. birželio 16 d. bendrovė FS paprašė pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti ir Komisija šį prašymą patenkino; bendrovė FS pastabas FS grupės vardu pateikė 2014 m. liepos 23 d. 2014 m. birželio 19 d. pastabas pateikė Europos geležinkelių ir infrastruktūros įmonių bendrija (toliau – CER).

(9) 2014 m. birželio 20 d. ir rugpjūčio 6 d. Komisija perdavė Italijai suinteresuotųjų šalių pastabas. 2014 m. rugsėjo 24 d. Italija paprašė pratęsti terminą pastaboms dėl suinteresuotųjų šalių pastabų pateikti. Komisija šį prašymą patenkino kitą dieną. 2014 m. lapkričio 20 d. Italija atsiuntė savo pastabas dėl suinteresuotųjų šalių pastabų. 2015 m. lapkričio 4 d. Italija savo pastabas papildė papildoma informacija.

(10) 2017 m. rugsėjo 20 d. Komisija išsiuntė Italijai prašymą pateikti informaciją, į kurį Italija atsakė 2017 m. lapkričio 16 ir 30 d. 2017 m. gruodžio 22 d. Komisija išsiuntė Italijai papildomą prašymą pateikti informaciją, į kurį Italija iš dalies atsakė 2018 m. sausio 31 d. 2018 m. kovo 21 d. įvyko Komisijos tarnybų ir Italijos valdžios institucijų susitikimas. 2018 m. balandžio 3 d. Komisija išsiuntė Italijai papildomą prašymą pateikti informaciją, į kurį Italija atsakė 2018 m. gegužės 23 d. 2018 m. gruodžio 17 d. įvyko Komisijos tarnybų ir Italijos valdžios institucijų susitikimas, po to 2019 m. sausio 22 d. įvyko dar vienas susitikimas. 2019 m. balandžio 26 d. ir birželio 28 d. Italija pateikė papildomą informaciją.

(11) 2019 m. gruodžio 20 d. Komisija išsiuntė Italijai prašymą pateikti informaciją, į kurį Italija atsakė 2020 m. sausio 31 d.

(12) 2020 m. pradžioje prasidėjo COVID-19 pandemija, sukėlusi didelį Sąjungos ekonomikos sukrėtimą ir pareikalavusi koordinuoto valstybių narių ir Sąjungos institucijų ekonominio atsako, kad būtų sušvelninti neigiami padariniai Sąjungos ekonomikai. Šiomis išskirtinėmis aplinkybėmis Komisija stengėsi skubiai reaguoti į pranešimus apie valstybės pagalbos priemones, suteiktas dėl COVID-19 protrūkio, ir ėmėsi visų būtinų procedūrų supaprastinimų, kad Komisija galėtų greitai patvirtinti pagalbos priemones ([4]). COVID-19 krizės laikotarpiu Komisija turėjo teikti pirmenybę valstybės pagalbos priemonėms dėl COVID-19 ([5]); todėl buvo vėluojama užbaigti oficialią tyrimo procedūrą dėl tiriamų priemonių, taip pat vėluojama užbaigti kitas procedūras.

([3]) Žr. 1 išnašą.

([4]) Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos Centriniam Bankui, Europos investicijų bankui ir Euro grupei „Suderintas ekonominis atsakas į COVID-19 protrūkį“, COM(2020) 112 *final*, 2020 3 13, 5 skirsnis.

([5]) Komisijos sprendimų, priimtų dėl COVID-19 krizės, sąrašas skelbiamas Konkurencijos GD svetainėje adresu https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. spalio 20 d.).

(13) Be to, 2022 m. vasario 24 d. Rusija pradėjo karinę agresiją prieš Ukrainą. Tiesioginis ir netiesioginis Rusijos karinės agresijos poveikis turėjo ekonominių padarinių visai vidaus rinkai. Komisijai reikėjo skubiai reaguoti į tą situaciją, kad būtų sušvelninti neigiami socialiniai ir ekonominiai padariniai Sąjungoje. Tokiomis aplinkybėmis Komisijos buvo prašoma skubiai reaguoti į pranešimus apie valstybės pagalbos priemones, suteiktas dėl Ukrainos krizės ([6]). 2022 ir 2023 m. Komisija turėjo teikti pirmenybę tų valstybės pagalbos priemonių nagrinėjimui ([7]), todėl dar labiau vėlavo užbaigti oficialią tyrimo procedūrą dėl tiriamų priemonių.

(14) 2023 m. spalio 17 d. Italija išimties tvarka sutiko nesinaudoti savo teisėmis pagal SESV 342 straipsnį, taikomą kartu su Reglamento 1/1958 ([8]) 3 straipsniu, ir su tuo, kad šis sprendimas būtų priimtas ir paskelbtas anglų kalba.

2. FS GRUPĖS APIBŪDINIMAS IR RINKOS ATVĖRIMO APLINKYBĖS

2.1. FS grupės reorganizavimas

(15) Bendrovė „Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni“ (toliau – buvusi bendrovė FS) buvo visiškai vertikaliai integruota Italijos geležinkelio įmonė ir vienintelis juridinis asmuo, atsakingas už viešąjį keleivių ir krovinių vežimą geležinkeliais, iki praėjusio amžiaus dešimtojo dešimtmečio pabaigoje pradėto restruktūrizavimo. Buvusi bendrovė FS valdė visą turtą, kuris buvo būtinas jos pareigoms vykdyti, ir 100 % jos akcijų priklausė Italijos ekonomikos ir finansų ministerijai (toliau – EFM).

(16) 1998–2001 m. Italija vykdė buvusios bendrovės FS reorganizavimą, įsteigdama naujas patronuojamąsias bendroves, atsakingas už skirtingas veiklos sritis, kurioms buvusi bendrovė FS perdavė visą savo turtą ir veiklą. Visų pirma Italija įsteigė naują kontroliuojančiąją bendrovę, kurią 100 % kontroliuoja EFM, t. y. bendrovę FS, kuriai priklauso ir kuri kontroliuoja visas įvairiose veiklos srityse veikiančias bendroves, įskaitant:

a) 2000 m. birželio mėn. įsteigtą bendrovę „Trenitalia“, kuriai buvo pavesta teikti vežimo geležinkeliais paslaugas (anksčiau jas teikė buvusios bendrovės FS keleivių, regioninio transporto ir krovinių vežimo padaliniai ir riedmenų technologijų skyrius);

b) 2001 m. liepos mėn. įsteigtą bendrovę RFI, kuri tapo vienintele geležinkelių infrastruktūros savininke ir valdytoja. Bendrovė RFI taip pat laikinai valdė ir tvarkė turtą, kuriam taikomos vertinamos priemonės, kol šis turtas buvo perduotas kitiems FS grupės subjektams (žr. 3.1 skirsnį).

Bendrovės „Trenitalia“ ir RFI, taip pat kontroliuojančioji bendrovė FS ir jos kontroliuojamos bendrovės sudaro FS grupę, kuri visiškai priklauso EFM.

(17) Vykdant 16 konstatuojamojoje dalyje nurodytą reorganizavimą, visas turtas, reikalingas atitinkamai veiklai vykdyti, turėjo būti perduotas bendrovei „Trenitalia“ ir kitiems naujai įsteigtiems subjektams, nurodytiems 18 konstatuojamojoje dalyje, kaip antai bendrovei „FS Logistica“, taip pat kitiems subjektams, kurie nėra įtraukti į šį tyrimą. Tačiau tam tikro nekilnojamojo turto perdavimui trukdė teisinės ir techninės kliūtys ([9]), dėl kurių reorganizavimo užbaigimas buvo lėtesnis.

([6]) Komisijos komunikatas „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti krizės sąlygomis reaguojant į Rusijos agresiją prieš Ukrainą, sistema“ (OL C 131 I, 2022 3 24, p. 1).

([7]) Sprendimų, kuriuos Komisija priėmė pagal laikinąją valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti krizės ir pereinamojo laikotarpio sąlygomis reaguojant į Rusijos agresiją prieš Ukrainą, sistemą sąrašas skelbiamas Konkurencijos GD svetainėje ir adresu https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_lt (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. spalio 16 d.).

([8]) Reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje, (OL 17, 1958 10 6, p. 385/58).

([9]) Visų pirma Italija pažymi, kad prieš perskirstymą reikėjo surinkti, suskirstyti į kategorijas ir patikrinti būtinus kadastrinius, administracinius ir apskaitos dokumentus, susijusius su turtu, kuris turėjo būti perduotas bendrovei „Trenitalia“. Taigi bendrovė RFI, gavusi visus infrastruktūros objektus iš buvusios bendrovės FS, laikinai išlaikė jų, įskaitant tuos, kurie turėjo būti perduoti bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, nuosavybę.

(18) Italijos teigimu, vykdydama 16 konstatuojamojoje dalyje nurodytą FS grupės reorganizavimo procesą, 2007 m. gegužės 17 d. bendrovės FS valdyba patvirtino 2007–2011 m. verslo planą ([10]). Atsižvelgdama į didelius FS grupės finansinius nuostolius (daugiau kaip 2 mlrd. EUR 2006 m.), bendrovė FS patvirtino vidaus restruktūrizavimo planą, kuriuo siekiama atkurti FS grupės finansinį gyvybingumą. Be sąnaudų mažinimo priemonių, FS grupė nusprendė padidinti savo veiklos pajamas, visų pirma racionalizuodama įvairiuose FS grupės subjektuose išsklaidytą nekilnojamąjį turtą ir įrenginius. Tam buvo įsteigtos specialios patronuojamosios bendrovės, kurioms buvo perduotas konkrečiai veiklai vykdyti naudojamas turtas:

a) logistikos paslaugos; šiuo tikslu 2007 m. įsteigta nauja bendrovė „FS Logistica S.p.A.“ (toliau – bendrovė „FS Logistica“), kuri, remiantis kitų Europoje įsitvirtinusių rinkos dalyvių („DB Schenker“ Vokietijoje ir SNCF priklausančios bendrovės „Geodis“ Prancūzijoje) pavyzdžiu, siūlė integruotas logistikos paslaugas. 2017 m. sausio 1 d. bendrovės „FS Logistica“ pavadinimas pakeistas į „Mercitalia Logistics S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Mercitalia Logistics“) ([11]);

b) judumo paslaugos ir nekilnojamojo turto valdymas; šiuo tikslu 2008 m. vasario 27 d. įsteigta nauja patronuojamoji bendrovė „FS Servizi Urbani S.p.A.“, kad būtų kuo labiau padidinta bendrovei FS priklausančio nekilnojamojo turto vertė;

c) inžinerijos paslaugos užsienio rinkose; šias paslaugas teikė bendrovė „Italferr S.p.A.“.

(19) Italijos teigimu, 2007–2011 m. verslo plano įgyvendinimas padėjo atkurti bendrovės FS finansinę padėtį, kaip nurodyta 1 lentelėje:

1 lentelė

Pagrindiniai bendrovės FS pelno ir nuostolio ataskaitos, balanso ir finansiniai duomenys

(mln. EUR)

	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
Pagrindiniai pelno ir nuostolio ataskaitos duomenys								
Veiklos pajamos	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Veiklos išlaidos	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Bendroji pelno marža	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Veiklos pelnas (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Grynasis pelnas (nuostolis)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Pagrindinė nuosavo kapitalo ir finansinė informacija								
Grynasis investuotas kapitalas	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Nuosavas kapitalas	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Grynoji finansinė būklė	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Skolos ir nuosavo kapitalo santykis	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) Šiame sprendime 2007–2011 m. pramonės planas (*Piano industriale 2007–2011*) taip pat vadinamas 2007–2011 m. verslo planu.
([11]) Šaltinis – bendrovės FS 2017 m. metinė ataskaita, p. 13 (it. *Relazione finanziaria annuale*).

(mln. EUR)

	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
Laikotarpio techninės investicijos	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų 2014 m. liepos 23 d. pastabose pateikta informacija.

Pastaba
2007–2008 m. laikotarpio duomenys pateikiami pagal nacionalinius apskaitos principus ITA GAAP, o 2009–2013 m. laikotarpio duomenys grindžiami TFAS (tarptautiniais finansinės atskaitomybės standartais).

2.2. **Su Komisijos tyrimu susijusių FS patronuojamųjų bendrovių apibūdinimas**

(20) Su tiriamomis priemonėmis, aprašytomis 3 skirsnyje, susijusios trys FS patronuojamosios bendrovės (RFI, „Trenitalia“ ir „FS Logistica“).

2.2.1. *RFI*

(21) Bendrovė RFI yra atsakinga už geležinkelių infrastruktūros valdymą Italijoje pagal 2000 m. Transporto ir navigacijos ministerijos dekretu suteiktą 60 metų koncesiją ([12]). Todėl bendrovė RFI turi teisinį geležinkelių infrastruktūros statybos, priežiūros ir eksploatavimo, geležinkelių saugos ir traukinių linijų paskyrimo geležinkelio įmonėms monopolį. Bendrovės RFI statute numatyta, kad ji taip pat gali rinkoje vykdyti visą veiklą ar operacijas, kurios laikomos būtinomis ar tinkamomis jos užduotims vykdyti ([13]).

(22) Pagrindinis bendrovės turtas yra pati geležinkelių infrastruktūra. Pagrindinės RFI veiklos rūšys yra šios:

a) nacionalinės geležinkelių infrastruktūros projektavimas, statyba, perdavimas eksploatuoti, valdymas ir priežiūra, traukinių eismo kontrolės ir saugos sistemų valdymas;

b) geležinkelių infrastruktūros integracijos skatinimas ir bendradarbiavimas su kitais geležinkelių infrastruktūros valdytojais;

c) kitos infrastruktūros valdytojui pagal atitinkamus teisės aktus pavestos užduotys, pavyzdžiui, prieigos prie infrastruktūros ir paslaugų valdymas ir geležinkelio bendrovių mokėtinų mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra rinkimas.

(23) Bendrovė RFI, kaip Italijos geležinkelių infrastruktūros valdytojo, teikiamos paslaugos apima prieigos prie geležinkelių infrastruktūros suteikimą geležinkelio įmonėms, infrastruktūros priežiūrą ir plėtrą, saugumo ir saugos standartų laikymosi užtikrinimą ir saugumo sertifikatų išdavimą ([14]).

([12]) Italijos valstybė buvusią bendrovę FS paskyrė infrastruktūros valdytoja 2000 m. spalio 31 d. dekretu *Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T*. 2001 m. liepos mėn. bendrovė RFI perėmė buvusios bendrovės FS infrastruktūros valdytojo pareigas.

([13]) Šios užduotys apima: nekilnojamojo turto pirkimą ar pardavimą, komercinės, pramoninės ar finansinės veiklos, susijusios su bendrovės veiklos tikslais, plėtojimą; kitų bendrovių, kurių tikslai yra panašūs, susiję ar padeda siekti jos pačios tikslų, akcijų įsigijimą, užstato ir garantijų teikimą trečiosioms šalims ir pan.

([14]) 2001–2007 m. programų sutarties 4 straipsnis.

(24) Bendrovės RFI pajamas iš esmės sudaro pajamos iš infrastruktūros paslaugų (tinklo naudojimo mokesčiai, elektrinės traukos pardavimas, keltų paslaugos ir valstybės įnašai tinklo priežiūrai). Bendrovės RFI finansinė padėtis 2006–2013 m. pateikta 2 lentelėje:

2 lentelė

Pagrindiniai bendrovės RFI pelno ir nuostolio ataskaitos, balanso ir finansiniai duomenys

(mln. EUR)

	2006 m.	2007 m. (*)	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
Pagrindiniai pelno ir nuostolio ataskaitos duomenys								
Veiklos pajamos	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Veiklos išlaidos	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Bendroji pelno marža	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Veiklos pelnas (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Grynasis pelnas	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Pagrindinė nuosavo kapitalo ir finansinė informacija								
Grynasis investuotas kapitalas	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Nuosavas kapitalas	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Grynoji finansinė būklė	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Skolos ir nuosavo kapitalo santykis	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų 2014 m. liepos 23 d. pastabose pateikta informacija.

Pastaba

2006–2008 m. laikotarpio duomenys pateikiami pagal nacionalinius apskaitos principus ITA GAAP, o 2009–2013 m. laikotarpio duomenys grindžiami TFAS (tarptautiniais finansinės atskaitomybės standartais).

(*) 2008 m. pirmą kartą taikytas naujas riedmenų naudojimo sąnaudų (nusidėvėjimo) principas. Todėl 2007 m. duomenys taip pat buvo suderinti atsižvelgiant į geležinkelio stoties / manevravimo sektoriaus atskyrimą perduodant bendrovei RFI.

2.2.2. *„Trenitalia“*

(25) Bendrovė „Trenitalia“ įsteigta 2000 m. kaip visiškai kontroliuojama FS patronuojamoji bendrovė. Tuo metu, kai buvo priimtos ir įgyvendintos tiriamos priemonės, taip pat oficialaus tyrimo pradžios dieną bendrovė „Trenitalia“ vykdė keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais veiklą. Šiuo metu „Trenitalia“ yra didžiausia geležinkelių įmonė Italijoje, keleivius vežanti tolimojo, vietinio ir regioninio susisiekimo traukiniais; nuo 2017 m. sausio mėn. krovinių vežimo paslaugas teikia bendrovė „Mercitalia Rail“.

(26) Bendrovės „Trenitalia“ finansinė padėtis 2006–2013 m. pateikta 3 lentelėje:

3 lentelė

Pagrindiniai bendrovės „Trenitalia“ pelno ir nuostolio ataskaitos, balanso ir finansiniai duomenys

(mln. EUR)

	2006 m.	2007 m. (*)	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
Pagrindiniai pelno ir nuostolio ataskaitos duomenys								
Veiklos pajamos	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Veiklos išlaidos	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Bendroji pelno marža	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Veiklos pelnas (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Grynasis pelnas	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Pagrindinė nuosavo kapitalo ir finansinė informacija								
Grynasis investuotas kapitalas	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Nuosavas kapitalas	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Grynoji finansinė būklė	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Skolos ir nuosavo kapitalo santykis	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų 2014 m. liepos 23 d. pastabose pateikta informacija.

Pastabos

2006–2008 m. laikotarpio duomenys pateikiami pagal nacionalinius apskaitos principus ITA GAAP, o 2009–2013 m. laikotarpio duomenys grindžiami TFAS (tarptautiniais finansinės atskaitomybės standartais).

(*) 2008 m. pirmą kartą taikytas naujas riedmenų naudojimo (nusidėvėjimo) sąnaudų principas. Todėl 2007 m. duomenys taip pat buvo suderinti atsižvelgiant kelyno / manevravimo sektoriaus atskyrimą ir perdavimą bendrovei RFI.

(27) Nuo 2017 m. sausio mėn. bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo veikla buvo perduota naujai įsteigtai bendrovei „Mercitalia Rail S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Mercitalia Rail“), kurią visiškai kontroliuoja bendrovė „Mercitalia Logistics“ ([15]). Per bendrovę „Mercitalia Logistics“ FS grupė teikia krovinių vežimo paslaugas Italijoje ir užsienyje, naudodama tiek įprastinio, tiek mišriojo vežimo būdus.

2.2.3. *„FS Logistica“*

(28) Bendrovė „FS Logistica“ įsteigta 2007 m. bendrovei FS priėmus sprendimą sutelkti visą FS grupės vykdomą logistikos veiklą į vieną specialų veiklos vykdytoją. Iki 2017 m. (kai bendrovės pavadinimas pakeistas į „Mercitalia Logistics“) ([16]) bendrovė „FS Logistica“ teikė logistikos paslaugas krovinių vežimo sektoriuje, apimančias geležinkelius, įvairiarūšio transporto sprendimus, sandėliavimą, krovos darbus ir visas susijusias nekilnojamojo turto operacijas. Bendrovė „FS Logistica“ niekada nebuvo laikoma geležinkelio įmone, kaip apibrėžta Tarybos direktyvos 91/440/EEB ([17]) 3 straipsnyje, nes ji nevykdė traukinių traukos darbų.

([15]) Bendrovė „Trenitalia“ perdavė bendrovei „Mercitalia Rail“ visą savo turtą ir įsipareigojimus, susijusius su krovinių vežimo paslaugomis ir logistika. Šaltinis – bendrovės „Trenitalia SpA“ 2017 m. metinė ataskaita, p. 26 ir 36 (it. *Relazione finanziaria annuale*).

([16]) Žr. 2017 m. bendrovės FS metinę ataskaitą dėl finansinės informacijos, p. 13.

([17]) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991 8 24, p. 25).

2.3. **Vežimo geležinkeliais liberalizavimo Sąjungoje ir Italijoje aplinkybės**

2.3.1. *Sąjungoje*

(29) Sąjungos lygmeniu **krovinių** vežimas geležinkeliais buvo liberalizuotas paeiliui trimis etapais.

(30) Pirmoji teisėkūros iniciatyva praėjusio amžiaus dešimtojo dešimtmečio pradžioje buvo priimta Direktyva 91/440/EEB, kurią valstybės narės turėjo perkelti į nacionalinę teisę iki 1993 m. sausio 1 d. Tuo aktu buvo pradėtas geležinkelių transporto liberalizavimas, nustatant tarptautinių grupių ir geležinkelio įmonių, teikiančių mišriojo ([18]) tarptautinio krovinių vežimo paslaugas, teisę naudotis geležinkelių infrastruktūra, kartu nustatant infrastruktūros valdymo ir vežimo veiklos atskyrimo principą. Tas principas buvo taikomas ne struktūrai, o funkcijoms, visų pirma apskaitos funkcijai. Pagal tą direktyvą atskyrimą galima buvo atlikti vienoje įmonėje įkuriant atskirus padalinius arba patikint infrastruktūrą valdyti atskiram subjektui. Tačiau šis teisinis atskyrimas nebuvo privalomas.

(31) Direktyva 91/440/EEB buvo iš dalies pakeista Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB ([19]), kuri buvo vadinamojo pirmojo geležinkelių dokumento rinkinio ([20]), kurį valstybės narės turėjo perkelti į nacionalinę teisę iki 2003 m. kovo 15 d., dalis. Direktyvos 91/440/EEB, iš dalies pakeistos Direktyva 2001/12/EB, 10 straipsnio 3 dalimi geležinkelio įmonėms buvo suteikta nediskriminacinė prieigos teisė toliau nurodytų rūšių paslaugoms teikti:

a) tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle (TERFN) ([21]);

b) tarptautinėms krovinių vežimo visame Sąjungos geležinkelių tinkle paslaugoms nuo 2008 m. kovo 15 d.

(32) Siekiant pagerinti saugą, sąveiką ir atverti krovinių vežimo geležinkeliais rinką, buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB ([22]), kuri buvo vadinamojo antrojo geležinkelių dokumento rinkinio ([23]) dalis. Šia direktyva geležinkelio įmonėms buvo nustatyta prieigos teisė toliau nurodytų rūšių paslaugoms teikti:

a) tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms visame Sąjungos geležinkelių tinkle nuo 2006 m. sausio 1 d. (taip numatant 2008 m. kovo 15 d. galutinį terminą, nustatytą Direktyvoje 2001/12/EB);

b) visų rūšių krovinių vežimo paslaugoms (įskaitant nacionalinį vežimą) nuo 2007 m. sausio 1 d.

(33) Todėl nuo 2003 m. kovo 15 d. krovinių vežimo geležinkeliais rinka buvo atverta konkurencijai transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle, nuo 2006 m. sausio 1 d. – tarptautinio krovinių vežimo visame Sąjungos geležinkelių tinkle ir nuo 2007 m. sausio 1 d. – krovinių kabotažo geležinkeliais rinkoje. Todėl laikoma, kad nuo 2007 m. sausio 1 d. krovinių vežimas geležinkeliais yra visiškai liberalizuotas Sąjungos lygmeniu teikiant nacionalines ir tarptautines paslaugas.

([18]) Mišrusis vežimas apibrėžiamas kaip įvairiarūšis vežimas, kai vežimas keliais galimas tik labai ribota maršruto dalimi, žr. 1975 m. vasario 17 d. Tarybos direktyvos 75/130/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 48, 1975 2 22, p. 31) 1 straipsnį.

([19]) 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, (OL L 75, 2001 3 15, p. 1).

([20]) Pirmąjį geležinkelių dokumentų rinkinį taip pat sudarė 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo, (OL L 75, 2001 3 15, p. 26) ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29).

([21]) Maždaug 50 000 km ilgio geležinkelių tinklas, kaip nurodyta Direktyvos 2001/12/EB 10a straipsnyje ir I priede, Italijoje apimantis geležinkeliu sujungtus Ankonos, Bario, Brindizio, Čivitavekijos, Genujos, Džoja Tauro, Specijos, Livorno, Neapolio, Pjombino, Ravenos, Salerno, Savonos, Taranto, Triesto, Venecijos uostus.

([22]) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, (OL L 164, 2004 4 30, p. 164).

([23]) Antrąjį geležinkelių dokumentų rinkinį taip pat sudarė 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose (OL L 164, 2004 4 30, p. 44); 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/50/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos, (OL L 164, 2004 4 30, p. 114) ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą, (OL L 164, 2004 4 30, p. 1).

(34) Direktyva 91/440/EEB su pakeitimais, padarytais direktyvomis 2001/12/EB ir 2004/51/EB, buvo konsoliduota ir nuo 2015 m. birželio 17 d. panaikinta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES ([24]). Direktyvos 2012/34/ES 10 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad: „geležinkelio įmonėms suteikiama teisė lygiavertėmis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra visose valstybėse narėse visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti“.

(35) Kalbant apie **keleivių** vežimą geležinkeliais, trečiuoju geležinkelių dokumentų rinkiniu (priėmus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/58/EB ([25])) nuo 2010 m. sausio 1 d. tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais rinka atverta konkurencijai. Ketvirtuoju geležinkelių dokumentų rinkiniu visiškai liberalizuotas keleivių vežimas geležinkeliais:

— Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370 ([26]), kuria iš dalies pakeista Direktyva 2012/34/ES, nuo 2019 m. sausio 1 d. geležinkelio įmonėms suteikta prieiga prie nacionalinių geležinkelių tinklų ([27]),

— Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/2338 ([28]) nuo 2019 m. gruodžio 3 d. nustatyta pareiga rengti konkursus dėl viešojo paslaugų pirkimo sutarčių, o pereinamojo laikotarpio pabaiga nustatyta 2023 m. gruodžio 24 d. ([29])

2.3.2 *Italijoje*

(36) Italija pirmą kartą liberalizavo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas 2003 m. spalio 22 d., įsigaliojus 2003 m. liepos 8 d. Įstatymui dekretui Nr. 188/2003 (toliau – Įstatymas dekretas Nr. 188/2003) ([30]), kuriuo į nacionalinę teisę perkeltas pirmasis geležinkelių transporto dokumentų rinkinys. Dėl nacionalinių krovinių vežimo paslaugų, teikiamų nacionalinėje geležinkelių infrastruktūroje, Įstatymo dekreto Nr. 188/2003 6 straipsniu geležinkelio įmonėms, kurios naudojasi nacionaliniu geležinkelių tinklu, suteiktos įvairios prieigos teisės, jei laikomasi tam tikrų reikalavimų ([31]), o užsienyje įsisteigusioms geležinkelio įmonėms taikomas abipusiškumo principas.

([24]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

([25]) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo, (OL L 315, 2007 12 3, p. 44).

([26]) 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu, (OL L 352, 2016 12 23, p. 1).

([27]) Žr. Direktyvos (ES) 2016/2370 3 straipsnį, kuriame numatyta, kad, nors direktyva įsigalioja nuo 2019 m. sausio 1 d., jos nuostatos dėl prieigos prie geležinkelių tinklų taikomos tik tarnybiniam tvarkaraščiui, kuris pradeda galioti nuo 2020 m. gruodžio 14 d.

([28]) 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/2338, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, kiek tai susiję su vidaus keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos atvėrimu, (OL L 354, 2016 12 23, p. 22).

([29]) Žr. 1 straipsnio 9 dalies a punktą.

([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*). Įstatymu dekretu Nr. 188/2003 pakeisti du Prezidento dekretai (*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*) ir *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*) kuriais į nacionalinę teisę buvo perkeltos direktyvos 91/440/EB, 95/18/EB ir 95/19/EB.

([31]) Geležinkelio įmonės, ketinančios teikti nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas Italijoje, be Įstatymo dekreto Nr. 188/2003 6 straipsnio 1 dalyje reikalaujamos geležinkelio veiklos licencijos, turėjo turėti specialų infrastruktūros ir transporto ministro leidimą (Įstatymo dekreto Nr. 188/2003 6 straipsnio 2 dalis), kaip apibrėžta 2000 m. gruodžio 23 d. Įstatymo Nr. 388 131 straipsnio 1 dalyje. Tuo įstatymu buvo pagrįsta būtinybė numatyti tokį leidimą, kad Infrastruktūros ir transporto ministerija galėtų riboti geležinkelių tarifų didėjimą ir užtikrinti geležinkelių transporto veiklos Italijoje ekonominį gyvybingumą.

(37) Įstatymu dekretu Nr. 188/2003 taip pat 2003 m. iš dalies ([32]) atverta Italijos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinka Tačiau konkurencija rinkoje išliko *de facto* nedidelė teikiant visas nacionalines paslaugas, kol 2010 m. sausio 1 d. konkurencijai buvo atverta tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais rinka ir 2012 m. bendrovė „Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.“, atėjo į nacionalinių greitojo geležinkelių transporto paslaugų rinką. Konkurencijos rinkoje iš esmės nebuvo, nes dauguma viešojo paslaugų pirkimo sutarčių, išskyrus kelias išimtis ([33]), buvo tiesiogiai sudaromos su bendrove „Trenitalia“.

(38) Italija Direktyvą 2004/51/EB į nacionalinę teisę perkėlė 2007 m. rugpjūčio 10 d. Įstatymu dekretu Nr. 162/2007 ([34]) (įsigaliojusiu 2007 m. spalio 23 d.). Tuo dekretu buvo iš dalies pakeistas Įstatymas dekretas Nr. 188/2003, nuo 2007 m. spalio 23 d. suteikiant geležinkelio įmonėms teisę naudotis Italijos geležinkelių tinklu teisingomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis teikiant tarptautines krovinių vežimo paslaugas, o ne vėliau kaip nuo 2007 m. sausio 1 d. – teisę naudotis geležinkelių infrastruktūra teikiant visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([35]).

(39) Galiausiai Italija Direktyvą 2012/34/ES į nacionalinę teisę perkėlė 2015 m. liepos 15 d. Įstatymu dekretu Nr. 112/2015 ([36]) (įsigaliojusiu 2015 m. liepos 27 d.). Tuo dekretu dar kartą patvirtinta geležinkelio įmonių teisė patekti į krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais rinką teisingomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis, siekiant užtikrinti konkurenciją geležinkelių sektoriuje ([37]).

3. TIRIAMŲ PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

3.1. Turto perdavimo (toliau – turto perdavimas arba priemonės) apibūdinimas

(40) Tiriamos priemonės apima bendrovės RFI 31 turto vienetą, 2009 m. rugsėjo mėn. perduotą bendrovei „Trenitalia“, taip pat bendrovės RFI dešimt turto vienetų, bendrovei „FS Logistica“ perduotų 2007 m. gruodžio mėn., 42 turto vienetus, perduotus 2008 m. gruodžio mėn., ir penkis turto vienetus, perduotus 2011 m. liepos mėn., šiame poskirsnyje apibūdintomis sąlygomis.

(41) Sprendimai perduoti tam tikrą bendrovės RFI geležinkelių infrastruktūros turtą bendrovei „Trenitalia“ buvo priimti 2009 m. rugsėjo 7 d. vykusiame FS valdybos posėdyje ir patvirtinti 2009 m. rugsėjo 10 d. vykusiuose bendrovių RFI ir „Trenitalia“ visuotiniuose susirinkimuose.

(42) Bendrovė RFI perdavė turtą bendrovei „Trenitalia“ tokia tvarka:

a) 2009 m. rugsėjo mėn. bendrovės RFI akcinis kapitalas (it. *capitale sociale e patrimonio*) buvo sumažintas 621 106 000 EUR, panaikinant 621 106 000 paprastųjų akcijų, kurių kiekvienos vertė buvo 1 EUR; tuo pat metu bendrovės „Trenitalia“ akcinis kapitalas buvo padidintas 621 106 000 EUR, išleidžiant 1 242 212 paprastųjų akcijų, kurių kiekvienos (nominalioji) vertė buvo 500 EUR;

b) bendrovė FS išliko vienintelė bendrovių „Trenitalia“ ir RFI akcininkė prieš a punkte aprašytus RFI ir „Trenitalia“ akcinio kapitalo pokyčius ir po jų.

([32]) Atveriant rinką Italijos geležinkelio įmonėms buvo taikoma abipusiškumo sąlyga, kuri 2007 m. buvo panaikinta.

([33]) Kalbant apie bendrovės RFI valdomą tinklą, 2019 m. tik du regionai viešojo paslaugų pirkimo sutartis sudarė konkurso būdu (Aostos Slėnis ir Emilija-Romanija), o kiti regionai viešojo paslaugų pirkimo sutartis sudarė tiesiogiai (išskyrus Lombardiją, kiti 17 regionų sutartis 9 arba 15 metų laikotarpiui sudarė su bendrove „Trenitalia“). Likusiai infrastruktūros daliai, kuri iš dalies priklauso Infrastruktūros ir transporto ministerijai, regionams, provincijoms, savivaldybėms, privatiems subjektams ir kitoms viešosioms įstaigoms, dėl istorinio paveldo taikoma speciali tvarka (šaltinis – „Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice“, red. Matthias Finger ir Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, p. 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]) 2007 m. rugpjūčio 10 d. Įstatymo dekreto Nr. 162/2007 25 straipsnio 1 dalis, iš dalies keičianti Įstatymo dekreto Nr. 188/2003 12 straipsnio 1 dalį.

([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]) 2015 m. liepos 15 d. Įstatymo dekreto Nr. 112/2015 2 straipsnio 1 dalies c punktas.

(43) Tam tikro bendrovės RFI geležinkelių infrastruktūros turto perdavimui bendrovei „FS Logistica“ buvo pritarta bendrovių RFI ir „FS Logistica“ visuotiniuose susirinkimuose, vykusiuose 2007 m. spalio 30 d., 2008 m. lapkričio 26 d. ir 2010 m. gruodžio 20 d. ([38])

(44) Bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „FS Logistica“ buvo atliktas trimis konkrečiais sandoriais, kurie įvyko 2007, 2008 ir 2011 m.:

a) buvo sumažintas bendrovės RFI akcinis kapitalas ir turtas:

i) 2007 m. gruodžio 21 d. – 268 673 758 EUR;

ii) 2008 m. gruodžio 30 d. – 151 786 267 EUR;

iii) 2011 m. liepos 6 d. – 3 186 760 EUR;

b) tuo pat metu bendrovės „FS Logistica“ akcinis kapitalas ir turtas buvo padidinti ta pačia atitinkama verte išleidžiant paprastąsias akcijas;

c) bendrovė FS išliko vienintelė bendrovių „FS Logistica“ ir RFI akcininkė prieš ir po a ir b punktuose aprašytų RFI ir „FS Logistica“ akcinio kapitalo pokyčių.

(45) Posėdžiuose priimtais sprendimais dėl 40 konstatuojamojoje dalyje nurodyto perdavimo įforminti bendrovės FS ir jos patronuojamųjų bendrovių RFI, „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ nuo 2007 m. priimti valdymo sprendimai ([39]).

(46) Tiriamas priemones patvirtino bendrovės FS akcininkas, t. y. Italijos valstybė (toliau EFM). 2009 m. liepos 7 d. Italija Ministro Pirmininko pavedimu ([40]) (toliau – 2009 m. pavedimas) ([41]) patvirtino tam tikro geležinkelių infrastruktūros turto, kuris buvo finansuojamas valstybės lėšomis, perdavimą iš bendrovės RFI bendrovei „Trenitalia“ ir kitoms FS grupės bendrovėms, veikiančioms krovinių vežimo geležinkeliais srityje. 2009 m. pavedime visų pirma buvo nustatyta, kad:

a) bendrovė RFI buvo įgaliota laisvai perduoti konkrečius krovinių vežimo objektus (neįtrauktus į 2009 m. pavedimo 1 priedą ([42])) kitoms FS grupės bendrovėms, įskaitant bendrovę „Trenitalia“, vykdant turto didinimo sandorius (1 straipsnis) ([43]);

b) bendrovė RFI turėjo pateikti Italijos infrastruktūros ir transporto ministerijai pasiūlymą, kuriame būtų nurodyta kiekvieno iš 2009 m. pavedimo 1 priede išvardytų objektų ir terminalų funkcinė specializacija ir teikiamos mokamos paslaugos (1 straipsnis);

c) bendrovė RFI turėjo pateikti Italijos infrastruktūros ir transporto ministerijai planą, kuriame būtų nurodyta kiekvieno iš bendrovei RFI priklausančių riedmenų priežiūros įrenginių paskirtis, taip pat galimybė naudotis objektais visoms geležinkelio bendrovėms arba galimybė kai kurioms iš jų visiškai naudotis tam tikrais objektais (2 straipsnis) ([44]);

d) tam tikri riedmenų priežiūros įrenginiai, kuriais visiškai naudojosi tam tikros įmonės, buvo perduoti kitoms FS grupės bendrovėms siekiant sumažinti priežiūros išlaidas (2 straipsnis).

([38]) Teisės aktas, kuriuo įformintas perdavimas, priimtas 2011 m. liepos 6 d.

([39]) 2007 m. rugsėjo 19 d. bendrovės FS vadovas M. Moretti išsiuntė raštą visos grupės vadovams (toliau – 2007 m. rugsėjo 19 d. raštas), kuriame nurodė pradėti turto perskirstymo projektą, kuris yra 2007–2011 m. verslo plano įgyvendinimo dalis. 2008 m. balandžio 23 d. bendrovės FS valdyba pritarė turto perskirstymo pradžiai. 2008 m. birželio 3 d. buvo sudaryta speciali darbo grupė, kuri vadovavo FS grupės turto perskirstymo procesui.

([40]) Italų kalba: „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 m. pavedimo 1 priede pateiktas bendrovei RFI priklausančių krovinių vežimo objektų ir terminalų sąrašas.

([43]) „Be to, siekdama sumažinti šiuo metu valstybei tenkančias priežiūros išlaidas, bendrovė RFI pagal šį pavedimą gali laisvai perduoti ir (arba) paskirstyti krovinių vežimo įrenginius, neįtrauktus į 1 priedo sąrašą), kitoms FS grupės bendrovėms, tarp jų ir bendrovei „Trenitalia“, vykdant bet kokius reorganizavimo veiksmus ir net kapitalizavimo ar kapitalizavimo veiksmus.“ (laisvas vertimas iš italų kalbos).

([44]) „Siekdama sumažinti šiuo metu valstybės patiriamas priežiūros ir išlaikymo išlaidas ir atlikti bendrovės „Trenitalia“ turto didinimą / kapitalizavimą, bendrovė RFI per 60 dienų nuo šio pavedimo priėmimo dienos Infrastruktūros ir transporto ministerijai turi pateikti planą, kuriame, be funkcinės specializacijos, būtų nurodytas kiekvienas valdytojui priklausantis riedmenų priežiūros įrenginys ir tai:
a) kad juo gali naudotis visos prie tinklo prisijungusios geležinkelio įmonės;
b) kad juo naudojasi tik kai kurios iš jų.
Bet kuriuo atveju pirmiau minėtuose objektuose infrastruktūros valdytojas neteikia jokių paslaugų, o tik suteikia galimybę naudotis šiuo turtu.“ (laisvas vertimas iš italų kalbos).

(47) Italija patvirtino sprendimo pradėti procedūrą 20 konstatuojamojoje dalyje apibūdintą perduoto turto sąrašą ir ypatybes pridurdama, kad teisinis pagrindas perduoti turtą buvo ne 2009 m. pavedimas, o Italijos civilinis kodeksas. 4 lentelėje apibendrintas bendrovės RFI atliktas turto perdavimas bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, kuris sudaro tiriamas priemones.

4 lentelė

Turto, kurį bendrovė RFI perdavė bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, sąrašas

Data	Bendrovė gavėja	Apibūdinimas	Vertė
2009 m. rugsėjo 7 d.	„Trenitalia“	Bendrovė RFI perdavė bendrovei „Trenitalia“ 11 riedmenų priežiūros įrenginių ir 20 gretimų žemės sklypų.	Balansinė vertė – 621 mln. EUR ([1])
2007 m. gruodžio 21 d.	„FS Logistica“	Bendrovė RFI perdavė bendrovei „FS Logistica“ 10 krovinių terminalų.	Balansinė vertė – 268,7 mln. EUR ([2])
2008 m. gruodžio 30 d.	„FS Logistica“	Bendrovė RFI perdavė bendrovei „FS Logistica“ 41 objektą Italijoje (pvz., žemės sklypus, sandėlius, patalpas, gamyklas ir įrenginius, skirtus kroviniams vežti) ir savo 43,75 % bendrovės SGT akcijų paketą. ([3])	Balansinė vertė – 151,8 mln. EUR ([4])
2011 m. liepos 6 d.	„FS Logistica“	Bendrovė RFI perdavė bendrovei „FS Logistica“ penkis nekilnojamojo turto objektus (gamyklas, teritorijas ir pastatus).	Balansinė vertė – 3,2 mln. EUR ([5])

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų pateikta informacija.

([1]) *Šaltinis* – bendrovės RFI 2009 m. metinė ataskaita, p. 30 ir 31 (*Bilancio di esercizio*) ir bendrovės „Trenitalia“ 2009 m. metinė ataskaita, p. 46 ir 47 (*Bilancio di esercizio*).

([2]) *Šaltinis* – bendrovės RFI 2008 m. metinė ataskaita, p. 27 (*Bilancio di esercizio*).

([3]) „Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A.“, Italijos įmonė, teikianti mišriojo vežimo keliais ir geležinkeliais paslaugas, kurios 53,3 % priklauso bendrovei „FS Logistica“ ir 34,5 % – bendrovei „Hupac“. Pagal 2008 m. gruodžio 30 d. nuosavybės perdavimo aktą, 43,75 % bendrovės SGT akcijų paketo vertė yra 491 732 EUR.

([4]) *Šaltinis* – bendrovės RFI 2008 m. metinė ataskaita, p. 27 (it. *Bilancio di esercizio*).

([5]) *Šaltinis* – bendrovės RFI 2010 m. metinė ataskaita, p. 27 (*Bilancio di esercizio*), ir bendrovės FS 2010 m. veiklos ataskaita, p. 65.

3.2. **Bendrovei „Trenitalia“ perduoto turto apibūdinimas**

(48) 2009 m. rugsėjo mėn. bendrovei „Trenitalia“ perduotą turtą sudaro 31 objektas, visų pirma:

a) 11 priežiūros įrenginių, įskaitant dirbtuves, kuriais naudojosi įvairūs bendrovės „Trenitalia“ padaliniai ir kurių bendras plotas sudarė 1,6 mln. m^2;

b) 20 „pagalbinių teritorijų“, susijusių su bendrovei „Trenitalia“ jau priklausančiomis dirbtuvėmis, kurių bendras plotas sudarė 0,6 mln. m^2.

(49) Pagalbinės teritorijos iš esmės yra žemė ir manevravimo laukai šalia dirbtuvių ar pastato, kurie yra būtini norint naudotis tomis dirbtuvėmis ar pastatu.

(50) Kalbant apie dirbtuves ir kitus techninius objektus, Italija nurodė, kad jais naudojosi skirtingi keleivių vežimo padaliniai, kaip nurodyta 5 lentelėje.

5 lentelė

Bendrovei „Trenitalia“ perduotų 11 priežiūros įrenginių apibūdinimas

Objekto Nr.	Turto grupė	2009 m. perduotas plotas (m^2)	Atitinkamas bendrovės „Trenitalia“ padalinys
1)	Bario objektas „Centrale“	130 000	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
2)	Florencijos objektas „Osmannoro“	340 000	Regioninis keleivių vežimo padalinys
3)	Florencijos objektas „Romito“	52 000	Regioninis keleivių vežimo padalinys
4)	Genujos objektas „Terralba“	41 000	Regioninis keleivių vežimo padalinys
5)	Neapolio objektas „Smistamento“	317 800	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
6)	Mesinos objektas	26 000	Regioninis keleivių vežimo padalinys
7)	Romos objektas „Prenestina“	105 130	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
8)	Turino objektas „Smistamento“	225 000	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
9)	Červinjano objektas	117 940	Krovinių vežimas geležinkeliais
10)	Triesto objektas	61 576	Regioninis keleivių vežimo padalinys
11)	Veronos objektas	169 100	Krovinių vežimas geležinkeliais
	IŠ VISO	**1 585 546**	

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų pateikta informacija (2014 m. liepos 24 d. pastabose).

(51) Devynis iš 11 priežiūros įrenginių, kurie 2009 m. buvo perduoti bendrovei „Trenitalia“, naudojo:

a) tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys (keturi objektai, kurių bendras plotas – 0,8 mln. m^2);

b) regioninis keleivių vežimo padalinys (penki objektai, kurių bendras plotas – 0,5 mln. m^2).

(52) Kiti du priežiūros įrenginiai, kurių bendras plotas sudaro 0,3 mln. m^2, buvo naudojami krovinių skyriaus riedmenų pirmojo lygio priežiūrai.

(53) 2009 m. perduotų 11 priežiūros įrenginių kompleksai taip pat apima su šiais priežiūros įrenginiais susijusius privažiuojamuosius kelius ir stovėjimo kelius, skirtus riedmenims laikyti prieš priežiūrą ir po jos. Kai kuriuose iš šių priežiūros įrenginių yra techninės zonos, skirtos konkretiems darbams, tiesiogiai susijusiems su pirmojo lygio priežiūra, pavyzdžiui, traukinių plovimo platformos arba tuneliai, cheminių tualetų ištuštinimo zonos ir riedmenų apžiūros duobės. Bendrovės FS teigimu, bendrovė „Trenitalia“ į šiuos objektus daug investavo dar prieš perduodant turtą 2003–2008 m., siekdama padidinti priežiūros darbų veiksmingumą ([45]).

(54) 20 pagalbinių teritorijų, kurios apibūdintos 6 lentelėje, apima:

a) įvairias teritorijas, esančias greta priežiūros įrenginių, kuriomis jau naudojasi bendrovė „Trenitalia“, t. y. daugiausia jos tolimojo susisiekimo keleivių padalinys (penki objektai, kurių bendras plotas – 0,26 mln. m^2) ir regioninis keleivių vežimo padalinys (13 objektų, kurių bendras plotas – 0,35 mln. m^2);

([45]) Visų pirma priežiūros patalpos buvo modernizuotos, kad jas būtų galima naudoti priskirtiems riedmenų tipams.

b) likę kompleksai yra dvi nedidelės teritorijos (22 500 m² ir 14 000 m²), besiribojančios su objektais, kuriais naudojasi atitinkamai techninis departamentas keleivinių vagonų antrojo lygio priežiūrai ir krovinių padalinys.

6 lentelė

Bendrovei „Trenitalia“ perduotų pagalbinių teritorijų apibūdinimas

	Turto grupė	2009 m. perduotas plotas (m²)	Naudojantis „Trenitalia“ padalinys
1)	Fabriano	19 100	Regioninis keleivių vežimo padalinys
2)	Ancona	70 070	Regioninis keleivių vežimo padalinys
3)	Sulmona	16 090	Regioninis keleivių vežimo padalinys
4)	Lecce Surbo	39 815	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
5)	Bologna Ravone	14 000	Regioninis keleivių vežimo padalinys
6)	Pisa S. Ermete	8 100	Regioninis keleivių vežimo padalinys
7)	Siena	4 140	Regioninis keleivių vežimo padalinys
8)	Milano Martesana	46 000	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
9)	Voghera	22 500	Techninis departamentas
10)	Milano Fiorenza	50 000	Regioninis keleivių vežimo padalinys
11)	Napoli Centrale	45 300	Regioninis keleivių vežimo padalinys
12)	Catania	50 065	Regioninis keleivių vežimo padalinys
13)	Roma S. Lorenzo	53 500	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
14)	Roma Smistamento	49 000	Regioninis keleivių vežimo padalinys
15)	Torino Porta Nuova	10 992	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
16)	Novara	8 500	Regioninis keleivių vežimo padalinys
17)	Mestre	109 400	Tolimojo susisiekimo keleivių vežimo padalinys
18)	Trento	2 300	Regioninis keleivių vežimo padalinys
19)	Bolzano	9 600	Regioninis keleivių vežimo padalinys
20)	Torino Orbassano	14 285	Krovinių vežimas geležinkeliais
	IŠ VISO	**642 757**	

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų 2014 m. liepos 24 d. pastabose pateikta informacija.

3.3. **Bendrovei „FS Logistica“ perduoto turto apibūdinimas**

(55) Kaip nurodyta 18 ir 28 konstatuojamosiose dalyse, 2007 m. kontroliuojančioji bendrovė FS nusprendė logistikos verslo akcinį kapitalą ir atitinkamą turtą (tiek, kiek jis priklausė bendrovei RFI, bet buvo naudojamas logistikos veiklai) perduoti specialiai bendrovei („FS Logistica“). 7 lentelėje pateiktas 2007 m. gruodžio 21 d. bendrovei „FS Logistica“ perduoto turto sąrašas, 8 lentelėje – 2008 m. gruodžio 30 d. bendrovei „FS Logistica“ perduoto turto sąrašas ir 9 lentelėje – 2011 m. liepos 6 d. bendrovei „FS Logistica“ perduoto turto sąrašas.

7 lentelė

2007 m. gruodžio 21 d. bendrovei „FS Logistica“ perduoto turto sąrašas

		Krovinių termina-lai	Sandėliai	Biurai	Pagalbinės teritorijos	Sujungtos teritorijos	Akcijų paketas
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	

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų 2014 m. liepos 24 d. pastabose pateikta informacija.
([1]) Bario „Lamasinata“ terminale sujungtų teritorijų nėra.

8 lentelė

2008 m. gruodžio 30 d. bendrovei „FS Logistica“ perduoto turto sąrašas

		Krovinių terminalai	Sandėliai	Biurai	Pagalbinės teritorijos	Sujungtos teritorijos	Akcijų paketas
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		Krovinių terminalai	Sandėliai	Biurai	Pagalbinės teritorijos	Sujungtos teritorijos	Akcijų paketas
3	Casalmaggiore		X	X	X		
4	Cassano D'Adda				X	X	
5	Castelguelfo				X		
6	Catania		X	X	X	X	
7	Cittadella			X	X	X	
8	Conegliano		X		X	X	
9	Fossano						
10	Genova		X	X	X		
11	Grisignano		X		X	X	
12	Indicatore			X	X		
13	Lamezia				X		
14	Legnago		X	X	X	X	
15	Livorno Area Palumbo				X		
16	Livorno Cantiere		X		X	X	
17	Lucca		X				
18	Marcianise - Maddaloni	X					
19	Milano Smistamento	X					
20	Moncalieri				X	X	
21	Mori		X		X	X	
22	Napoli			X	X		
23	Novara Boschetto				X	X	
24	Novi S. Bovo		X	X	X	X	
25	Ospitaletto TR		X	X	X	X	
26	Padova Interporto	X					

		Krovinių terminalai	Sandėliai	Biurai	Pagalbinės teritorijos	Sujungtos teritorijos	Akcijų paketas
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

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų 2014 m. liepos 24 d. pastabose pateikta informacija.

9 lentelė

2011 m. liepos 6 d. bendrovei „FS Logistica“ perduoto turto sąrašas

		Krovinių terminalai	Sandėliai	Biurai	Pagalbinės teritorijos	Sujungtos teritorijos	Akcijų paketas
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		

Šaltinis: Italijos valdžios institucijų 2014 m. liepos 24 d. pastabose pateikta informacija.

(56) Perduodant turtą, bendrovė „FS Logistica“ valdė visoje Italijos teritorijoje išsibarsčiusią logistikos infrastruktūrą ir veikė per tris skirtingus padalinius: nekilnojamojo turto valdymo ir plėtros; daugiarūšio transporto ir logistikos; „Omnia express“ transporto ir perkraustymo.

(57) Perduodant turtą, bendrovė „FS Logistica“ buvo atsakinga už logistikos struktūrų, kaip antai įvairiarūšio vežimo centrų, logistikos platformų, paskirstymo centrų, terminalų ir krovinių tvarkymo bei sandėliavimo objektų arba įvairiarūšio vežimo padalinių, projektavimą, įgyvendinimą, perdavimą eksploatuoti, įsigijimą, pardavimą, valdymą ir priežiūrą. Bendrovė „FS Logistica“ teikė integruotas logistikos paslaugas (sandėliavimo; užsakymų tvarkymo ir valdymo nuo gamybos įmonių ar sandėlių iki krovinių pristatymo vietų). Ji taip pat valdė, gerino ir plėtojo logistinio ar pramoninio pobūdžio nekilnojamąjį turtą. Kaip nurodyta 28 konstatuojamojoje dalyje, 2017 m. bendrovės „FS Logistica“ pavadinimas pakeistas į „Mercitalia Logistics“.

4. PAGRINDAS OFICIALIAI TYRIMO PROCEDŪRAI PRADĖTI

4.1. Valstybės pagalbos buvimas

4.1.1 *Valstybės ištekliai*

(58) Sprendime pradėti procedūrą (70 konstatuojamoji dalis) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad 4 lentelėje nurodytas turto perdavimas yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Komisija pirmiausia preliminariai nusprendė, kad tiriamos priemonės buvo susijusios su valstybės ištekliais ir priskirtinos valstybei. Darydama šią išvadą Komisija pažymėjo, kad bendrovė RFI turtą perdavė bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, o šios trys bendrovės buvo bendrovės FS, kurios visas akcinis kapitalas priklausė Italijos valstybei, visiškai kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės. Komisija taip pat nusprendė, kad Italijos valstybė, turėdama 100 % bendrovės FS akcijų, skyrė jos valdybos narius ir todėl sudarant nagrinėjamus sandorius turėjo lemiamą įtaką bendrovės RFI, kuri yra visiškai kontroliuojama bendrovės FS patronuojamoji bendrovė, valdymui.

4.1.2 *Ekonominis pranašumas*

(59) Dėl ekonominio pranašumo buvimo Komisijai kilo abejonių, ar tiriamos priemonės buvo įgyvendintos rinkos kaina, nes Italijos valdžios institucijos nepateikė jokių *ex ante* perduoto turto rinkos kainos vertinimų, iš kurių būtų matyti, kad bendrovė RFI, imdamasi tiriamų priemonių, veikė kaip rinkos veiklos vykdytojas ([46]). Komisijai taip pat kilo abejonių, ar aptariami sandoriai buvo turto perskirstymas toje pačioje įmonių grupėje, kuriam netaikomos valstybės pagalbos taisyklės. Komisija pažymėjo, kad iš Direktyvos 91/440/EEB kylantis įpareigojimas atskirti transporto veiklos ir infrastruktūros valdymo apskaitą geležinkelių sektoriuje pateisinamas tuo, kad vežimo veikla vykdoma konkurencinėje rinkoje. Todėl Komisija manė, kad neatlygintinas infrastruktūros valdytojo turto perskirstymas tarp tos pačios įmonių grupės juridinių asmenų perduodant turtą geležinkelio įmonei gali šiai suteikti ekonominį pranašumą dėl geresnės konkurencinės padėties, palyginti su konkurentų padėtimi rinkoje ([47]).

(60) Konkrečiau, Komisija preliminariai nusprendė, kad bendrovių „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ turtas labai padidėjo, nors šios bendrovės neturėjo mokėti už šį turtą. Be to, perduota infrastruktūra, kuri galėjo būti parduota kitoms geležinkelio bendrovėms kaip buvusi infrastruktūros valdytojo nuosavybė, galėjo naudotis tik bendrovės „Trenitalia“ ir „FS Logistica“. Komisija pabrėžė, kad ši sąlyginė prieiga prie infrastruktūros galėjo turėti ypatingą reikšmę priežiūros įrenginiams, kurių prieinamumas ir kaina yra svarbus konkurencinis veiksnys krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkoje.

(61) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija preliminariai nusprendė, kad tiriamos priemonės suteikė ekonominį pranašumą bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“.

([46]) Sprendimo pradėti procedūrą 61 konstatuojamoji dalis.
([47]) Sprendimo pradėti procedūrą 62 konstatuojamoji dalis.

4.1.3. *Atrankumas*

(62) Sprendime pradėti procedūrą Komisija preliminariai nusprendė, kad tiriamos priemonės buvo atrankiosios, nes paaiškėjo, kad jomis pasinaudojo tik bendrovės „Trenitalia“ ir „FS Logistica“.

4.1.4. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai*

(63) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos Italijoje liberalizuotos nuo 2003 m. Ji taip pat paneigė Italijos teiginius, kad tiriamos priemonės turėtų būti laikomos 2000–2001 m. atlikto FS grupės pradinio reorganizavimo, kuris įvyko prieš atveriant šią rinką, dalimi ir kad 2009 m. įvykęs turto perskirstymas buvo susijęs su dirbtuvėmis, iš esmės susijusiomis su keleivių vežimo riedmenų priežiūra, t. y. su sektoriumi, kuris Sąjungos lygmeniu liberalizuotas tik nuo 2010 m. sausio 1 d.

(64) Komisija pažymėjo, kad Italijos valdžios institucijos nepateikė jokių įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad jau 2000–2001 m. vykdant pradinį reorganizavimą buvo priimtas sprendimas dėl 2007–2011 m. perduoto turto, ir kad nagrinėjamos priemonės buvo įgyvendintos dėl 2009 m. pavedimo ([48]). Dėl Italijos teiginio, kad priežiūros dirbtuvės buvo susijusios su keleiviniais riedmenimis, Komisija nurodė, kad Italija neįrodė, jog šis turtas buvo skirtas keleivių vežimui, ir kad bet kuriuo atveju Italija tęsė turto perdavimą po to, kai buvo liberalizuota keleivių vežimo rinka, nes dėl galutinio nagrinėjamo perdavimo buvo nuspręsta 2010 m., o jis buvo įgyvendintas 2011 m. ([49])

(65) Todėl Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad tiriamų priemonių buvo imtasi, kai Italijos krovinių vežimo geležinkeliais rinka buvo atvira konkurencijai, todėl šios priemonės galėjo iškraipyti konkurenciją šioje rinkoje. Be to, kadangi pagrindiniai Italijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos dalyviai perduodant turtą taip pat veikė tarptautiniu lygmeniu, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad šios priemonės darė poveikį Sąjungos vidaus prekybai ([50]).

4.1.5. *Preliminari išvada*

(66) Todėl Komisija preliminariai nusprendė, kad tiriamos priemonės, skirtos bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

4.2. **Pagalbos suderinamumas**

(67) Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi pirminės nuomonės, kad šioje byloje negalioja nė vienas iš SESV 93 straipsnyje, 106 straipsnio 2 dalyje, 107 straipsnio 2 dalyje arba 107 straipsnio 3 dalyje numatytų suderinamumo su vidaus rinka pagrindų.

(68) Todėl Komisija išreiškė abejonių dėl tiriamų priemonių suderinamumo su vidaus rinka ir paragino Italiją pateikti savo pastabas dėl galimų suderinamumo pagrindų.

5. **ITALIJOS PASTABOS**

(69) Italija pateikia du pagrindinius argumentus:

a) Italija laikėsi vertikaliai integruotoms bendrovėms taikomų Sąjungos sektorinių taisyklių, visų pirma kai buvo vykdomas turto perdavimas;

b) 4 lentelėje apibūdintos tiriamos priemonės atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų ir nėra valstybės pagalba.

([48]) Sprendimo pradėti procedūrą 67 konstatuojamoji dalis.
([49]) Sprendimo pradėti procedūrą 68 konstatuojamoji dalis.
([50]) Sprendimo pradėti procedūrą 69 konstatuojamoji dalis.

5.1. **Turto perdavimo atitiktis Sąjungos sektorinėms taisyklėms**

(70) Dėl pirmojo argumento Italija teigia, kad nei Direktyvoje 91/440/EEB su pakeitimais, nei Direktyvoje 2012/34/ES nenustatyta pareiga atskirti geležinkelių transporto ir infrastruktūros valdymo veiklą. Italija remiasi dviem Teisingumo Teismo sprendimais (byloje C-556/10 ([51]) ir byloje C-369/11 ([52])) ir pažymi, kad, kaip ji jau teigė nagrinėjant bylą C-556/10, „ES teisės aktų leidėjo nustatytas reikalavimas atskirti geležinkelių transporto ir infrastruktūros valdymo funkcijas yra apskaitos reikalavimas“ ([53]). Todėl Italija mano, kad Sąjungos teisėje nereikalaujama, kad valstybės narės nustatytų su infrastruktūros valdymu ir geležinkelio įmonių vykdoma transporto veikla susijusių veiklos rūšių atskyrimą. Italija taip pat mano, kad Sąjungos teisė nedraudžia geležinkelio įmonėms ar kitiems asmenims (išskyrus infrastruktūros valdytoją) turėti turto, kurį galima apibūdinti kaip geležinkelių infrastruktūrą pagal Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnį.

(71) Italijos teigimu, toks požiūris atitinka pačius Sąjungos geležinkelių teisės aktų principus, t. y. geležinkelių grupių valdymo ir organizacinio nepriklausomumo principą, laikantis komercinių ir rinkos principų (ypač Direktyvos 91/440/EEB 4 ir 5 straipsnių). Be to, Direktyvoje 2012/34/ES pripažįstama integruotų grupių laisvė atitinkamai organizuotis į bendrovių rinkinius ar padalinius (žr. Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnio 1 dalį) ([54]).

(72) Remdamasi šiais argumentais Italija teigia, kad Sąjungos teisė suteikia geležinkelio įmonėms visišką laisvę paskirstyti išteklius ir turtą tarp grupę sudarančių juridinių asmenų. Ši paskirstymo laisvė apima galimybę organizuoti įvairias veiklos rūšis nepriklausomai, t. y. keliuose vienos bendrovės padaliniuose arba keliose vienos grupės bendrovėse. Ši laisvė apima galimybę keisti įmonių vidaus struktūrą, prireikus perskirstant jų veiklą ir turtą tarp padalinių ar bendrovių.

(73) Italija taip pat teigė, kad pagal taikytinas Sąjungos taisykles geležinkelio įmonė gali būti tam tikro turto, kurį suteikė kitos tos pačios grupės bendrovės, gavėja ir potencialiai tapti tokio turto savininke, neatsižvelgiant į tai, ar jis iš pradžių buvo priskirtas kitai grupės įmonei. Be to, Italija pažymi, kad *a fortiori*, nagrinėjama diskrecija pagal Sąjungos taisykles taikoma ir tais atvejais, kai grupėje perduodamas turtas negali būti priskiriamas infrastruktūrai.

(74) Todėl Italija mano, kad sprendime pradėti procedūrą nurodytos tiriamos priemonės yra FS grupės restruktūrizavimo veiksmai, kurie yra visiškai teisėti ir atitinka Sąjungos teisės aktais geležinkelių grupėms suteiktą plačią diskreciją savo struktūrą ir veiklą organizuoti savo nuožiūra.

(75) Italija teigia, kad šioje byloje atitinkami reorganizavimo veiksmai buvo pradėti XXI a. pirmojo dešimtmečio pradžioje, tačiau dėl kelių kliūčių buvo atidėti (žr. 17 konstatuojamąją dalį). Be to, Italija remiasi bendrovės FS pateiktais argumentais (žr. 6.1.1 skirsnį), kad įrodytų, jog atitinkami veiksmai atitinka „ekonominį ir pramoninį požiūrį“. Pasak bendrovės FS ir Italijos, šie veiksmai buvo skirti optimizuoti grupės išteklių paskirstymą įvairioms susijusioms veiklos sritims.

5.2. **Valstybės pagalbos nebuvimas perduodant turtą**

(76) Kalbant apie tiriamo turto perdavimą, Italija tvirtina, kad SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos kumuliacinės sąlygos, kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, nėra įvykdytos.

([51]) 2013 m. vasario 28 d. Sprendimas *Komisija / Vokietija*, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.
([52]) 2013 m. spalio 3 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.
([53]) 2013 m. vasario 28 d. Sprendimas *Komisija / Vokietija*, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 49 punktas.
([54]) Italijos teigimu, tam be abejo būtų taikomas Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnyje nurodytas „esminių funkcijų“ nepriklausomumo reikalavimas.

5.2.1. *Priskirtinumas*

(77) Dėl priskirtinumo Italijos valstybei Italija nurodo, kad valdymo atžvilgiu bendrovė FS yra nepriklausoma nuo viešojo akcininko (EFM) ir kad tiriamas priemones ji priėmė be jokio valstybės kišimosi ar dalyvavimo, visiškai savarankiškai ir vadovaudamasi vien verslo logika. Italija remiasi teismų praktika byloje *Stardust Marine* ([55]).

(78) Atsižvelgdama į bylos aplinkybes, Italija mano, kad FS grupės įmonės, susijusios su turto perdavimu, veikė nepriklausomai nuo viešojo akcininko (EFM). Italija visų pirma teigia, kad 2009 m. pavedimas nekelia abejonių dėl nepriskirtinumo Italijos valstybei: esą 2009 m. pavedimas yra „bendro pobūdžio teisinė nuostata, kuria siekiama politinio tikslo ir kuri priimta pagal Įstatymą Nr. 400/1988, todėl ja tik išreiškiama politinė valia, bet nedaromas tiesioginis poveikis“ ([56]). Italijos valdžios institucijų nuomone, 2009 m. pavedimo neprivalomą pobūdį patvirtina tai, kad bendrovės FS ir RFI neįgyvendino šio pavedimo 1 straipsnio, kuriame numatytas tam tikrų terminalų ir krovinių vežimo įrenginių perdavimas bendrovei „Trenitalia“.

5.2.2. *Valstybės ištekliai*

(79) Italija teigia, kad tiriamos priemonės neturėjo nei tiesioginio, nei netiesioginio poveikio valstybės biudžeto ištekliams, kuriuos valstybė faktiškai kontroliavo. Italija priduria, kad:

a) nagrinėjami veiksmai yra bendri įmonių atskyrimo veiksmai, vykdomi FS grupėje: taigi sprendimai dėl jų buvo priimti, jie buvo įgyvendinti ir sukėlė teisinį bei ekonominį poveikį tik FS grupėje;

b) todėl šiuos veiksmus sudarė turto ir akcijų, kurie jau priklausė FS grupei, perskirstymas, todėl jie neturėjo jokio poveikio bendrai jos sudėčiai, kuri po veiksmų nepakito.

5.2.3. *Ekonominis pranašumas*

5.2.3.1. Bendrieji aspektai

(80) Italijos teigimu, sprendime pradėti procedūrą aptariami veiksmai neteisingai prilyginami nemokamam pirkimui. Nagrinėjamo turto perdavimo teisinis ir ekonominis pobūdis yra visiškai kitoks. Italijos teigimu, tai yra FS grupės atskyrimo veiksmai, t. y. restruktūrizavimo veiksmai, kurie yra įprasti viešosiose ir privačiosiose grupėse ir kuriuos reglamentuoja Sąjungos ir nacionalinė bendrovių teisė. Konkrečiai kalbant apie atskyrimą, Italija nurodo, kad tokio pobūdžio veiksmai Sąjungos lygmeniu reglamentuojami Tarybos direktyva 82/891/EEB ([57]). Kaip numatyta toje direktyvoje (žr. 2 straipsnį), ([58]) atskyrimas apima bendrovės, kuri (dėl atliekamų veiksmų) turtą gauna, akcijų perdavimą bendrovės, kuri (dėl atliekamų veiksmų) turtą praranda, akcininkams. Italijos teigimu, panašiais atvejais turtas niekada neperduodamas mainais už sumokamą kainą, nes partneriui paskirstomos akcijos (taigi tai yra turto perdavimas ne už kainą, o už akcijas). Kadangi šis veiksmas yra tik vidaus restruktūrizavimo įgyvendinimas, jis yra

([55]) 2002 m. gegužės 15 d. Sprendimas *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([56]) 2011 m. balandžio 6 d. Valstybės Tarybos sprendimas RG Nr. 4639/2009 dėl įvairių krovinių vežimo geležinkeliais įmonių specialiojo skundo dėl 2009 m. pavedimo.

([57]) 1982 m. gruodžio 17 d. Šeštoji Tarybos direktyva 82/891/EEB, pagrįsta Sutarties 54 straipsnio 3 dalies g punktu dėl akcinių bendrovių skaidymo, (OL L 378, 1982 12 31, p. 47).

([58]) Italijos teigimu, Direktyva 82/891/EEB reglamentuoja bendrovių teisės klausimus. Remdamasi savo teisės sistema, Italija nurodo, kad pagal Civilinio kodekso nuostatas, kai viena ir ta pati patronuojančioji bendrovė valdo skaidomą bendrovę ir bendrovę, kuriai perduodamas turtas, atskyrimas gali būti vykdomas supaprastinta tvarka, nustatyta Civilinio kodekso 2506b ir 2505 straipsnių nuostatose. Tokiu atveju netaikomos Civilinio kodekso 2501b straipsnio pirmos dalies 3 punkto (akcijų keitimo santykis ir bet koks mokėjimas pinigais), 4 punkto (akcijų paskirstymo tvarka) ir 5 punkto (dalyvavimo pelne, susijusiame su paskirstytomis akcijomis, pradžios data) nuostatos, taip pat Civilinio kodekso 2501d (administracinio organo ataskaita) arba 2501e (ekspertų ataskaita) straipsnių nuostatos. Apibendrinant, Italijos teigimu, procedūros, taikytos perduodant aptariamą turtą, neapima jokio perduoto turto vertinimo, nes turtas liko grupės nuosavybe (jis tik tapo kitos grupės bendrovės nuosavybe pagal balansinę vertę), o išleistos naujos akcijos buvo priskirtos patronuojančiajai bendrovei, atsižvelgiant į pagalbą gaunančios patronuojamosios bendrovės turto padidėjimą.

neutralus visai FS grupei. Paprastas (tam tikro) turto perkėlimas iš vienos vietos į kitą vyksta toje pačioje grupėje ([59]).

(81) Todėl, Italijos teigimu, nagrinėjamas turto perdavimas ekonominiu atžvilgiu yra tapatus perskirstymams tarp vienos bendrovės vidaus padalinių, jis nesusijęs su naujomis kapitalo injekcijomis į FS grupę ir apsiriboja tik vidaus restruktūrizavimu: taigi juo nesuteikiamas pranašumas ir todėl jis nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Italija teigia, kad šį vertinimą patvirtina pačios Komisijos praktika, visų pirma sprendimai bylose *Banque Postale* ([60]) ir *Chronopost* ([61]) bylose, kuriuos patvirtino Teisingumo Teismas ([62]).

(82) Italija papildė savo pradines pastabas pateikdama tris nepriklausomų ekspertų atliktus tyrimus, kuriais įrodoma, kad turto perdavimas atitinka rinkos sąlygas, todėl nesuteikia jokio ekonominio pranašumo bendrovėms gavėjoms, t. y. „FS Logistica“ ir „Trenitalia“. Šie trys tyrimai bus pristatyti 5.2.3.2 skirsnyje.

5.2.3.2. Italijos pateikti nepriklausomų ekspertų tyrimai

1) 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimas dėl turto perdavimo bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“

(83) 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PricewaterhouseCoopers“ ([63]) (toliau – bendrovė „PwC“) tyrime turto perdavimo pelningumas įvertintas apskaičiuojant ir vėliau palyginant visų trijų sandoryje dalyvavusių bendrovių (gavėjų „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ bei pradinės savininkės RFI) kaip verslo subjektų vertę pagal du scenarijus: i) faktinį scenarijų (su turto perdavimu) ir ii) priešingos padėties scenarijų (be turto perdavimo). Rezultatai rodo, kad gavėjų, t. y. bendrovių „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, kaip verslo subjektų vertė pagal pirmąjį scenarijų yra didesnė nei pagal antrąjį scenarijų, o pradinio savininko, t. y. bendrovės RFI, atveju yra priešingai.

(84) Verslo subjekto vertė yra nuosavo kapitalo ir skolos rinkos vertės suma, todėl ji parodo visos įmonės vertę, t. y. tiek skolos turėtojų, tiek akcininkų požiūriu. Tyrime verslo subjekto vertė apskaičiuojama taikant diskontuotų pinigų srautų metodą, kurį sudaro tikėtinų „laisvųjų pinigų srautų į įmonę“ dabartinės vertės apskaičiavimas ([64]).

(85) Kiekvienam scenarijui ir kiekvienai turtą perduodant dalyvaujančiai bendrovei 2019 m. balandžio mėn. atliktame bendrovės „PwC“ tyrime naudojamos įmonės laisvųjų pinigų srautų prognozės iki 2017 m., pridedant galutinę vertę, kad būtų atsižvelgta į laikotarpį po 2017 m. Galutinė vertė, kuri parodo kiekvienos turtą perduodant dalyvaujančios bendrovės vertę po 2017 m., yra Gordono augimo formulės taikymo rezultatas ([65]). Pagal Gordono augimo formulę daroma prielaida, kad normalizuotų įmonės laisvųjų pinigų srautų augimo greitis bus ilgalaikis. Normalizuojant nustatomos kapitalo išlaidos, lygios nusidėvėjimui, grynojo apyvartinio kapitalo pokyčiai prilyginami nuliui ir daroma prielaida, kad pelno marža bus tokia pati kaip ir paskutiniaisiais planavimo laikotarpio

([59]) Šiuo atžvilgiu Italija pažymi, kad tam tikras perdavimas taip pat buvo susijęs su turtu, kurį bendrovei RFI atgaline data perdavė kitos FS grupės bendrovės, t. y. terminalų „Torino Orbassano“ ir „Maddaloni Marcianise“, kurie iki šiol priklausė bendrovei „FS Logistica“, dalių perdavimu.

([60]) 2005 m. gruodžio 21 d. Komisijos sprendimas dėl įtariamos valstybės pagalbos, kurią Prancūzija suteikė *Banque Postale* steigimui ir veiklai, C(2005)5421 (OL C 21, 2006 1 28, p. 4).

([61]) 1997 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimas dėl įtariamos valstybės pagalbos, kurią Prancūzija suteikė *SFMI-Chronopost*, C(1997) 3146) (OL L 164, 1998 6 9, p. 37).

([62]) 2008 m. liepos 1 d. Sprendimas *Chronopost/Ufex ir kt.*, sujungtos bylos C-341/06 P ir C-342/06 P, EU:C:2008:375.

([63]) Bendrovė „PriceWaterhouseCoopers“ yra garsi ekonominių konsultacijų bendrovė.

([64]) Laisvieji pinigų srautai į įmonę – tai veiklos ir investicinių pinigų srautų suma. Į juos neįtraukiami finansiniai pinigų srautai, t. y. palūkanų normos išlaidos, dividendai, gaunami ir netenkami skolos pinigų srautai. Todėl įmonės laisvieji pinigų srautai yra pelno, tenkančio visai įmonei, t. y. skolos turėtojams ir akcininkams, matas.

([65]) Tam tikro turto vertei nustatyti naudojama Gordono augimo formulė darant prielaidą, kad turtas duoda tam tikrą pelną, kuris nuolat didėja tam tikru nustatytu greičiu neribotą laiką.

Gordono augimo formulė yra $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$: TV yra galutinė vertė, NCF – normalizuotas pinigų srautas (nurodytas 85 konstatuojamojoje dalyje), g – ilgalaikis pinigų srautų augimo greitis, o VSKK – vidutinė svertinė kapitalo kaina.

metais. Galiausiai pagal kiekvieną scenarijų tyrime kiekvienos perduodant turtą dalyvaujančios bendrovės kaip verslo subjekto vertė apskaičiuojama kaip įmonės laisvųjų pinigų srautų ir galutinės vertės dabartinių verčių suma, diskonto normą nustatant pagal konkrečios bendrovės vidutinę svertinę kapitalo kainą ([66]) (VSKK).

(86) Pinigų srautų skirtumas pagal scenarijų su perdavimu ir be jo rodo sinergiją, kurios FS grupė galėtų tikėtis iš tiriamų priemonių. Kalbant apie perdavimą iš bendrovės RFI bendrovei „Trenitalia“, dėl šio perdavimo bendrovė RFI negauna pelno, kuris būtų lygus turto, kurį ji išnuomojo bendrovei „Trenitalia“, nuomos mokesčiams, atėmus susijusias išlaidas, t. y. nekilnojamojo turto mokesčius ir nusidėvėjimą. Bendrovės RFI negautą pelną po perdavimo gauna bendrovė „Trenitalia“. Po perdavimo bendrovė „Trenitalia“ taip pat gauna naudos iš investicijų, skirtų turtui pagerinti, kurios nebūtų buvusios atliktos, jei bendrovė RFI būtų likusi šio turto savininkė (žr., pvz., 98 ir 99 konstatuojamąsias dalis). Šiomis investicijomis siekiama racionalizuoti bendrovės „Trenitalia“ riedmenų priežiūros procesą ir jos, be kita ko, apima priežiūros dirbtuvių struktūrinius pertvarkymus, jų išdėstymo pakeitimus, automatizavimo ir pritaikymo naujiems riedmenų tipams išlaidas. Tyrime teigiama, kad turto perdavimas būtų leidęs bendrovei „Trenitalia“ investuoti 205 mln. EUR daugiau nei scenarijaus, pagal kurį turtas priklausytų bendrovei RFI, atveju. Šios papildomos investicijos 2010–2017 m. laikotarpiu ([67]) būtų leidusios sutaupyti 382,55 mln. EUR priežiūros išlaidų, palyginti su scenarijumi, pagal kurį turtas priklausytų bendrovei RFI. Taigi bendrovės FS lygmeniu sinergija, atsirandanti dėl turto perdavimo iš bendrovės RFI bendrovei „Trenitalia“, yra investicijų, kuriomis siekiama pagerinti turtą, grąža.

(87) Kalbant apie perdavimą iš bendrovės RFI bendrovei „FS Logistica“, dėl šio perdavimo bendrovė RFI negauna pelno, kuris būtų lygus turto, kurį ji išnuomojo bendrovei „FS Logistica“, nuomos mokesčiams, atėmus susijusias išlaidas, t. y. nekilnojamojo turto mokesčius ir nusidėvėjimą. Tuo pat metu šie perdavimai bendrovei „FS Logistica“ duoda naudos, kuri atsiranda dėl investicijų, skirtų turtui pagerinti, ir didesnių pajamų, gaunamų iš šio turto nuomos rinkoje. Investicijų tikslas yra padidinti rinkai nuomojamą plotą (pvz., ypatinga esamo turto priežiūra, naujų sandėlių statyba, bendrųjų įmonių, statančių naujus terminalus, steigimas) ir 2010–2017 m. laikotarpiu investicijos sudaro 38,2 mln. EUR. Apskritai, remiantis tyrimu, bendrovės „FS Logistica“ nauda daugiau nei kompensuoja bendrovės RFI nuostolius, nes bendrovė, kuri specializuojasi logistikos versle, iš perduoto turto gali gauti didesnę vertę.

(88) Atliekant tyrimą nustatyta, kad pagal scenarijų, pagal kurį turtas perduodamas bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, apskaičiuota verslo subjekto vertė yra 4 639 mln. EUR bendrovės „Trenitalia“ atveju, 82 mln. EUR bendrovės „FS Logistica“ atveju ir 2 206 mln. EUR bendrovės RFI atveju. Pagal priešingos padėties scenarijų (be turto perdavimo) atliekant tyrimą nustatyta, kad „Trenitalia“ kaip verslo subjekto vertė yra 4 315 mln. EUR, „FS Logistica“ – 56 mln. EUR, o RFI – 2 234 mln. EUR. Apskritai turto perdavimo poveikį sudaro 325 mln. EUR padidėjusi „Trenitalia“ kaip verslo subjekto vertė, 26 mln. EUR padidėjusi „FS Logistica“ kaip verslo subjekto vertė ir 28,3 mln. EUR sumažėjusi RFI kaip verslo subjekto vertė. Iš tyrimo taip pat matyti, kad iš viso RFI kaip verslo subjekto vertės sumažėjimo (28,3 mln. EUR) 16,4 mln. EUR tenka perdavimui bendrovei „Trenitalia“, o likusi dalis – bendrovei „FS Logistica“ ([68]).

(89) Apskritai 2019 m. balandžio mėn. atliktame bendrovės „PwC“ tyrime daroma išvada, kad dėl turto perdavimo sinergijos gavėjų kaip verslo subjektų vertės padidėjimas (325 mln. EUR bendrovės „Trenitalia“ ir 26 mln. EUR bendrovės „FS Logistica“ atveju) atsveria bendrovės RFI nuostolį (28,3 mln. EUR). Vadinasi, FS grupės lygmeniu dėl tiriamų priemonių verslo subjekto vertė padidėjo 322,7 mln. EUR.

([66]) VSKK nustatoma kaip nuosavo kapitalo kainos ir skolos kainos po apmokestinimo svertinis vidurkis, kurio svoriai atitinka perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių kapitalo struktūrą.

([67]) Tiek investicijos, tiek sutaupytos išlaidos apskaičiuojamos 2010-2017 m. jų nediskontuojant.

([68]) Kitaip tariant, 2019 m. balandžio mėn. atliktame bendrovės „PwC“ tyrime apskaičiuota, kad pagal scenarijų, kai turtas perduodamas tik bendrovei „FS Logistica“, RFI kaip verslo subjekto vertė būtų buvusi 2 222,1 mln. EUR, o pagal scenarijų, kai turtas perduodamas tik bendrovei „Trenitalia“, RFI kaip verslo subjekto vertė būtų buvusi 2 217,6 mln. EUR.

2) 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimas dėl turto perdavimo bendrovei „Trenitalia“

(90) 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimas – tai tolesnis turto perdavimo iš bendrovės RFI bendrovei „Trenitalia“ pelningumo vertinimas. Kaip ir 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime, 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime lyginamas bendrovių RFI ir „Trenitalia“ pelningumas pagal scenarijus su turto perdavimu ir be jo. Pagrindinis abiejų tyrimų skirtumas yra tas, kad 2019 m. gruodžio mėn. atliktame bendrovės „PwC“ tyrime pelningumas vertinamas ne pagal verslo subjekto vertę, o pagal nuosavo kapitalo vertę. Pagal verslo subjekto vertę vertinama visa bendrovė, t. y. vertė, tenkanti ir skoloms, ir akcininkams, o nuosavo kapitalo vertė atspindi tik bendrovės vertę akcininkų požiūriu.

(91) 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime nuosavo kapitalo vertė apskaičiuojama taikant „nuosavo kapitalo diskontuotų pinigų srautų modelį“, kurį sudaro akcininkų turimų laisvųjų pinigų srautų dabartinė vertė. Šie pinigų srautai yra laisvųjų pinigų srautų į įmonę, kurie naudojami verslo subjekto vertei apskaičiuoti (žr. 84 konstatuojamąją dalį), ir finansavimo pinigų srautų, t. y. visų gaunamų pinigų srautų iš naujo skolos finansavimo, atėmus netenkamus pinigų srautus kaip palūkanų išlaidas ir skolos grąžinimą, suma ([69]). Todėl pagal nuosavo kapitalo diskontuotų pinigų srautų modelį galima įvertinti, kiek pinigų galima paskirstyti akcininkams išmokant dividendus. Galiausiai nuosavo kapitalo vertė gaunama apskaičiuojant laisvųjų pinigų srautų į nuosavą kapitalą dabartinę vertę, kaip diskonto normą taikant nuosavo kapitalo kainą.

(92) Tiek bendrovės RFI, tiek bendrovės „Trenitalia“ atveju ir abiejų scenarijų su turto perdavimu ir be jo atveju 2019 m. gruodžio mėn. atliktame bendrovės „PwC“ tyrime laisvieji pinigų srautai į nuosavą kapitalą apskaičiuoti prie 2019 m. balandžio mėn. tyrime nustatytų laisvųjų pinigų srautų į įmonę pridėjus prognozuojamus finansavimo pinigų srautus. Į 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimą taip pat įtraukta galutinė nuosavo kapitalo vertė verslo plano laikotarpio pabaigoje, t. y. 2018 m. Ši galutinė vertė apskaičiuojama taikant Gordono augimo formulę, pagal kurią daroma prielaida, kad laisvieji pinigų srautai į nuosavą kapitalą nuolat didės pastoviu greičiu, pradedant nuo normalizuoto šių pinigų srautų lygio. Laisvųjų pinigų srautų į įmonės kapitalą normalizavimas sutampa su 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime apskaičiuotu normalizavimu (85 konstatuojamoji dalis), o pinigų srautų finansavimo normalizavimą sudaro tai, kad finansinės išlaidos nustatomos šiek tiek mažesnės nei paskutiniais verslo plano laikotarpio metais, o skolos grąžinimas ir skolos vertybinių popierių emisija prilyginami nuliui. Galiausiai 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime bendrovių RFI ir „Trenitalia“ nuosavo kapitalo vertė apskaičiuojama kaip laisvųjų pinigų srautų į atitinkamos bendrovės nuosavą kapitalą pagal kiekvieną scenarijų dabartinė vertė, kaip diskonto normą taikant atitinkamos bendrovės nuosavo kapitalo kainą.

(93) 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime apskaičiuota, kad bendrovių „Trenitalia“ ir RFI nuosavo kapitalo vertė scenarijaus su turto perdavimu atveju yra atitinkamai 1 102,3 mln. EUR ir 3 813,7 mln. EUR, o priešingos padėties scenarijaus atveju – atitinkamai 964,2 mln. EUR ir 3 830,4 mln. EUR. Šie skaičiavimai reiškia, kad bendrovei RFI perdavus turtą bendrovei „Trenitalia“ buvo sukurta akcininkų vertė grupės lygmeniu, nes dėl šio perdavimo bendrovės „Trenitalia“ nuosavas kapitalas padidėjo 138,1 mln. EUR, o bendrovės RFI nuosavas kapitalas sumažėjo tik 16,7 mln. EUR. Taigi 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime, be 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimo, pateikiamas dar vienas kiekybinis įvertinimas dėl turto perdavimo iš bendrovės RFI bendrovei „Trenitalia“ naudos FS grupės požiūriu.

3) Bendrovės E.CA tyrimas

(94) 2019 m. birželio mėn. ekonominių konsultacijų bendrovės E.CA ([70]) atliktas tyrimas papildo du minėtus tyrimus ir jame pateikiamas 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimo patikimumo įvertinimas. Be to, jame paaiškintas ekonominis perdavimo pagrindimas ir pritarta 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimo metodologiniam pasirinkimui.

([69]) Finansavimo pinigų srautus sudaro palūkanų mokėjimai, atskaičius mokesčius, skolos grąžinimas ir skolos išleidimas.

([70]) E.CA yra garsi ekonominių konsultacijų bendrovė, kurią FS grupė paskyrė teikti techninę ekspertizę šioje byloje.

(95) Kalbant apie metodiką, bendrovės E.CA tyrime paaiškinta, kodėl verslo subjekto vertės metodas, palyginti su nuosavo kapitalo vertės metodu, yra tinkamas siekiant nustatyti dėl turto perdavimo atsiradusį veiksmingumo padidėjimą. Taip yra todėl, kad taikant verslo subjekto vertės metodą daugiausia dėmesio skiriama visos bendrovės gaunamoms pajamoms ir patiriamoms sąnaudoms, o būtent dėl to atsiranda veiksmingumo padidėjimas. Priešingai, taikant nuosavybės vertės metodą reikia prognozuoti finansavimo pinigų srautus, kuriems, kaip tikimasi, veiksmingumo priemonės, kuriomis motyvuojamas turto perdavimas, tiesioginės įtakos neturės. Todėl ekonominių konsultacijų bendrovė E.CA mano, kad turto perdavimo pelningumui įvertinti tikslingiau taikyti verslo subjekto vertės metodą.

(96) 2019 m. birželio mėn. bendrovės E.CA tyrime taip pat vertinamos 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime pateiktos prielaidos dėl VSKK. Nors 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime, siekiant įvertinti verslo subjekto vertę, remiamasi viena VSKK verte, 2019 m. birželio mėn. bendrovės E.CA tyrime kiekvienai perduodant turtą dalyvaujančiai bendrovei apskaičiuojamas VSKK verčių intervalas, keičiant pagrindinius VSKK apskaičiuoti naudojamus parametrus, t. y. beta rodiklį, nuosavo kapitalo rizikos priedą ir nerizikingą normą ([71]).

(97) 2019 m. birželio mėn. bendrovės E.CA tyrimas patvirtina 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimo rezultatus dėl sinergijos, atsirandančios dėl turto perdavimo. Jame nustatyta, kad didžiausias bendrovės RFI vertės sumažėjimo įvertis, gautas taikant mažiausią bendrovės RFI VSKK intervalo vertę, yra 56 mln. EUR, o mažiausias bendrovių „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ vertės padidėjimo įvertis, gautas darant prielaidą dėl didžiausios šių bendrovių VSKK intervalo vertės, yra atitinkamai 195 ir 24 mln. EUR. Apskritai, net ir taikant konservatyvias VSKK vertes, bendrovės FS lygmeniu sukuriama vertė būtų ne mažesnė kaip 163 mln. EUR ([72]).

(98) Galiausiai 2019 m. birželio mėn. bendrovės E.CA tyrime pateikiamas turto perdavimo pagrindimas. Ekonominių konsultacijų bendrovė E.CA mano, kad, bendrovei RFI perdavus turtą bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, įgaliojimai priimti sprendimus dėl šio turto FS grupėje buvo decentralizuoti. Remiantis ekonomikos teorija ([73]), decentralizuoti sprendimus, susijusius su nestrateginėmis, santykinai mažomis ir įprastomis verslo investicijomis, apie kurias patronuojamųjų bendrovių arba padalinių vadovai gali turėti geresnę informaciją nei jų aukštesni vadovai, yra optimalu. Jei tokie sprendimai būtų priimami centralizuotai, jie neužtikrintų optimalaus rezultato. Priežastis ta, kad padalinių vadovai nebūtų skatinami dalytis savo informacija, nes dalį naudos iš šių sprendimų gautų jų aukštesni vadovai.

(99) 2019 m. birželio mėn. bendrovės E.CA tyrime teigiama, kad ta pati ekonominė teorija galioja ir bendrovės RFI turto perdavimui bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“. Abiem bendrovėms perduotas turtas buvo naudojamas vykdyti įprastinėms operacijoms, pavyzdžiui, logistikos ir priežiūros veiklai, kuri nepriklausė pagrindinei bendrovės RFI veiklai. Todėl, pasak ekonominių konsultacijų bendrovės E.CA, galima daryti pagrįstą prielaidą, kad bendrovė RFI neturėjo tokio paties lygio informacijos apie šio turto naudojimą, kaip bendrovės „Trenitalia“ ir „FS Logistica“. Bendrovės E.CA teigimu, ekonomikos teorija (žr. 98 konstatuojamąją dalį) leidžia daryti išvadą, kad be perdavimo bendrovės „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ nebūtų atlikusios 86 ir 87 konstatuojamosiose dalyse apibūdintų investicijų arba būtų investavusios ne tiek pat, nes dalį naudos būtų gavusi bendrovė RFI. 2019 m. birželio mėn. bendrovės E.CA tyrime taip pat laikomasi nuomonės, kad iš esmės FS grupė galėjo sudaryti derybų schemą, pagal kurią bendrovė RFI būtų investavusi mainais į kompensaciją, kurią būtų gavusios bendrovės „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, ir taip būtų buvusi pasiekta tokia pati optimali investavimo strategija, kaip ir perdavus turtą. Tačiau, remiantis bendrovės E.CA tyrimu, galima pagrįstai tikėtis, kad dėl sutarčių sudarymo problemų, nukrypimo nuo tvarkaraščio ir vėlavimo nebūtų įmanoma pagal šią derybų schemą pasiekti optimalų investavimo rezultatą, nebent turtas priklausytų agentui, kuris gautų naudos iš šių investicijų.

([71]) Akcijos beta rodiklis yra tos akcijos rizikingumo matas, rodantis, kiek akcijos grąža skiriasi nuo visos akcijų rinkos grąžos. Kuo didesnis beta rodiklis, tuo didesnis akcijų rizikingumas. Nuosavo kapitalo rizikos priedas yra akcijų rinkos indekso grąžos ir nerizikingos normos skirtumas. Nerizikinga norma yra turto, dėl kurio nekyla įsipareigojimų neįvykdymo rizika, grąža. Nerizikinga norma, beta rodiklis ir nuosavo kapitalo rizikos priedas yra būtini nuosavo kapitalo kainai nustatyti.

([72]) Šis skaičius gaunamas taip: 195 mln. EUR + 24 mln. EUR – 56 mln. EUR.

([73]) Žr., pavyzdžiui: Aghion P, Tirole J., „Formal and real authority in organizations“, Journal of political economy, 1997 2 1, 105(1), p. 1–29; Milton H, Raviv A., „Allocation of decision-making authority“, Review of Finance, 2005 3 9, p. 353–383.

(100) Remdamasi šiais tyrimais, Italija mano, kad turto perdavimas atitiko rinkos sąlygas.

5.2.4. *Konkurencijos iškraipymas*

(101) Italija teigia, kad Sąjungoje krovinių vežimo geležinkeliais rinka pradėta liberalizuoti 2007 m., o keleivių vežimo geležinkeliais rinka – 2010 m. Valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik po šių datų, o bet kokios ankstesnės intervencijos, jei jos atitinka kitas SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytas sąlygas, negali būti laikomos pagalba arba daugių daugiausia gali būti laikomos esama pagalba. Šiuo klausimu Italija pažymi, kad sprendimas dėl turto perdavimo 2007–2011 m. jau priimtas 2000–2001 m. restruktūrizuojant FS grupę, taigi tuo metu, kai (tai neginčijama) rinka dar nebuvo liberalizuota. Be to, Italija primena, kad beveik visas 2009 m. perduotas turtas yra skirtas keleivių vežimo geležinkeliais veiklai, kuri buvo liberalizuota jau vėliau ([74]).

(102) Italija taip pat remiasi sprendimu *Chronopost* ([75]). Pasak Italijos, toje byloje Teisingumo Teismas esą patvirtino, kad turto perdavimas vykdant įmonių operacijas grupėje neiškraipo ir nekelia grėsmės iškraipyti konkurenciją.

6. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

6.1. **FS**

6.1.1. *Pastabos dėl perdavimo procesų*

(103) Bendrovė FS pritaria 5.2 skirsnyje apibendrintai Italijos pozicijai. Bendrovė FS priduria, kad sprendimas perduoti bendrovės RFI turtą bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ buvo priimtas gerokai prieš faktines perdavimo datas. Bendrovė FS priduria, kad perduoto turto pobūdis nebuvo svarbus ar būtinas Italijos geležinkelių infrastruktūrai valdyti. Jos teigimu, perduotą turtą sudaro: kapitalinio remonto dirbtuvės, dirbtuvės ir sandėliai, esantys už geležinkelio ribų; žemės sklypai ir stovėjimo aikštelės, esantys už geležinkelio teritorijos ribų arba, jei jie yra tose ribose, nereikalingi geležinkelio veiklai; keleiviams skirti pastatai; tarnybiniai pastatai, kiti pastatai, kurie nėra svarbūs geležinkelio veiklai, ir kiti pastatai, kurie nėra svarbūs dėl savo paskirties (pvz., kavinės ir profesinės mokyklos).

(104) Bendrovė FS tvirtina, kad bendrovės RFI turto perdavimas bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ siekiant perskirstyti turtą vėlavo dėl teisinių ir techninių sunkumų, visų pirma dėl techninių kadastrinių priežasčių. Pirma, nors 1999 m. turtas buvo įtrauktas į bendrovės duomenų bazę, prieš paskirstant turtą skirtingiems padaliniams reikėjo atlikti patikrinimus vietoje, kad būtų galima tiksliai nustatyti ir apibrėžti šio turto dydį (įskaitant jo kadastrines ribas) ir vertę. Šį turtą sudarė priežiūros dirbtuvės, daugiafunkciniai dinaminiai objektai, pagrindinės priežiūros dirbtuvės, tam tikri krovinių terminalai ir kitas nekilnojamasis turtas.

(105) Antra, procesą lėtino ir Sąjungos lygmeniu vykę sektoriaus reguliavimo pokyčiai: per šešerius metus buvo išleisti trys geležinkelių direktyvų dokumentų rinkiniai, kurių kiekvienas reikšmingai pakeitė teisinę sistemą, o kartu ir atitinkamų įmonių verslo planus ir valdymą.

(106) Iš pradžių šios problemos buvo išspręstos supaprastinant turto paskirstymą skirtingoms bendrovėms, kurios priklausė grupei. Bendrovei RFI nuosavybės teise priklausė tam tikras nekilnojamasis turtas, kuris nebuvo pagrindinis turtas jos, kaip infrastruktūros valdytojos, užduotims atlikti (žr. 16 ir 17 konstatuojamąsias dalis). Todėl tam tikras 103 konstatuojamojoje dalyje nurodytas turtas, nors ir aiškiai susijęs su naujai įsteigtos bendrovės „Trenitalia“ vežimo veikla, tuo metu nebuvo priskirtas bendrovei „Trenitalia“, o laikinai liko tarp bendrovės RFI turto.

(107) Tačiau buvo žinoma, kad tokia pradinė padėtis ilgai nesitęs: jau 2000 m. vykdant įmonių atskyrimą buvo numatyta, kad šis turtas bus perskirstytas vėliau.

([74]) Žr. 35 konstatuojamąją dalį.
([75]) Žr. 68 išnašą.

(108) Bendrovė FS mano, kad turto perskirstymas atitinkamai vežimo veiklai ir infrastruktūros valdymui buvo vienas iš 2007–2011 m. verslo plane nurodytų tikslų. Pasak bendrovės FS, 2007 m. gegužės mėn. paskelbtame 2007–2011 m. verslo plane buvo numatytas veiklos racionalizavimas, kuris, be kita ko, turėjo būti pasiektas geriau valdant nekilnojamąjį turtą. Tai būtų leidę kurti vertę ir plėtoti naujas veiklos kryptis, įskaitant naujos logistikos įmonės („FS Logistica“) ir bendrovės, kurios specializacija – nekilnojamojo turto plėtra ir integruotų paslaugų teikimas miestuose ir jų apylinkėse („FS Sistemi Urbani“), sukūrimą.

(109) Įvairiuose krovinių terminaluose esančių dešimties objektų perdavimas bendrovei „FS Logistica“, kuris buvo viena iš 2007–2011 m. verslo plane išvardytų iniciatyvų, grindžiamas bendru krovinių vežimo tinklo vertinimu ir dvejopa analize: viena vertus, perduodant turtą buvo siekiama sumažinti paslaugų teikimo vietų skaičių, sutelkiant jas geresnius veiklos rezultatus ir tinkamą techninę įrangą turinčiuose objektuose; kita vertus, perduodant turtą buvo siekiama perskirstyti didžiųjų krovinių terminalų įrenginių dalis, kad būtų nustatyti bendrovei RFI paslaugas teikiantys sektoriai ir dalys, kurios nebėra būtinos įsipareigojimams pagal infrastruktūros valdymo koncesiją vykdyti, atsižvelgiant į paklausos prognozių scenarijus.

(110) Kalbant apie nekilnojamąjį turtą, bendrovė FS tvirtina, kad perdavimu buvo siekiama: i) užtikrinti, kad turtas, kurio kitaip nebūtų galima pelningai plėtoti, būtų pelningai naudojamas (perduodant jį bendrovei „FS Logistica“); ii) plėtoti vertingas teritorijas ir nekilnojamąjį turtą, skirtus ne krovinių ar keleivių vežimui geležinkeliais (kurie buvo priskirti bendrovei „FS Sistemi Urbani“, nesusijusiai su šiuo tyrimu); iii) generuoti išteklius, skirtus įmonių programoms remti.

(111) Bendrovės FS teigimu, pasirinktas šio turto perdavimo būdas, t. y. dalinis atskyrimas ([76]), kai didinant kapitalą išleidžiamos naujos akcijos (kaip 3.1 skirsnyje minėtas atvejis, susijęs su bendrove „Trenitalia“), arba naujų bendrovių akcijų perdavimas (kaip 3.3 skirsnyje minėtas atvejis, susijęs su bendrove „FS Logistica“), yra tipiškas reorganizavimas grupės viduje, kuris verslo pasaulyje įprastai taikomas siekiant optimizuoti bendrovės organizacinį profilį, kad būtų pagerintas jos veiksmingumas ir veiklos rezultatai ir galiausiai skatinamas vertės kūrimas. Bendrovė FS teigia, kad aptariamu metodu atkuriama FS grupės kapitalo struktūros pusiausvyra, kad ji galėtų atlikti 2007–2011 m. verslo plane numatytas investicijas be naujų likvidumo injekcijų.

6.1.2. *Pastabos dėl turto perdavimo verslo logikos*

(112) Bendrovė FS teigia, kad istoriškai geležinkelių sistemų plėtrai reikėjo didelių teritorijų, kuriose būtų galima įrengti geležinkelio objektus. Šiose teritorijose, be geležinkelio bėgių, kaupiamojo kelyno ir manevravimo kelių, dažnai buvo statomi pastatai, skirti įvairiems su geležinkelio veikla susijusiems tikslams: pastatai riedmenų priežiūrai, infrastruktūros ir riedmenų medžiagų sandėliai, medžiagų bandymo įrenginiai, anglių ir kuro sandėliai, elektros pastotės, keleivių stotys, krovinių sandėliai, stovėjimo aikštelės ir privažiavimo prie krovinių sandėlių rampos, riedmenų sandėliai, geležinkelio personalo tarnybiniai pastatai (pavyzdžiui, kavinės, persirengimo kambariai, geležinkelio viešbučiai, neoficialių susitikimų patalpos, darbuotojų būstai). Dėl tokio organizavimo būdo rinkoje įsitvirtinusios geležinkelio bendrovės per kelis dešimtmečius sukaupė daug nekilnojamojo turto. XX a. antrojoje pusėje uždarius daug geležinkelio linijų ir keletą su geležinkelių sektoriumi susijusių paslaugų pradėjus teikti veiklos rangos pagrindais, geležinkelio įmonėse susikaupė nesvarbaus turto. Dėl valdymo ir apskaitos atskyrimo, kurį paskatino Direktyva 91/440/EEB, reikėjo paskirstyti visą tokių įmonių turtą įvairiems subjektams, į kuriuos buvo padalytos rinkoje įsitvirtinusios geležinkelio įmonės.

([76]) Bendrovės atskyrimo procesas – tai tam tikros organizacijos verslo veiklos dalies ar dalių atskyrimas nuo pagrindinės bendrovės sukuriant atskirą subjektą.

(113) Todėl pagrindinis bendrovės FS vadovybės tikslas buvo veiksmingiau ir tolygiau paskirstyti turtą, kuris nebuvo reikalingas jį valdančiam subjektui (bendrovei RFI). Bendrovė FS teigia, kad priežiūros dirbtuvių perskirstymas ir perdavimas bendrovei „Trenitalia“ (per 2009 m. įvykdytą atskyrimą) atitiko šiuos verslo sumetimus:

a) priežiūros sandėlių ir jų pagalbinių zonų valdymas nepriklausė įprastinei bendrovės RFI veiklai, kuri nevykdė ir negalėjo vykdyti šio turto atnaujinimo ir tobulinimo, kad jis būtų veiksmingesnis ir atitiktų naudotojo (t. y. bendrovės „Trenitalia“) poreikius;

b) šio turto nuosavybės teisės perdavimas bendrovei „Trenitalia“, kuri buvo atsakinga už visą riedmenų priežiūros procesą, leido pradėti veiksmus, kuriais siekiama racionalizuoti ir pertvarkyti priežiūros įrenginių tinklą pagal grupės verslo planą;

c) visų pirma dėl priežiūros sandėlių tinklo optimizavimo, jų reorganizavimo ir centrų skaičiaus sumažinimo reikėjo pakeisti naudojamų priežiūros sandėlių išdėstymą, kuriam kartais reikėjo didelių investicijų;

d) sandoris padėjo pasiekti tolygesnį turto paskirstymą tarp grupės įmonių.

Bendrovės FS teigimu, dėl šio perdavimo padidėjo atlygis už investuotą kapitalą ir sustiprėjo grupės pramoninė padėtis. Be to, turto perdavimas leido bendrovei „Trenitalia“ geriau nustatyti investicijų sritis, kurios buvo būtinos jos paslaugoms optimizuoti, ir nukreipti investicijas.

(114) Bendrovė FS mano, kad priežiūros dirbtuvių (per)skirstymas visiškai atitiko pagrindinių jos konkurentų Sąjungoje vykdomų panašių sandorių pobūdį ir tikslą. Bendrovė FS pateikia keletą pavyzdžių, t. y. įmonių reorganizaciją, kurią tuo pačiu laikotarpiu vykdė pagrindinės Sąjungos geležinkelių grupės, visų pirma SNCF grupė Prancūzijoje, RENFE Ispanijoje, „Deutsche Bahn“ grupė Vokietijoje ir SNCB Belgijoje. Bendrovės FS teigimu, šie reorganizavimo procesai dažnai būdavo vykdomi per įmonių sandorius, t. y. atskyrimus, kurie buvo tokios pačios rūšies, kaip ir vykdyti FS grupės. Be to, kitų Sąjungos geležinkelių grupių įvykdyti įmonių reorganizavimo sandoriai patvirtina, kad priežiūros įrenginiai buvo tiesiogiai priskirti geležinkelių transporto įmonei arba perduoti jos kontrolei ir nebepriklausė infrastruktūros valdytojo turtui.

(115) Bendrovė FS priduria, kad nekilnojamojo turto perdavimas bendrovei „FS Logistica“, kuri nėra geležinkelio įmonė, taip pat atitinka bendrą grupės veiklos strategiją. Bendrovei „FS Logistica“ perduotas turtas yra krovinių objektų, pastatų ir žemės sklypų dalys, skirtos logistikos veiklai (krovos darbams, krovinių sandėliavimui ir saugojimui), kuri visiškai atitinka bendrovei „FS Logistica“ priskirtą veiklą FS grupėje. Bendrovė FS taip pat tvirtina, kad perdavimas buvo ekonomiškai efektyvus, nes pagerėjo į bendrovę „FS Logistica“ investuoto kapitalo atlygis ir pagrindiniai įmonės ekonominiai rodikliai, taip pat nuolat didėjo bendrovės „FS Logistica“ veiklos pelnas (palyginti su turto valdymu).

6.1.3. *Pastabos dėl ES taisyklių laikymosi*

(116) Bendrovės FS teigimu, nei Direktyvoje 91/440/EEB su pakeitimais, nei Direktyvoje 2012/34/ES nereikalaujama, kad vežimo geležinkeliais veiklą ir geležinkelių infrastruktūros valdymą vykdytų atskiros bendrovės.

(117) Pasak bendrovės FS, pagal Sąjungos teisinę sistemą valstybėms narėms paliekama laisvė nustatyti struktūrą, organizaciją ir turto paskirstymą grupės viduje; be to, joje nenustatyta jokių apribojimų laisvei įvairioms grupės bendrovėms priskirti įvairias veiklos rūšis, išteklius ir turtą. Bendrovė FS priduria, kad Sąjungos taisyklėmis suteikta laisvė galioja juo labiau, kad turtas, kuris yra grupės viduje perduodamo turto objektas, nėra infrastruktūra. Pasak bendrovės FS, pagal Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnį krovinių terminalai ar priežiūros sandėliai nepriskiriami geležinkelių infrastruktūrai. Todėl vykdyti turto perskirstymo procesą FS grupė galėjo savo nuožiūra.

(118) Be to, bendrovė FS tvirtina, kad bendrovės RFI turto perdavimas atskyrimo būdu bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ atitinka rinkos ekonomikos investuotojo principą, kaip nurodyta Teisingumo Teismo praktikoje, be kita ko, 1991 m. kovo 21 d. sprendimuose *Eni-Lanerossi* ([77]), C-303/88, ir *Alfa Romeo* ([78]), C-305/89.

(119) Bendrovė FS teigia, kad tinkama priežiūra yra būtinas elementas, kad būtų laikomasi bendrovės „Trenitalia“ ir Italijos regionų sudarytoje paslaugų sutartyje nustatytų sąlygų ([79]); tai patvirtina, kad priežiūros įrenginiai yra neatsiejama bendrovės „Trenitalia“ investicijų programos dalis.

(120) Bendrovė FS priduria, kad FS grupės lygmeniu planuotos investicijos į priežiūrą turėjo pagerinti paslaugas ir padidinti apyvartą bei pelningumą. Šiam teiginiui pagrįsti bendrovė FS nurodo, kad iš jos parengtos pelningumo analizės matyti, kad pagal rinkos reikalavimus investuoto kapitalo grąžos norma turėtų būti maždaug 8 % bendrovės „Trenitalia“ atveju ir 5,5 % bendrovės RFI atveju, kaip nurodyta toliau pateiktoje lentelėje:

10 lentelė

Bendrovių „Trenitalia“ ir RFI pelningumo 2008 m. palyginimas

„Trenitalia“	2008 m. (mlrd. EUR)	VSKK	GIK %	Svertinė VSKK
GIK (grynasis investuotas kapitalas) vidutinio–ilgojo nuotolio	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
GIK regioninis	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
GIK krovinių	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Investuotas kapitalas	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008 m.	VSKK	GIK %	Svertinė VSKK
GIK įprastinis tinklas	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
GIK greitųjų / didelio pajėgumo	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Investuotas kapitalas	**31,330**			**5,5 %**

Šaltinis: FS.

(121) Pasak bendrovės FS, šis skirtingas pelningumas patvirtina, kad paskirstymo procesas buvo įgyvendintas tiek dėl strateginių, tiek dėl verslo priežasčių ir siekiant gauti didesnę investuoto kapitalo grąžą grupės lygmeniu.

6.1.4. *Pastabos dėl bendrovių teisės ir apskaitos taisyklių laikymosi*

(122) Bendrovė FS teigia, kad bendrovės RFI turto perdavimo atskyrimo būdu bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ sandoriai yra bendrai kontroliuojamų bendrovių sandoriai, nes abi bendrovės yra visiškai FS valdomos patronuojamosios bendrovės. Aptariami sandoriai buvo įvykdyti perduodant turtą grupės viduje jo balansine verte. Bendrovės FS teigimu, šis pasirinkimas yra visiškai teisėtas patronuojančiosios bendrovės FS požiūriu tiek civilinės teisės, tiek apskaitos atžvilgiu.

([77]) 1991 m. kovo 21 d. Sprendimas *Italijos Respublika / Komisija (Eni-Lanerossi)*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([78]) 1991 m. kovo 21 d. Sprendimas *Italijos Respublika / Komisija (Alfa Romeo)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([79]) Bendrovės „Trenitalia“ ir Italijos regionų sudaryta paslaugų sutartis buvo viešojo paslaugų pirkimo sutartis, kurioje buvo nustatyti paslaugų, kurias bendrovė „Trenitalia“ turėjo teikti šiuose regionuose, kiekiai, kokybės standartai, mokesčiai ir veiklos kriterijai, taip pat kompensacija, kuri turi būti mokama bendrovei „Trenitalia“.

6.2. **Europos geležinkelių bendrija (CER)**

(123) CER ([80]) teigimu, pagal Direktyvos 91/440/EEB 4 straipsnį, geležinkelio įmonės turėtų būti nepriklausomos nuo valstybės valdymo ir administravimo; visų pirma „turt[as], biudžet[as] ir sąskait[os] [...] yra atskirti nuo valstybės turto, biudžeto ir sąskaitų“. CER teigimu, tos pačios direktyvos 5 straipsnyje numatyta, kad geležinkelio įmonės gali laisvai kurti savo vidaus organizaciją, nepažeisdamos pareigos atskirti sąskaitas. Pagal šią nuostatą neprivaloma įsteigti dvi atskiras bendroves, o Direktyva 91/440/EEB turėtų būti laikoma *lex specialis*, turinčia viršenybę prieš konkurencijos teisės normas.

(124) CER teigimu, pagal atitinkamas Sąjungos direktyvas geležinkelio įmonės gali laisvai paskirstyti turtą, pavyzdžiui, priežiūros įrenginius, krovinių terminalus ir kitą nekilnojamąjį turtą, kuris neįtrauktas į Sąjungos direktyvose (Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnis ir Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnis) pateiktą geležinkelių infrastruktūros apibrėžtį, savo organizacijoje ir savo sprendimu. Žvelgiant iš pramonės pozicijos, didžiojoje daugumoje valstybių narių riedmenų priežiūros dirbtuves paprastai eksploatuoja geležinkelio įmonės. Galiausiai, kalbant apie turto perdavimą toje pačioje valstybinių įmonių grupėje, CER mano, kad 2013 m. kovo 19 d. sprendime *France Telecom* ([81]) Teisingumo Teismas išaiškino, jog valstybės pagalbos sąvoka reiškia, kad reikia patikrinti, ar nesumažėja valstybės biudžetas ir ar nekyla papildoma finansinė rizika valstybės biudžetui. Kai turtas perduodamas grupėje, kurią sudaro kelios valstybinės įmonės, abi sąlygos visada tenkinamos.

6.3. **Asociacija „FerCargo“**

(125) Kaip nurodyta 8 konstatuojamojoje dalyje, asociacija „FerCargo“ atstovauja kelioms Italijos geležinkelio įmonėms, teikiančioms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([82]).

6.3.1. *Dėl turto perdavimo*

(126) Asociacija „FerCargo“ nurodo, kad tiriamas priemones nelengva atsekti. Bendrovės RFI metinėse ataskaitose esą būtų nepakankamai duomenų apie bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ perduoto turto vienetų skaičių ir pobūdį.

(127) Asociacija „FerCargo“ priduria, kad, priešingai nei teigia Italijos valdžios institucijos, perduotas turtas yra būtinas teikiant paslaugas, numatytas minimalios prieigos pakete, ir įgyjant prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų, kurios geležinkelio įmonės teisėtai turi teisę prašyti valstybių narių, kaip numatyta Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnyje ir 2 priede ([83]). Asociacija „FerCargo“ priduria, kad Įstatymo dekreto Nr. 188/2003, kuriuo ši direktyva perkelta į nacionalinę teisę, 20 straipsnyje aiškiai numatyta, kad tarptautinės įmonių asociacijos ir geležinkelio įmonės turi teisę nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis krovinių terminalais, kaupiamaisiais kelynais, traukinių formavimo įrenginiais, riedmenų ir krovinių sandėliavimo, priežiūros ir kitais techniniais įrenginiais. Įstatymo

([80]) Kaip nurodyta svetainėje www.cer.be, CER vienija beveik 70 geležinkelio įmonių, jų nacionalines asociacijas, taip pat infrastruktūros valdytojus ir transporto priemonių nuomos bendroves. CER nariams tenka 71 % Europos geležinkelių tinklo ilgio, 76 % Europos krovinių vežimo verslo ir 92 % keleivių vežimo geležinkeliais veiklos Europoje.

([81]) 2013 m. kovo 19 d. Sprendimas *Bouygues SA ir Bouygues Télécom SA / Komisija ir kt. ir Komisija / Prancūzijos Respublika ir kt.*, sujungtos bylos C-399/10 P ir C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175.

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

([83]) Pagal Direktyvos 2001/14/EB 2 priedą minimalų prieigos paketą sudaro:
a) prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų tvarkymas;
b) teisė naudotis paskirtais pajėgumais;
c) naudojimasis kelio iešmais ir atšakomis;
d) traukinių eismo valdymas, įskaitant signalizaciją, reguliavimą, traukinių eismo tvarkymą bei informacijos apie traukinių judėjimą perdavimas ir teikimas;
e) visa kita informacija, reikalinga norint pradėti teikti arba teikti tam tikrą paslaugą, kuriai buvo skirti infrastruktūros pajėgumai.“

dekreto Nr. 188/2003 13 straipsnyje numatyta, kad infrastruktūros valdytojas skelbia metinę ataskaitą „Prospetto Informativo della Rete“ (toliau – PIR ataskaita), kurioje išvardijami esminiai įrenginiai, prie kurių geležinkelio įmonėms turėtų būti suteikta prieiga, kaip numatyta Sąjungos ir nacionalinėje teisėje.

(128) Pasak asociacijos „FerCargo“, iš 2008, 2009 ir 2010 m. PIR ataskaitų matyti, kad nuo 2008 iki 2009 m. šių esminių įrenginių skaičius gerokai sumažėjo nuo 108 iki 71, o tai turėjo būti 2009 m. direktyvos pasekmė. Tačiau iš bendrovės „Trenitalia“ paskelbtų techninių dokumentų matyti, kad tam tikrą turtą, kuris buvo perduotas ir todėl juo nebegalėjo naudotis kitos geležinkelio įmonės, bendrovės „Trenitalia“ verslo partneriai vis dar laikė faktiškai naudojamu turtu ([84]).

(129) Asociacija „FerCargo“ mano, kad tiriamoms priemonėms taikytinos valstybės pagalbos taisyklės. Pirma, priemonė įgyvendinta po krovinių vežimo rinkos atvėrimo. Antra, asociacija „FerCargo“ teigia, kad visi kriterijai, kuriais remiantis nustatoma, ar yra valstybės pagalba, yra įvykdyti:

a) *valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*: perduotą turtą visada naudojo pati bendrovė RFI, kad suteiktų prieigą prie esminių įrenginių. Asociacija „FerCargo“ pažymi, kad priemonės yra priskirtinos Italijos valstybei, kuri valdo ir kontroliuoja 100 % bendrovės FS kapitalo, skiria visus jos valdybos narius ir prižiūrėjo turto perdavimo procesą bei bendrovės RFI, kaip infrastruktūros valdytojos, veiklą. Asociacijos „FerCargo“ teigimu, bendrovė RFI laikytina valstybine įmone pagal Direktyvą 2006/111/EB ([85]);

b) *ekonominis pranašumas*: tiriamos priemonės suteikia ekonominį pranašumą bendrovės FS patronuojamosioms bendrovėms („Trenitalia“ ir „FS Logistica“), nes šiems subjektams neatlygintinai perduotas turtas. Asociacija „FerCargo“ abejoja, ar tiriamos priemonės yra tik grupės vidaus reorganizacija (taigi, yra ekonomiškai neutralios): pagal 2009 m. pavedimo 1 straipsnio 2 dalį, toks reorganizavimas būtų įvykęs rekapitalizuojant bendrovę FS, o pagal 2 straipsnį priežiūros įrenginių perdavimas būtų aiškiai pagrįstas būtinybe rekapitalizuoti bendrovę „Trenitalia“. Galiausiai asociacija „FerCargo“ mano, kad teismų praktika byloje *Banque Postale* ([86]) nėra aktuali, nes toje byloje buvo nagrinėjamas naujos bendrovės įsteigimas panaudojant turtą, kurį bendrovė „La Poste“ jau buvo numačiusi skirti finansinėms paslaugoms teikti. Priešingai, turto, kurį bendrovė RFI, veikdama kaip infrastruktūros valdytoja, perdavė bendrovei „Trenitalia“ ir kitoms FS bendrovėms, perdavimas prilygsta dovanai, kuria siekiama rekapitalizuoti šias bendroves;

c) *atrankumas*: tik FS patronuojamosios bendrovės yra turto perdavimo naudos gavėjos;

d) *konkurencijos iškraipymas*: asociacijos „FerCargo“ teigimu, tiriamos priemonės iškraipė konkurenciją keliais būdais. Pirma, konkuruojančios geležinkelio įmonės neteko galimybės naudotis svarbiausiais objektais (pvz., pasienio objektais Ventimiljoje ir Trieste), prieš tai Italijai nepasikonsultavus dėl objektų, kurie bus perduoti bendrovei „Trenitalia“, sąrašo; antra, rekapitalizavimas bendrovei „Trenitalia“ leido įgyti geresnes galimybes gauti bankų finansavimą, visų pirma projektams, nesusijusiems su krovinių vežimu geležinkeliais (pvz., greitųjų traukinių veiklai finansuoti ir traukinių sąstatams ETR 1000 ([87]) įsigyti); trečia, atsižvelgiant į naują esminių įrenginių organizavimą, atsiradusį dėl turto perdavimo, bendrovė RFI iš esmės pakeitė traukinių manevravimo organizavimą su bendrove „Trenitalia“ konkuruojančių geležinkelio įmonių sąskaita. Asociacija „FerCargo“ priduria, kad šie įrenginiai neturėjo būti perduoti FS grupės patronuojamosioms bendrovėms, o dėl jų turėjo būti rengiamas konkursas. Asociacijos „FerCargo“ teigimu, dėl įrenginių perdavimo FS grupės subjektams, konkuruojantiems su kitomis geležinkelio įmonėmis, buvo elgiamasi antikonkurenciniu būdu ir šie įrenginiai buvo valdomi neefektyviai.

([84]) Suvienodintų tarptautinio krovinių vežimo atstumų lentelė: geležinkelio stočių sąrašas – geležinkelio priėmimo / pristatymo vietų sąrašas (*Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna*), parengė bendrovė „Trenitalia“, 2010 m. liepos 1 d., p. 27, 28 ir 29.

([85]) 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17).

([86]) Žr. 81 konstatuojamąją dalį.

([87]) ETR 1000 yra greitasis traukinys, kurį keleivių vežimo segmente eksploatuoja bendrovė „Trenitalia“.

7. ITALIJOS PASTABOS DĖL TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

7.1. Pastabos dėl asociacijos „FerCargo“ pastabų

(130) Italija mano, kad asociacijos „FerCargo“ pastabos daugiausia susijusios su krovinių objektų valdymu, todėl joms nesusijusios su valstybės pagalbos kontrole. Italija mano, kad asociacija „FerCargo“ nepateikė jokių lemiamų elementų, įrodančių valstybės pagalbos buvimą, ir neteisingai aiškino Sąjungos teisės aktais valstybinėms bendrovėms suteiktą diskrecijos teisę, susijusią su jų vidaus organizacija.

(131) Italija priduria, kad priskirtinumo kriterijus nėra įvykdytas: teisiniu, organizaciniu ir funkciniu atžvilgiu bendrovė FS yra nuo valstybės visiškai nepriklausoma korporatyvinė struktūra. Todėl jos turtas ir sąskaitos taip pat yra atskirti nuo valstybės biudžeto; tiriamas priemones priėmė bendrovė FS, o ne valstybė; dėl šių priemonių bendrovei FS nebuvo perduoti jokie valstybės ištekliai.

(132) Italija teigia, kad turto perdavimas nesuteikė jokios ekonominės naudos bendrovei FS: pagal teismų praktiką byloje *Chronopost* ([88]), perdavimo veiksmai, atlikti dalinio padalijimo grupės viduje būdu, nėra svarbūs valstybės pagalbos taisyklių atžvilgiu. Atlikdama šiuos veiksmus įmonė, kaip visuma, perkėlė turto vienetus iš vieno grupės subjekto į kitą, tačiau turto vienetų skaičius ir bendra vertė grupėje liko nepakitę, todėl nesuteikė FS grupei jokio ekonominio pranašumo. Italija mano, kad nagrinėjamos priemonės buvo tipiška verslo priemonė, kuria siekiama optimizuoti bendrovės organizaciją, kad būtų pagerintas jos veiksmingumas ir veiklos rezultatai ir galiausiai skatinamas vertės kūrimas.

(133) Kalbant apie perduoto turto pobūdį, Italija paaiškina, kad turto perskirstymas bendrovėje FS susijęs su tam tikru turtu, kuris jau turėjo būti bendrovės „Trenitalia“ portfelyje nuo jos įsteigimo (priežiūros įrenginiai), t. y. turtu, kuris nebebuvo svarbus infrastruktūros valdymui. Dėl įtariamo poveikio, kurį perdavimas būtų turėjęs asociacijos „FerCargo“ atstovaujamų geležinkelio įmonių veiklai, Italija pažymi, kad:

a) bendrovei „Trenitalia“ nebuvo perduoti jokie krovinių sandėliai ir terminalai;

b) įrenginių, kuriais gali naudotis kitos geležinkelio įmonės, skaičiaus sumažinimas nevyko taip, kaip apibūdino asociacija „FerCargo“. Kaip matyti iš 2009 m. gruodžio mėn. ir vėlesnių paskelbtų PIR ataskaitų leidimų, esminių įrenginių, kuriais gali naudotis kitos geležinkelio įmonės, sąrašas yra daug platesnis, nei apibūdino asociacija „FerCargo“;

c) visi asociacijos „FerCargo“ nurodyti įrenginiai buvo įtraukti į 2009 m., 2010 m. ir vėlesnių metų PIR ataskaitas, o tai reiškia, kad (priešingai, nei teigia asociacija „FerCargo“) jais galėjo naudotis bendrovė „Trenitalia“, kaip ir visos kitos geležinkelio įmonės;

d) galiausiai yra įrodymų, kad tam tikros geležinkelio įmonės, kurios taip pat yra asociacijos „FerCargo“ narės, 2010–2013 m. naudojosi keliais įrenginiais, kurie, kaip teigė asociacija „FerCargo“, joms buvo neprieinami po turto perdavimo.

8. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

8.1. Pagalbos buvimas

(134) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „[...] valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(135) Vadinasi tam, kad priemonė būtų pripažinta valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, turi būti įvykdyti visi šie kriterijai: i) ją turi suteikti valstybė arba ji turi būti suteikiama iš valstybinių išteklių; ii) ja turi būti suteikiamas pranašumas įmonei; iii) ji turi būti atrankioji, t. y. palanki tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai, ir iv) ja turi būti iškraipoma konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir turi būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

([88]) Žr. 81 konstatuojamąją dalį.

(136) Pagal nusistovėjusią teismų praktiką, valdžios institucijų intervencija į įmonės kapitalą, kad ir kokia forma ji būtų vykdoma, gali būti laikoma valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, jei tenkinamos tame straipsnyje nustatytos sąlygos ([89]).

(137) Pranašumas, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, yra bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės intervencijos ([90]).

(138) Tačiau valstybė narė nesuteikia jokio pranašumo, kai ji veikia pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą ([91]).

(139) Italija teigia, kad tiriamos priemonės nepažeidžia rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, taigi jomis nesuteikta jokio pranašumo, todėl priemonės nėra valstybės pagalba. Todėl 8.1.1.1 ir 8.1.1.2 skirsniuose Komisija analizuos, ar Italija veikė laikydamasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

8.1.1.1. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas

(140) Komisija nagrinės, ar galima taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, kad nustatytų, ar valstybė, priimdama sprendimą dėl tiriamų priemonių, veikė kaip valdžios institucija, o ne kaip ekonominės veiklos vykdytojas. Pirma Komisija išnagrinės, ar rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas apskritai taikytinas turto perdavimo priemonėms, kurių ėmėsi bendrovė FS.

(141) Komisija pažymi, kad vien viešosios politikos priežasčių buvimo nepakanka, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas negalėtų būti taikomas. Be to, šioje byloje bendrovė FS nusprendė perduoti bendrovės RFI turtą bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ ([92]) remdamasi 2007–2011 m. verslo planu, nurodytu 18 ir 19 konstatuojamosiose dalyse. Šiuo verslo planu buvo siekiama racionalizuoti FS grupės valdymą ir sukurti vertę, kuri, be kita ko, būtų pasiekta geriau valdant nekilnojamąjį turtą (žr. 108 konstatuojamąją dalį).

8.1.1.1.1. Italija neveikė kaip valdžios institucija

(142) Komisija primena, kad Teisingumo Teismas laikėsi nuomonės, jog rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas galiausiai priklauso nuo to, ar valstybė, veikdama kaip ekonominės veiklos vykdytojas, o ne kaip valdžios institucija, suteikė ekonominį pranašumą įmonei ([93]). Valstybės intervencijos, kuriomis siekiama įvykdyti jos, kaip valdžios institucijos, įsipareigojimus, negalima lyginti su privataus investuotojo veiksmais rinkos ekonomikos sąlygomis ([94]).

(143) Siekdama nustatyti, ar tiriamos priemonės yra valstybės įgaliojimų vykdymas, Komisija turi išnagrinėti: i) jų pobūdį ir dalyką, ii) aplinkybes, kuriomis jų buvo imtasi, iii) siekiamą tikslą ir iv) taisykles, kurios joms taikomos.

8.1.1.1.2. Priemonių pobūdis ir dalykas

(144) Šioje byloje tiriamos priemonės – tai turto perdavimas, kuriuo siekiama racionaliau naudoti FS grupei priklausantį turtą, kad būtų padidintas FS grupės pelningumas ([95]).

([89]) 1994 m. rugsėjo 14 d. Sprendimas *Ispanija / Komisija*, C-278/92–C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 20 punktas ir jame nurodyta teismų praktika ir 2003 m. gegužės 8 d. Sprendimas *Italija ir SIM 2 Multimedia / Komisija*, C-399/00 ir C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, 36 punktas ir jame nurodyta teismų praktika.

([90]) 1996 m. liepos 11 d. Sprendimas *Syndicat français de l'Express international (SFEI) ir kt. / La Poste ir kt.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 punktas; 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Ispanija / Komisija*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 punktas ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Arriva Italia e.a.*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 46 punktas ir jame nurodyta teismų praktika.

([91]) Terminai „rinkos ekonomikos investuotojas“ ir „rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas“ gali būti vartojami pakaitomis; jie apibūdinti Komisijos pranešimo dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1) 73–82 punktuose.

([92]) Žr. 3 skirsnį.

([93]) Dėl investicijų žr. 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija / EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79–82 ir 87 punktus.

([94]) 2009 m. gruodžio 15 d. Sprendimas *EDF / Komisija*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228 punktas.

([95]) Žr. 112–115 konstatuojamąsias dalis.

8.1.1.1.3. Priemonėmis siekiamas tikslas ir jų priėmimo aplinkybės

(145) Kalbant apie siekiamą tikslą, reikia pabrėžti, kad nei 2007–2011 m. verslo plano turinys, nei aplinkybės, kuriomis buvo nuspręsta perduoti turtą, nerodo jokių viešosios politikos tikslų, kuriais būtų grindžiamas bendrovės FS sprendimas įgyvendinti tiriamas priemones.

(146) Visų pirma, nematyti tiriamų priemonių ir atitinkamo 2007–2011 m. verslo plano sąsajų su viešosios politikos tikslais: nėra jokių nuorodų ar sąsajų su specialiomis teisėmis, kurias bendrovė RFI turi kaip nacionalinės geležinkelių infrastruktūros valdytoja arba kurias bendrovė „Trenitalia“ turi pagal su ja sudarytas viešojo paslaugų pirkimo sutartis. Tiriamos priemonės taip pat nesusijusios su viešojo intereso tikslu užtikrinti susisiekimą ir teritorinį tęstinumą Italijoje.

(147) Priešingai, dėl tiriamų priemonių buvo nuspręsta ir jos buvo įgyvendintos vadovaujant FS grupės, kurios vienintelė akcininkė yra bendrovė FS, kontroliuojančiajai bendrovei FS ir tik siekiant finansinių tikslų.

(148) 2007 m. bendrovė FS pradėjo ir vykdė reorganizavimo procesą. Šis procesas materializavosi priėmus 2007–2011 m. verslo planą (žr. 18 konstatuojamąją dalį), dėl kurio sprendimą priėmė bendrovė FS. Patvirtinus šį verslo planą buvo priimtos ir vėliau įgyvendintos šio sprendimo 3.1 skirsnyje aprašytos tiriamos priemonės. Kaip nurodyta 18 konstatuojamojoje dalyje, 2007–2011 m. verslo planas buvo priimtas atsižvelgiant į didelius FS grupės finansinius nuostolius (daugiau kaip 2 mlrd. EUR) ir buvo labai svarbus organizuojant vidaus restruktūrizavimą, kuriuo siekta atkurti finansinį gyvybingumą. Be sąnaudų mažinimo priemonių, FS grupė nusprendė racionalizuoti įvairiuose FS grupės subjektuose išsklaidytą nekilnojamąjį turtą ir įrenginius. Tam buvo įsteigtos specialios patronuojamosios bendrovės, kurioms buvo perduotas konkrečiai veiklai vykdyti naudojamas turtas:

(149) Be to, Komisija pažymi, kad įvairūs sprendimų priėmimo proceso etapai, dėl kurių buvo priimti atskiri 40 konstatuojamojoje dalyje nurodyti sprendimai dėl turto perdavimo, atspindi tą patį tikslą – racionalizuoti turto paskirstymą siekiant padidinti FS grupės pelningumą ir veiksmingumą:

a) 2007 m. rugsėjo 19 d. raštu, kuriame kalbama apie įmonių restruktūrizavimą ir reorganizavimo procesą, bendrovė FS pradėjo įgyvendinti turto paskirstymo projektą pagal 2007–2011 m. verslo planą ([96]) (18 konstatuojamoji dalis);

b) 2008 m. balandžio 23 d. bendrovės FS valdyba pritarė turto perskirstymo pradžiai. Bendrovės FS valdyba per savo Investicijų komitetą vykdė strateginių sprendimų, kuriuos reikėjo priimti, priežiūrą ([97]). Remiantis tą dieną vykusio bendrovės FS valdybos posėdžio protokolu: „Turto paskirstymo veiksmų prioritetinis tikslas – sudaryti sąlygas, be kita ko, pasitelkiant specialias įmonių struktūras, pavyzdžiui, bendroves „FS Logistica“ ir „FS Sistemi Urbani“, pagerinti turto, kuris nėra glaudžiai susijęs su infrastruktūros valdytojo (bendrovės RFI) arba geležinkelio įmonės („Trenitalia“) veikla, vertę arba jį geriau panaudoti.“ To valdybos posėdžio protokole nurodyta, kad šis tikslas bus pasiektas kontroliuojančiajai bendrovei atlikus „strateginę analizę ir įvertinus „turimą“ turtą, kurį nurodė jį turinčios bendrovės. Kontroliuojančiosios bendrovės Investicijų komitetas užtikrins visos turto paskirstymo veiklos strateginį pagrįstumą ir priims sprendimą dėl tinkamiausio turto paskirstymo“;

c) bendrovė FS įgyvendino 2008 m. balandžio 23 d. priimtą strateginio valdymo sprendimą ir įsteigė daugiadalykę darbo grupę, kuriai buvo pavesta pasiūlyti tinkamą turto paskirstymą, daugiausia dėmesio skiriant finansiniam turto perskirstymo pelningumui. Pagrindiniai principai, kuriais vadovavosi darbo grupė ([98]), siūlydama turto paskirstymą, yra šie: i) kiekvieno FS grupės veiklos subjekto turto, kuris galėtų būti perduotas kitam subjektui, nustatymas; ii) strateginis vertinimas, atliekamas bendrovės FS, kuri priima sprendimą dėl tinkamiausio turto paskirstymo; iii) konkrečių turto perdavimo priemonių parengimas ir įgyvendinimas veiklos subjektų lygmeniu.

([96]) Žr. 45 konstatuojamąją dalį. Rašte nurodyta, kad „vykdant platesnio masto grupės reorganizavimo ir pertvarkymo procesą, 2007–2011 m. pramonės plane nustatyti tikslai, be kita ko, grindžiami siekiu kuo efektyviau naudoti visą grupei priklausantį turtą. Visų pirma, kalbant apie nekilnojamąjį turtą, šis [perskirstymas] reiškia, kad kiekviena [FS] grupės bendrovė turi greitai nustatyti visą su veikla nesusijusį turtą, tiek nepramoninio, tiek pramoninio pobūdžio, kuris nebeatlieka konkrečiai įmonei priskirtos užduoties.“

([97]) Žr. 45 konstatuojamąją dalį.

([98]) Žr. 2008 m. lapkričio 24 d. bendrovės RFI valdybos posėdžio protokolą.

(150) Todėl faktinius sprendimus dėl tiriamų priemonių patvirtinimo priėmė bendrovė FS kartu su savo patronuojamosiomis bendrovėmis ([99]). Konkrečiau, šie sprendimai buvo priimti dėl bendrovės „Trenitalia“ 2009 m. rugsėjo mėn. (žr. 41 ir 42 konstatuojamąsias dalis), o dėl bendrovės „FS Logistica“ – 2007 m. spalio mėn., 2008 m. lapkričio mėn. ir 2010 m. gruodžio mėn. (žr. 43 ir 44 konstatuojamąsias dalis). Priimtas 2009 m. pavedimas nekelia abejonių dėl šios išvados. Komisija pažymi, kad kai kurie iš šių sprendimų buvo priimti prieš priimant 2009 m. pavedimą. Be to, 2009 m. pavedime nenustatytos jokios konkrečios priemonės, jame nenurodytas konkretus perduodamas turtas ir nepateikta konkreti finansinė informacija apie tas priemones. 2009 m. pavedimo 1 ir 2 straipsniuose tik nurodomas bendras FS grupės struktūros racionalizavimo tikslas, paliekant bendrovei FS ir jos patronuojamosioms bendrovėms teisę pačioms nuspręsti, kokių konkrečių priemonių imtis, ir jas įgyvendinti ([100]).

(151) Komisija taip pat pažymi, kad Italija pateikė tris tyrimus ([101]), kurie grindžiami duomenimis ir informacija, kurie buvo žinomi ir kuriuos buvo galima numatyti tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą. Šiais tyrimais siekiama atkurti pelningumą, kurio bendrovė FS, veikdama kaip akcininkė, galėjo tikėtis iš turto perdavimo. Kaip bus nurodyta ir įrodyta 8.1.1.2 skirsnyje, šie tyrimai rodo, kad bet kuris privatus investuotojas, atsidūręs tokioje pačioje padėtyje, kaip bendrovė FS, būtų atlikęs šį perdavimą, nes perdavus turtą bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ jų nuosavo kapitalo vertė būtų padidėjusi daugiau nei būtų sumažėjęs bendrovės RFI nuosavas kapitalas jai netekus turto.

8.1.1.1.4. Išvada dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo

(152) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad bendrovė FS veikė kaip investuotoja / akcininkė ir kad šioje byloje taikytinas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus.

8.1.1.2. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas

8.1.1.2.1. Metodika

(153) Komisija turi įvertinti, ar tiriamos priemonės atitiko įprastas rinkos sąlygas, t. y. ar pelno siekiantis privatus rinkos veiklos vykdytojas, atsidūręs tokioje pačioje situacijoje, kaip bendrovė FS, būtų ėmęsis tokių priemonių.

(154) Ar turto perdavimas atitiko rinkos sąlygas, Komisija vertina iš kontroliuojančiosios bendrovės, kuri turi nuspręsti, ar įnešti nuosavą kapitalą į patronuojamąją bendrovę, pozicijos. Taip yra todėl, kad, atėmus turtą iš bendrovės RFI ir perdavus jį bendrovėms gavėjoms („Trenitalia“ ir „FS Logistica“), dėl turto perdavimo padidėja bendrovių gavėjų nuosavas kapitalas ir sumažėja pirminio turto savininko nuosavas kapitalas. Konkrečiau, taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų apskaičiuojamas grynasis kontroliuojančiosios bendrovės FS, kaip akcininkės, pelnas, t. y. bendrovių gavėjų („Trenitalia“ ir „FS Logistica“) nuosavo kapitalo vertės padidėjimas lyginamas su bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertės sumažėjimu dėl turto perdavimo ir vertinama, ar apskritai FS, kaip vienintelės visų šių bendrovių akcininkės, atžvilgiu perdavimo rezultatas, išreikštas bendra šių bendrovių nuosavo kapitalo verte, yra teigiamas.

([99]) Žr. 40–45 konstatuojamąsias dalis.

([100]) 2009 m. pavedimo 1 straipsnyje nustatyta, kad „[...] siekiant sumažinti išlaikymo naštą, kuri šiuo metu visa tenka valstybei, bendrovei RFI leidžiama laisvai perduoti / priskirti į 1 priedo sąrašą neįtrauktus krovinių sandėlius kitoms FS grupės bendrovėms, įskaitant „Trenitalia“, vykdant bet kokius reorganizavimo ar kapitalizavimo / turto didinimo sandorius. […].“
2009 m. pavedimo 2 straipsnyje nustatyta, kad „siekiant sumažinti priežiūros ir saugojimo naštą, kuri šiuo metu visa tenka valstybei, ir imtis bendrovės „Trenitalia“ turto didinimo / kapitalizavimo, bendrovė RFI per 60 dienų nuo šio pavedimo priėmimo dienos Infrastruktūros ir transporto ministerijai pateikia planą, kuriame nurodomas kiekvieno valdytojui priklausančio riedmenų priežiūros įrenginio funkcinė specializacija, jei tokia yra [...]“.

([101]) Žr. 5.2.3.2 skirsnį.

(155) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė susirūpinimą dėl galimo ekonominio pranašumo, kurį perdavus turtą įgytų bendrovės gavėjos, nes jos turtą gautų neatlygintinai (59 konstatuojamoji dalis). Nors gavėjos už turto perdavimą nemokėjo pinigais, Komisija pažymi, kad turto perdavimas yra panašus į kapitalo injekciją natūra bendrovėms gavėjoms. Todėl turto perdavimo nauda gali pasireikšti didesniu pelnu, kurį gauna bendrovių gavėjų akcininkas, t. y. bendrovė FS.

(156) Nors Komisija mano, kad turto perdavimas panašus į nuosavo kapitalo injekciją natūra, ji taip pat pažymi, kad šiuo turtu jau naudojosi FS grupės patronuojamosios bendrovės. Todėl jis jau prisidėjo prie FS grupės verslo veiklos ir galiausiai prie FS grupės vertės kūrimo. Šio turto perdavimas iš vienos FS grupės patronuojamosios bendrovės kitai buvo sprendimas, kuriuo buvo siekiama padidinti FS grupės vertę didinant jos veiklos veiksmingumą, palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi, kai turto savininkas (grupėje) nesikeičia. Todėl Komisija mano, kad toks scenarijus yra tinkamas priešingos padėties scenarijus vertinant tiriamų priemonių atitiktį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui (žr. 8.1.1.2.2 skirsnį). Apskritai taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų svarbu yra tai, ar tuo metu, kai bendrovė FS priėmė sprendimą dėl turto perdavimo, ji turėjo pagrindo manyti, kad tai buvo pelningas sprendimas FS grupės lygmeniu, palyginti su *status quo* scenarijumi (taip pat žr. 154 konstatuojamąją dalį).

(157) Tolesniuose poskirsniuose (8.1.1.2.2–8.1.1.2.4) Komisija, remdamasi 5.2.3.2 skirsnyje aprašytuose tyrimuose pateiktais atitinkamais įrodymais, taikys rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų tiriamoms priemonėms įvertinti. Komisija įvertins, ar tiriamos priemonės atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

8.1.1.2.2. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus

(158) Šiame skirsnyje Komisija taikys rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, remdamasi 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimų duomenimis ([102]). Taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų bus apskaičiuojamas grynasis kontroliuojančiosios bendrovės (FS), kaip akcininkės, pelnas, nes turto perdavimas lemia bendrovių gavėjų ir pradinio perduoto turto savininko nuosavo kapitalo vertės pokytį (žr. 154 konstatuojamąją dalį). Komisija remsis nuosavo kapitalo, o ne verslo subjekto verte, nes privatus investuotojas, įnešantis nuosavą kapitalą į patronuojamąją bendrovę, yra suinteresuotas ne verslo subjekto vertės padidėjimu *per se*, o savo nuosavo kapitalo investicijos į bendrovės kapitalą vertės padidėjimu (žr. 160 konstatuojamąją dalį).

(159) Siekdama rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų taikyti iš kontroliuojančiosios bendrovės (FS), kaip akcininkės, perspektyvos (154 konstatuojamoji dalis), Komisija palygins turtą gavusių patronuojamųjų bendrovių („Trenitalia“ ir „FS Logistica“) nuosavo kapitalo vertės padidėjimą su patronuojamosios bendrovės, iš kurios tas turtas buvo paimtas (RFI), nuosavo kapitalo vertės sumažėjimu ([103]). Turto perdavimas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, jei turtą gavusių patronuojamųjų bendrovių nuosavo kapitalo vertės padidėjimas yra didesnis arba bent jau lygus patronuojamosios bendrovės, kuriai iš pradžių priklausė tas turtas, nuosavo kapitalo vertės sumažėjimui. Todėl nagrinėjamu atveju bus laikoma, kad tiriamos priemonės atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, jei bus įvykdytos šios dvi sąlygos:

a) bendrovių gavėjų, t. y. „FS Logistica“ ir „Trenitalia“, nuosavo kapitalo vertė yra teigiama;

b) bendrovių gavėjų nuosavo kapitalo padidėjimas yra didesnis už bendrovės RFI, kuriai iš pradžių priklausė turtas, prarasto nuosavo kapitalo vertę arba bent jau ją atsveria.

(160) 159 konstatuojamosios dalies a ir b punktuose nurodytos sąlygos kartu reiškia, kad tam, jog turto perdavimas atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, pakanka, kad dėl jo FS grupės lygmeniu nesumažėtų nuosavo kapitalo vertė. Toks nuosavo kapitalo vertės sumažėjimas įvyktų pagal kiekvieną iš dviejų scenarijų.

([102]) Bendrovės E.CA tyrime nepateikiamas perdavimo vertinimas. Jame vertinamas 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimo patikimumas, nagrinėjant jautrumą alternatyvioms prielaidoms, remiantis 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimo finansinėmis prognozėmis.

([103]) Pažymėtina, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus taikomas atskirai bendrovei „FS Logistica“ ir bendrovei „Trenitalia“ perduotam turtui. Kiekvienam perdavimui taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų atsižvelgiama į visą perduotą turtą, kaip nurodyta 3.2 ir 3.3 skirsniuose.

(161) Pagal pirmąjį scenarijų turtą gaunančių bendrovių nuosavo kapitalo vertė yra neigiama, nes jų skola yra didesnė už jų turto vertę. Pagal tokį scenarijų bet koks papildomas toms bendrovėms perduotas turtas būtų panaudotas skoloms grąžinti, bent jau iš dalies. Todėl, norint įrodyti, kad turto perdavimas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, būtina, kad bendrovių gavėjų nuosavo kapitalo vertė būtų teigiama (t. y. būtų įvykdyta 159 konstatuojamosios dalies a punkto sąlyga), nes taip užtikrinama, kad perduoto turto naudą gautų tų bendrovių akcininkas (t. y. bendrovė FS), o ne pačios bendrovės kaip skolų vertybinių popierių turėtojos.

(162) Antrasis scenarijus, kai sumažėja nuosavo kapitalo vertė, todėl nesilaikoma rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus, įvyksta, jei turtą gaunančios bendrovės, kurios turtą naudoja prasčiau nei pradinis savininkas, iš to turto gauna mažesnę grąžą. Pagal tokį scenarijų dėl turto perdavimo sumažėtų pelnas, taigi ir nuosavo kapitalo vertė grupės lygmeniu. Todėl tam, kad turto perdavimas atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, būtina, kad jis nesunaikintų vertės (t. y. būtų įvykdyta 159 konstatuojamosios dalies b punkto sąlyga). Pagal tokį scenarijų sinergijos, t. y. didesnės grąžos, gaunamos turtą perdavus jį gaunančioms bendrovėms, o ne palikus jį pradiniam savininkui, egzistavimas yra papildomas argumentas, leidžiantis patikimai įvertinti turto perdavimą lemiančias pelningumo paskatas.

(163) Komisija pažymi, kad 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime apskaičiuota perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių kaip *verslo subjektų* vertė. Kaip nurodyta bendrovės E.CA tyrime (žr. 5.2.3.2 skirsnio c punktą), verslo subjekto vertė yra tinkamas rodiklis siekiant įvertinti, ar 86 ir 87 konstatuojamosiose dalyse aprašytos investicijos, kurios tapo įmanomos dėl turto perdavimo, yra pelningos. Taip yra dėl to, kad šios investicijos duoda naudos visai bendrovei, o ne konkrečiai skolos turėtojams ar akcininkams. Tačiau taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų svarbiausia yra kontroliuojančiosios bendrovės (FS), kaip akcininkės, perspektyva (žr. 158 ir 159 konstatuojamąsias dalis). Komisija mano, kad privati kontroliuojančioji bendrovė, į patronuojamąją bendrovę investuojanti nuosavą kapitalą (t. y. lyginamasis rodiklis, pagal kurį nagrinėjamu atveju vertinamas kontroliuojančiosios bendrovės FS elgesys, žr. 154 konstatuojamąją dalį), yra labiau suinteresuota, kad padidėtų jos nuosavo kapitalo investicijų į patronuojamosios bendrovės kapitalą vertė, o ne patronuojamosios bendrovės kaip verslo subjekto vertė ([104]) *per se*. Tokio nuosavo kapitalo dalies vertė priklauso nuo patronuojamosios bendrovės kaip verslo subjekto vertės ir jos skolos dydžio. Todėl, net jei dėl nuosavo kapitalo injekcijos patronuojamosios bendrovės kaip verslo subjekto vertė padidėja, toks padidėjimas gali būti naudingesnis skolų turėtojams, o ne kontroliuojančiajai bendrovei, jei skola yra didesnė už verslo subjekto vertę. Todėl Komisija mano, kad apskritai verslo subjekto vertė negali būti tiesiogiai naudojama rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijui taikyti; vietoje to, tinkamas rodiklis, kurį reikia taikyti, yra turtą gaunančių patronuojamųjų bendrovių ir pradinio turto savininko *nuosavo kapitalo* vertė.

(164) Komisija pažymi, kad praktikoje gali būti įmanoma apskaičiuoti nuosavo kapitalo vertę iš verslo subjekto vertės atimant grynosios skolos balansinę vertę, jei skolos balansinė vertė yra geras jos rinkos vertės rodiklis ([105]). Skolos balansinė vertė gali būti laikoma geru jos rinkos vertės rodikliu, jeigu palūkanų norma, kurią bendrovė moka už (naują ir esamą) skolą, atspindi dabartinį tos bendrovės kreditingumą. Pavyzdžiui, bendrovės skolos rinkos vertė yra mažesnė už jos balansinę vertę, jeigu bendrovės kreditingumas pablogėjo, palyginti su tuo laiku, kai buvo sudaryta sutartis dėl skolos, nes rinka tokiai bendrovei už bet kurią naują skolą taikytų didesnę palūkanų normą. Komisija 165 ir 168 konstatuojamosiose dalyse įvertins prielaidos, kad skolos rinkos vertė yra mažesnė už bendrovių „FS Logistica“ ir „Trenitalia“ skolos balansinę vertę, patikimumą.

(165) Dėl turto perdavimo bendrovei „Trenitalia“ Komisija pažymi, kad tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą, bendrovė „Trenitalia“ išgyveno finansinių sunkumų laikotarpį, nors ji nebuvo sunkumų patirianti įmonė, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse ([106]). Iš tiesų penkerius metus iki turto perdavimo ([107]) bendrovė „Trenitalia“ patyrė nuostolių, turėjo finansinių sunkumų ir jai reikėjo rekapitalizavimo. Tokioje padėtyje esančių bendrovių skolos balansinė vertė paprastai atspindi per didelę jų skolos rinkos vertę, nes su skola susiję būsimieji pinigų srautai yra rizikingesni, todėl jų dabartinė vertė yra mažesnė (žr. 164 konstatuojamąją dalį). Todėl bendrovės „Trenitalia“ nuosavo kapitalo vertę būtų netikslinga apskaičiuoti iš verslo subjekto vertės atimant grynosios skolos balansinę vertę. Tikėtina, kad tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą, tokių bendrovių, kaip

([104]) Bendrovės kaip verslo subjekto vertė yra jos nuosavo kapitalo ir skolos vertės suma arba, kitaip tariant, vertė, atsirandanti dėl įmonės turto naudojimo.

([105]) Skolos priemonės rinkos vertė yra su šia skolos priemone susijusių būsimųjų pinigų srautų (t. y. skolos grąžinimo ir palūkanų normų) dabartinė vertė, apskaičiuota taikant diskonto normą, atspindinčią šios priemonės rizikingumą ir skolininko kreditingumą.

([106]) Komisijos komunikatas „Gairės dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (OL C 249, 2014 7 31, p. 1).

([107]) Bendrovės „Trenitalia“ grynasis pelnas buvo neigiamas (mln. EUR): 2003 m. sudarė – 18,7, 2004 m. sudarė – 327,7, 2005 m. sudarė – 631,7, 2006 m. sudarė – 1 989,4 ir 2007 m. sudarė – 402,6. Šaltiniai – bendrovės „CapitaliQ“, FS.

„Trenitalia“, balansinė skolos vertė buvo didesnė už jos rinkos vertę, todėl nuosavo kapitalo vertė buvo nepakankamai įvertinta, o tai galėjo lemti klaidingą išvadą dėl turto perdavimo neatitikimo rinkos reikalavimams.

(166) Todėl Komisija pasinaudos 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimu, kad įvertintų bendrovės RFI turto perdavimo bendrovei „Trenitalia“ atitiktį rinkos sąlygoms. Kaip nurodyta 5.2.3.2 skirsnyje, tame tyrime bendrovių RFI ir „Trenitalia“ nuosavo kapitalo vertė įvertinta taikant nuosavo kapitalo diskontuotų pinigų srautų modelį. Kitaip nei 164 konstatuojamojoje dalyje nurodytas metodas, taikant nuosavo kapitalo diskontuotų pinigų srautų modelį reikia aiškiai prognozuoti finansinius pinigų srautus, t. y. skolos išleidimą, skolos grąžinimą ir palūkanų normų sąnaudas. Todėl, palyginti su 164 konstatuojamojoje dalyje nurodytu metodu, diskontuotų pinigų srautų į nuosavą kapitalą modelis labiau tinka nuostolius patiriančiai bendrovei, pavyzdžiui, bendrovei „Trenitalia“, nes prielaida, kad skolos rinkos vertė tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą, buvo panaši į balansinę vertę, nėra patikima.

(167) Kaip nurodyta 93 konstatuojamojoje dalyje, 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime pagal scenarijų su turto perdavimu apskaičiuota teigiama bendrovės „Trenitalia“ nuosavo kapitalo vertė yra 138,1 mln. EUR didesnė nei pagal scenarijų be perdavimo. Apskaičiuota bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertė taip pat yra teigiama; ši vertė yra 16,7 mln. EUR mažesnė nei pagal scenarijų be turto perdavimo. Apskritai šie skaičiavimai rodo, kad dėl bendrovės RFI turto perdavimo bendrovei „Trenitalia“ grynoji akcininkų vertė FS grupės lygmeniu padidėjo 121,4 mln. EUR (iš 138,1 mln. EUR atėmus 16,7 mln. EUR).

(168) Kalbant apie turto perdavimą bendrovei „FS Logistica“, Komisija mano, kad 164 konstatuojamojoje dalyje nurodytos prielaidos yra patikimos bendrovių RFI ir „FS Logistica“ atžvilgiu. Taip yra dėl to, kad tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą, šios bendrovės buvo atitinkamai stabilios ir augančios įmonės. Šiuo atveju nuosavo kapitalo vertės apskaičiavimas 164 konstatuojamojoje dalyje nurodytu metodu yra konservatyvus, nes neatsižvelgiama į tikėtinas įplaukas iš skolos vertybinių popierių emisijos, kurios yra būtinas bendrovės augimui finansuoti.

(169) Todėl, siekdama taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų bendrovės RFI turto perdavimui bendrovei „FS Logistica“, Komisija apskaičiuoja abiejų bendrovių nuosavo kapitalo vertę iš jų kaip verslo subjektų vertės atimdama jų grynosios skolos balansinę vertę, apskaičiuotą 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime.

(170) Atlikus šiuos skaičiavimus paaiškėjo, kad dėl bendrovės RFI turto perdavimo bendrovei „FS Logistica“ FS grupės nuosavo kapitalo vertė padidėjo 14,1 mln. EUR. Šį padidėjimą lėmė tai, kad bendrovės „FS Logistica“ nuosavas kapitalas padidėjo 26 mln. EUR ([108]), o bendrovės RFI – sumažėjo 11,9 mln. EUR ([109]). Komisija pažymi, kad šis rezultatas yra susijęs su didesne verslo subjekto verte pagal scenarijų su turto perdavimu, palyginti su scenarijumi, pagal kurį turtas lieka bendrovei RFI (žr. 88 konstatuojamąją dalį). Priežastys yra šios: i) bendrovės „FS Logistica“ nuosavo kapitalo vertė apskaičiuojama kaip verslo subjekto vertės ir grynosios skolos balansinės vertės skirtumas ir ii) grynosios skolos balansinė vertė faktiniame ir priešingos padėties scenarijuose išlieka tokia pati. Apskritai šis rezultatas patvirtina, kad bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „FS Logistica“ atitinka rinkos sąlygas, nes buvo tikimasi, kad dėl jo padidės bendra FS grupės nuosavo kapitalo vertė.

([108]) Bendrovės „FS Logistica“ nuosavo kapitalo vertė yra jos kaip verslo subjekto vertės (t. y. 82 mln. EUR pagal scenarijų su turto perdavimu ir 56 mln. EUR pagal scenarijų be turto perdavimo, žr. 88 konstatuojamąją dalį) ir jos grynosios skolos (12,7 mln. EUR) skirtumas (šaltinis – bendrovės „FS Logistica“ balansas). Dėl to nuosavo kapitalo vertė pagal scenarijų su turto perdavimu yra 69,3 mln. EUR, o pagal scenarijų be turto perdavimo – 43,3 mln. EUR, t. y. bendrovės „FS Logistica“ nuosavo kapitalo vertė dėl turto perdavimo padidėjo 26 mln. EUR.

([109]) Bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertė yra jos kaip verslo subjekto vertės (t. y. 2 222,1 mln. EUR pagal scenarijų su turto perdavimu ir 2 234 mln. EUR pagal scenarijų be turto perdavimo, žr. 88 konstatuojamąją dalį) ir jos grynosios skolos (– 1 091 mln. EUR) skirtumas (šaltinis – bendrovės RFI balansas). Dėl to nuosavo kapitalo vertė pagal scenarijų su turto perdavimu yra 3 313,1 mln. EUR, o pagal scenarijų be turto perdavimo – 3 325 mln. EUR, t. y. bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertė dėl turto perdavimo bendrovei „FS Logistica“ sumažėjo 11,9 mln. EUR.

(171) Iš 167 ir 170 konstatuojamosiose dalyse apskaičiuotų verčių matyti, kad bendrovių gavėjų nuosavo kapitalo vertė yra teigiama, be to, ji padidėjo dėl turto perdavimo, nes bendrovės gavėjos sugebėjo geriau panaudoti turtą (žr. 86 ir 87 konstatuojamąsias dalis). Šios išvados rodo, kad abi 159 konstatuojamojoje dalyje nurodytos sąlygos, kad būtų laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus, yra įvykdytos. Be to, Komisija pažymi, kad šios išvados patvirtina išvadą, kad dėl padidėjusios bendrovių gavėjų nuosavo kapitalo vertės ir sumažėjusios bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertės FS grupės lygmeniu daromas teigiamas grynasis poveikis. Kaip nurodyta 159 konstatuojamojoje dalyje, toks nuosavo kapitalo vertės padidėjimas FS grupės lygmeniu yra papildomas požymis, kad priimdama sprendimą atlikti turto perdavimą bendrovė FS elgėsi kaip rinkos veiklos vykdytojas.

(172) Galiausiai, norėdama padaryti išvadą, kad tiriamos turto priemonės atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, Komisija turi įvertinti tyrimų, kuriais remiantis gauti šie rezultatai, patikimumą. Todėl 8.1.1.2.3 skirsnyje Komisija kritiškai įvertins prielaidas, kuriomis grindžiami 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimai, ir padarys išvadą, ar turto perdavimas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

8.1.1.2.3. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus: patikimumo ir jautrumo analizė

(173) Šiame skirsnyje Komisija įvertins metodikas ir prielaidas, kuriomis grindžiami 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimai. Dėl metodikų Komisija pažymi, kad 2019 m. balandžio mėn. ir gruodžio mėn. tyrimuose bendrovė „PwC“ taiko gerai žinomas ir dažnai naudojamas metodikas, skirtas atitinkamai įmonės ir nuosavo kapitalo vertei įvertinti. Todėl Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus pagrįstai ir tinkamai grindžiamas šiomis metodikomis.

(174) Kalbant apie prielaidas, kuriomis grindžiami 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimai, juose nurodyti kriterijai, naudojami perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių nuosavo kapitalo dydžiui įvertinti. Visų pirma Komisija pažymi, kad 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. tyrimuose bendrovė „PwC“ remiasi **finansinėmis prognozėmis** ir daro tam tikras prielaidas dėl **vertinimo parametrų** (t. y. diskonto normos ir galutinės vertės). Likusioje šio skirsnio dalyje Komisija įvertins abu šiuos aspektus.

(175) Dėl **finansinių prognozių** Italija teigia, kad jos buvo atkurtos – po turto perdavimo dienos – remiantis vadovybės nuomone ir turima informacija bei pokyčiais, kuriuos buvo galima numatyti tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą. Komisija įvertino šį teiginį išnagrinėjusi FS grupės vidaus dokumentus ir nuodugniai ištyrusi, kaip buvo parengtos *ex post* atkurtos finansinės prognozės.

(176) Komisija nustatė, kad tos prognozės pagrįstos vidaus verslo planais, skirtais pirmiesiems prognozių metams. Konkrečiau, 2007 m. gegužės 17 d. 2007–2011 m. verslo plane ([110]) pateiktos bendrovių „Trenitalia“ ir RFI 2008–2011 m. finansinės prognozės. 11 lentelėje palygintos 2007–2011 m. verslo plane pateiktos pajamų ir pelno (EBITDA, t. y. pajamų neatskaičius palūkanų, mokesčių, nusidėvėjimo ir amortizacijos) prognozės su 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime pateiktomis prognozėmis (duomenys pateikiami mln. EUR).

11 lentelė

Pagal 2007–2011 m. verslo planą ir 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimą prognozuotų EBITDA rodiklio ir pajamų, naudotų taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, palyginimas

Bendrovė	Prognozės	Šaltinis	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.
„Trenitalia“	Pajamos	2007–2011 m. verslo planas	6 048	6 481	7 171	8 110
		2019 m. gruodžio mėn. „PwC“ tyrimas	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	2007–2011 m. verslo planas	710	1 208	1 681	2 319
		2019 m. gruodžio mėn. „PwC“ tyrimas	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Pajamos	2007–2011 m. verslo planas	2 888	3 003	3 185	3 424
		2019 m. gruodžio mėn. „PwC“ tyrimas	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	2007–2011 m. verslo planas	224	304	423	565
		2019 m. gruodžio mėn. „PwC“ tyrimas	54	– 101	359	503

([110]) Žr. 18 konstatuojamąją dalį.

Iš 11 lentelės matyti, kad tiek bendrovės „Trenitalia“, tiek bendrovės RFI pajamų ir pelno (EBITDA) prognozės 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime yra mažesnės nei 2007–2011 m. verslo plane ([111]). Dėl šios priežasties Komisija mano, kad 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime pateiktos prognozės yra konservatyvios, nes mažesnės pajamos ir pelnas reiškia mažesnę bendrovės nuosavo kapitalo vertę.

(177) Kalbant apie 2011–2018 m., 2019 m. balandžio mėn. ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose remiamasi prielaidomis, grindžiamomis tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą, turėta informacija ir valdymo strategijomis bei numatomais pokyčiais. Visų pirma Komisija pažymi, kad 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime nurodyti skolos grąžinimo mokėjimai atitinka skolinių įsipareigojimų, nurodytų naujausiuose balansuose, kurie buvo sudaryti prieš turto perdavimą, tipą. Kalbant apie pajamas, 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime numatyta, kad 2013–2015 m. jos sumažės, atsižvelgiant į konkurento atėjimą į Italijos greitųjų geležinkelių rinką ir numatomą plėtrą ([112]). Komisija mano, kad tai pagrįsta prielaida, dėl kurios nuosavo kapitalo vertė yra konservatyvesnė, palyginti su prielaida, kad 2013–2015 m. pajamos bus pastovios arba didės.

(178) Komisija pažymi, kad tarp kriterijų, kuriais remiantis vertinama perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių nuosavo kapitalo vertė (žr. 173 konstatuojamąją dalį), yra **vertinimo prielaidos**, kuriomis grindžiami 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimai, t. y. diskonto norma ir galutinė vertė. Dėl 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimo Komisija pažymi, kad VSKK ir nuosavo kapitalo kaina, t. y. diskonto normos įmonės ir nuosavo kapitalo vertei apskaičiuoti, buvo nustatytos laikantis rinkos praktikos ir finansų teorijos ([113]). Komisija taip pat mano, kad galutinės vertės apskaičiavimo metodika yra tinkama, nes ji grindžiama įprasta Gordono augimo formule ([114]).

(179) Komisija pažymi, kad diskonto normoms ir galutinei vertei nustatyti reikia papildomų prielaidų dėl tam tikrų parametrų.

(180) Kalbant apie diskonto normas, 12 lentelėje pateikti parametrai, skirti VSKK ir nuosavo kapitalo kainai apskaičiuoti, kurie yra atitinkamos diskonto normos vertinant turto perdavimą atitinkamai bendrovėms „FS Logistica“ ir „Trenitalia“ ([115]). Šiems parametrams apskaičiuoti Italija naudoja atitinkamais rinkos ([116]) ir bendrovių lygmens duomenis ([117]), kurie buvo žinomi tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą. Atsižvelgdama į tai, kad diskonto normos apskaičiuotos remiantis duomenimis, gautais iš atitinkamų rinkos ir bendrovių lygmens šaltinių tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą, Komisija mano, kad jų vertė yra pagrįsta.

12 lentelė

Parametrai nuosavo kapitalo kainai ir VSKK nustatyti

Formulė	Parametras	Bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „FS Logistica“		Bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „Trenitalia“	
		RFI	„FS Logistica“	RFI	„Trenitalia“ (*)
H=A+B*C+D	**Nuosavo kapitalo kaina**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Nerizikinga norma	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Beta	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) Vienintelė išimtis – 2008 m. EBITDA vertė. Tačiau per ketverius metus, kuriuos apima planas, 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime pateiktų metinių EBITDA verčių suma yra 1,3 mlrd. EUR mažesnė nei 2007–2011 m. verslo plane.

([112]) Bendrovė „Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.“ įsteigta 2006 m. gruodžio mėn., t. y. iki turto perdavimo.

([113]) VSKK nustatoma kaip nuosavo kapitalo kainos ir skolos kainos po apmokestinimo svertinis vidurkis, kurio svoriai atitinka perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių kapitalo struktūrą. Nuosavo kapitalo kaina yra nerizikingos normos, šalies rizikos priedo ir beta rodiklio bei nuosavo kapitalo rizikos priedo sandaugos suma. Skolos kainą sudaro nerizikingos normos ir skolos priedo, kuris atspindi sandoryje dalyvaujančių bendrovių rizikingumą, suma.

([114]) Žr. 85 ir 92 konstatuojamąsias dalis.

([115]) Kaip paaiškinta 166 konstatuojamojoje dalyje, Komisija, vertindama **bendrovės RFI turto perdavimą bendrovei „Trenitalia“**, remiasi 2019 m. gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimu. Siekiant įvertinti bendrovių RFI ir „Trenitalia“ nuosavo kapitalo vertę, šiame tyrime taikomas nuosavo kapitalo diskontuotų pinigų srautų modelis, kuriame nuosavo kapitalo kaina yra atitinkama diskonto norma (žr. 5.2.3.2 skirsnio b punktą). Dėl **bendrovės RFI turto perdavimo bendrovei „FS Logistica“**, kaip paaiškinta 169 konstatuojamojoje dalyje, Komisija atsižvelgė į 2019 m. balandžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrime pateiktus duomenis. Tame tyrime bendrovių RFI ir „FS Logistica“ kaip verslo subjektų vertė apskaičiuota taikant įmonės diskontuotų pinigų srautų modelį, kuriame atitinkama diskonto norma yra VSKK (žr. 5.2.3.2 skirsnio a punktą).

([116]) T. y. Italijos vyriausybės obligacijų palūkanų normą, beta rodiklį ir panašių bendrovių skolos priedus, kad būtų galima apskaičiuoti atitinkamai perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių nerizikingą normą, beta rodiklį ir skolos kainą.

([117]) T. y. skolos ir nuosavo kapitalo santykį, kuris naudojamas siekiant apskaičiuoti skolos ir nuosavo kapitalo svorį perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių VSKK.

Formulė	Parametras	Bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „FS Logistica“		Bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „Trenitalia“	
		RFI	„FS Logistica“	RFI	„Trenitalia“ (*)
C	Nuosavo kapitalo rizikos priedas ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Papildymo priedas	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1-F)	Skolos išlaidos	4,33 %	4,66 %		
E	Skolinimo priedas	0,80 %	1,74 %		
F	Mokesčio tarifas	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**VSKK**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) Beta rodiklis ir papildymo priedas yra krovinių ir keleivių vežimo padalinių vidurkiai.

(181) Kalbant apie galutinę vertę, ši vertė priklauso nuo diskonto normos, kurią Komisija įvertino 180 konstatuojamojoje dalyje, ir ilgalaikio pelno augimo greičio. Dėl pastarojo 2019 m. balandžio mėn. ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose daroma prielaida, kad trijų perduodant turtą dalyvaujančių bendrovių augimo greitis yra 2 %, o tai atitinka Europos Centrinio Banko nustatytą infliacijos tikslą ([119]). Komisija mano, kad tokia prielaida yra pagrįsta, nes ji atitinka rinkos praktiką. ([120])

(182) Siekdama patvirtinti savo 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimų parametrų vertinimą, Komisija taip pat patikrino rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo rezultatų jautrumą taikydama alternatyvias prielaidas. Jautrumo analizės tikslas – nustatyti diskonto normų ir ilgalaikio augimo greičio vertes, kurioms esant būtų nesilaikoma rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus. Kaip nurodyta 162 konstatuojamojoje dalyje, Komisija pažymi, kad tiriamos priemonės atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų net ir pagal nepalankų scenarijų be sinergijos, t. y. kai turto grąža yra tokia pati ir todėl turtas yra vertas tiek pat, nepriklausomai nuo jo savininko, su sąlyga, kad jį gaunančių bendrovių nuosavo kapitalo vertė yra teigiama. Todėl Komisija nustatys kritines diskonto normos ir ilgalaikio augimo greičio vertes, t. y. šių parametrų vertes pagal scenarijų, kai turto perdavimas nebėra pelningas, nes nuosavo kapitalo padidėjimo vertė bendrovių gavėjų lygmeniu yra mažesnė už nuosavo kapitalo sumažėjimą bendrovės RFI lygmeniu. Tada Komisija įvertins, ar šios kritinės vertės yra pagrįstos alternatyvos 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose naudotiems parametrams. Kaip bus paaiškinta 183–186 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad kritinės vertės nėra pagrįstos alternatyvos, kurias būtų galima naudoti kaip rodiklį abiejų tyrimų patikimumui įvertinti.

(183) Kalbant apie galutinę vertę, Komisija pažymi, kad kuo didesnis ilgalaikio augimo greitis pagal Gordono augimo formulę, tuo didesnė nuosavo kapitalo vertė pagal scenarijus su turto perdavimu ir be jo ir tuo didesnis bendrovės RFI nuosavo kapitalo sumažėjimas ir bendrovių gavėjų nuosavo kapitalo padidėjimas ([121]). Todėl, atsižvelgiant į tai, kad 2019 m. balandžio mėn. ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose įvertintas teigiamas turto perdavimo poveikis pelnui FS grupės lygmeniu (171 konstatuojamoji dalis), kritinis ilgalaikio augumo greičio dydis, kuriam esant toks pelnas išnyksta, turi būti mažesnis bendrovių gavėjų atveju ir didesnis bendrovės RFI atveju, palyginti su

([118]) Stulpeliuose „Bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „FS Logistica“ nuosavo kapitalo rizikos priedas yra būdingas Italijai, t. y. jis apima Italijos šalies rizikos priedą.

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

([120]) Žr., pvz., https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, 3 skirsnis.

([121]) Ilgalaikio augimo greičio poveikis nuosavo kapitalo vertės skirtumui pagal scenarijų su turto perdavimu ir be jo yra antros eilės, palyginti su poveikiu nuosavo kapitalo vertei pagal kiekvieną scenarijų. Taip yra todėl, kad nuosavo kapitalo vertės pokytį lemia skirtingas ilgalaikis bendrovių pelningumas pagal abu scenarijus, kuriam taikomas ilgalaikio augimo greitis. Pats ilgalaikio augimo greitis pagal abu scenarijus yra vienodas.

tuose tyrimuose padaryta prielaida. Taikant tyrimuose naudotą 2 % dydžio bendrovių gavėjų ilgalaikio augimo greitį, Komisijos apskaičiuoti bendrovės RFI kritiniai ilgalaikio augimo greičiai yra tokie ([122]):

a) kalbant apie bendrovės RFI turto perdavimą bendrovei „FS Logistica“, 9 % greitis vietoje 2 %, kaip numatyta tyrimuose;

b) kalbant apie bendrovės RFI turto perdavimą bendrovei „Trenitalia“, 10,9 % greitis vietoje 2 %, kaip numatyta tyrimuose.

Komisija mano, kad kritiniai bendrovės RFI ilgalaikio augimo greičiai yra nepagrįstai dideli bent dėl dviejų priežasčių. Pirma, jie yra didesni už rodiklius, kurie rinkos praktikoje paprastai naudojami ilgalaikio augimo greičiui nustatyti, t. y. numatomą Italijos bendrojo vidaus produkto augimo greitį ir Europos Centrinio Banko nustatytą infliacijos tikslą (181 konstatuojamoji dalis). Antra, net jei tie dideli ilgalaikio augimo greičiai būtų pasiekiami, jiems pasiekti reikėtų didesnių kapitalo išlaidų, nei šiuo metu daroma prielaida 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose. Tuose tyrimuose daroma prielaida, kad kapitalo išlaidos, lygios nusidėvėjimui, gali būti pakankamos 2 % ilgalaikio augimo greičiui išlaikyti. Norint išlaikyti 9–10,9 % augimo greitį, tikriausiai reikėtų didesnių kapitalo išlaidų. Tokios didesnės kapitalo išlaidos sumažintų galutinę vertę ir atsvertų didesnio augimo greičio prielaidos poveikį. Apskritai Komisija mano, kad 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimų, kuriuose remtasi ne 9 % (perduodant turtą bendrovei „FS Logistica“) ir 10,9 % (perduodant turtą bendrovei „Trenitalia“), o 2 % bendrovės RFI ilgalaikio augimo greičiu, rezultatai yra patikimi.

(184) Kalbant apie diskonto normas, Komisija pažymi, kad jų padidinimo poveikis yra priešingas ilgalaikio augimo greičio padidinimo poveikiui. Tai reiškia, kad kuo didesnė diskonto norma, tuo mažesnė nuosavo kapitalo vertė pagal scenarijus su turto perdavimu ir be jo ir tuo mažesnis bendrovės RFI nuosavo kapitalo sumažėjimas ir bendrovių gavėjų nuosavo kapitalo padidėjimas ([123]). Todėl, vadovaujantis ta pačia logika, kaip ir 183 konstatuojamojoje dalyje, kritinis diskonto normų dydis, kuriam esant turto perdavimas nebėra pelningas, turi būti didesnis bendrovių gavėjų atveju ir mažesnis bendrovės RFI atveju, palyginti su 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimų prielaida.

(185) Komisija mano, kad bendrovėms gavėjoms, t. y. „FS Logistica“ ir „Trenitalia“, taikytos diskonto normos yra konservatyvūs įverčiai. Taip yra todėl, kad šios diskonto normos yra didesnės, palyginti su verte, gauta pagal jų vadovėlinę apibrėžtį (žr. 119 išnašą), nes į jas įtraukti papildomi parametrai. Visų pirma, į VSKK, pagal kurią vertinamas bendrovės RFI turto perdavimas bendrovei „FS Logistica“, įtrauktas Italijos šalies rizikos priedas, darant prielaidą, kad Italijos vyriausybės obligacijų palūkanų norma yra nerizikinga norma, taip pat prie nuosavo kapitalo rizikos priedo pridedant šalies rizikos priedą, nors pakaktų įtraukti tik vieną iš šių dviejų elementų. Kalbant apie nuosavo kapitalo kainą, naudotą vertinant bendrovės RFI turto perdavimą bendrovei „Trenitalia“, reikia pasakyti, kad į ją įtrauktas papildymo rizikos priedas (žr. 12 lentelę), kuris nėra įtrauktas į vadovėlinę nuosavo kapitalo kainos apibrėžtį (žr. 119 išnašą). Atsižvelgdama į tai, kad šis metodas jau yra viršutinė pagalbą gaunančių bendrovių VSKK riba, Komisija 183 konstatuojamojoje dalyje nurodytą jautrumo analizę atliks tik iš bendrovės RFI perspektyvos, nustatydama tokią kritinę diskonto normą, kad jos nuosavo kapitalo sumažėjimas taptų lygus pagalbą gaunančių bendrovių nuosavo kapitalo padidėjimui. Šios Komisijos apskaičiuotos kritinės diskonto normos yra tokios ([124]):

a) kalbant apie bendrovės RFI turto perdavimą bendrovei „FS Logistica“, VSKK yra 6,8 % vietoje 11,74 %, kaip numatyta tyrimuose;

([122]) Siekdama apskaičiuoti **bendrovės RFI ilgalaikio augimo greičio** kritinę reikšmę, Komisija bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertei apskaičiuoti naudoja tas pačias finansines prognozes, taip pat tas pačias kitų svarbių parametrų, nustatytų 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose, vertes. Be to, Komisija nekeičia jokių parametrų ir finansinių prognozių, pagal kuriuos nustatoma bendrovių „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ nuosavo kapitalo vertė. Todėl šios vertės lieka tokios pačios, kaip ir 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose. Kritinė bendrovės RFI ilgalaikio augimo greičio vertė yra lygties, kurios vienoje pusėje yra bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertė, priklausanti tik nuo vieno nežinomo parametro (t. y. ilgalaikio augimo greičio), o kitoje pusėje – bendrovės „Trenitalia“ / „FS Logistica“ nuosavo kapitalo vertė (t. y. 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose apskaičiuotos vertės), sprendinys.

([123]) Didesnė diskonto norma sumažina atitinkamai bendrovei RFI ir bendrovėms gavėjoms tenkančių pinigų srautų nuostolių ir pelno dabartinę vertę. Be to, ji sumažina galutinę vertę, apskaičiuotą pagal Gordono augimo formulę.

([124]) Siekdama apskaičiuoti bendrovės RFI **diskonto normos** kritinę reikšmę, Komisija bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertei apskaičiuoti naudoja tas pačias finansines prognozes, taip pat tas pačias kitų svarbių parametrų, nustatytų 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose, vertes. Be to, Komisija nekeičia jokių parametrų ir finansinių prognozių, pagal kuriuos nustatoma bendrovių „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ nuosavo kapitalo vertė. Todėl šios vertės lieka tokios pačios, kaip ir 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose. Kritinė bendrovės RFI diskonto normos vertė yra lygties, kurios vienoje pusėje yra bendrovės RFI nuosavo kapitalo vertė, priklausanti tik nuo vieno nežinomo parametro (t. y. diskonto norma), o kitoje pusėje – bendrovės „Trenitalia“ / „FS Logistica“ nuosavo kapitalo vertė (t. y. 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimuose apskaičiuotos vertės), sprendinys.

b) kalbant apie bendrovės RFI turto perdavimą bendrovei „Trenitalia“, VSKK yra 3,4 % vietoje 11,62 %, kaip numatyta tyrimuose.

Komisija mano, kad tokios kritinės VSKK ir nuosavo kapitalo kainos vertės yra nepagrįstai mažos dėl toliau nurodytų priežasčių. Kalbant apie nuosavo kapitalo kainą, Komisija apskaičiavo, kad apatinė riba yra 7 %, t. y. gerokai didesnė už 3,4 % kritinę nuosavo kapitalo kainą. Remiantis rinkos praktika, šis apatinės ribos įvertis apskaičiuotas remiantis 119 išnašoje pateiktu metodu ir daroma prielaida, kad nerizikinga norma (pridėjus šalies rizikos priedą) yra 4,4 % ([125]), nuosavo kapitalo rizikos priedas – 4,79 % ([126]), o beta rodiklis – 0,54 ([127]). Kalbant apie VSKK, Komisija remiasi 6,87 % verte. Ši vertė yra labai artima a punkte nurodytai kritinei 6,8 % VSKK vertei, tačiau ji apskaičiuota remiantis konservatyvia prielaida, kad skolos priedas yra 0 % ([128]). Todėl, darydama alternatyvias VSKK vertes, pagrįstas rinkos duomenimis, kurie buvo žinomi tuo metu, kai buvo priimti sprendimai perduoti turtą, Komisija mano, kad turto perdavimas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

(186) Apskritai Komisija mano, kad finansinės prognozės ir vertinimo prielaidos, kuriomis grindžiamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus, yra patikimos ir gerai pagrįstos. Be to, Komisija pažymi, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo rezultatai yra patikimi, atsižvelgiant į alternatyvias, konservatyvias vertinimo prielaidas.

8.1.1.2.4. Išvada dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo

(187) Apskritai Komisijos atliktas 2019 m. balandžio ir gruodžio mėn. bendrovės „PwC“ tyrimų metodikos, finansinių prognozių ir parametrų vertinimas, taip pat pagrindinių prielaidų ir juose pateiktų rezultatų patikimumo patikrinimas patvirtina, kad bendrovės RFI turto perdavimas įmonėms „FS Logistica“ ir „Trenitalia“ atitinka rinkos sąlygas.

(188) Kadangi bendrovės RFI turto perdavimas bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ atitiko rinkos sąlygas, Komisija daro išvadą, kad bet kuris privatus veiklos vykdytojas, vadovaudamasis tik pelningumo motyvais, būtų vykdęs tokį perdavimą. Todėl tiriamomis priemonėmis bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ nebuvo suteiktas ekonominis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.1.1.3. Išvada dėl pagalbos buvimo

(189) Kaip nurodyta 188 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad bendrovės RFI turto perdavimas bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ nesuteikia ekonominio pranašumo bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“. Kadangi SESV 107 straipsnio 1 dalies sąlygos yra kumuliacinės, nereikia vertinti, ar šis perdavimas buvo susijęs su valstybės ištekliais, ar jis priskirtinas Italijos valstybei, ar jis buvo atrankusis, ar jis iškraipė konkurenciją arba galėjo ją iškraipyti ir ar jis turėjo įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai.

9. **IŠVADA**

(190) Kaip nurodyta 189 konstatuojamojoje dalyje, Komisija daro išvadą, kad tai, kad bendrovė RFI perdavė turtą bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“, nesuteikė bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ ekonominio pranašumo, todėl tai nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Priemonė, pagal kurią bendrovė „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ 2009 m. rugsėjo mėn. perdavė bendrovei „Trenitalia S.p.A.“ 31 turto vienetą, nėra valstybės pagalba bendrovei „Trenitalia S.p.A.“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([125]) 10 metų Italijos vyriausybės obligacijų palūkanų norma (2007 m. spalio–gruodžio mėn. vidurkis).

([126]) Šaltinis – šalių rizikos priedai, kuriuos prof. A. Damodaran skelbia adresu https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls. Answath Damodaran yra Sterno verslo mokyklos finansų profesorius ir vienas iš pagrindinių nuosavybės vertybinių popierių ir kito turto vertinimo ekspertų.

([127]) Panašių infrastruktūrą valdančių bendrovių pakoreguoto sverto beta rodiklis. Šaltinis – bendrovės E.CA tyrimas, p. 38 ir 39.

([128]) Atliekant skaičiavimus, kurie paaiškinti 119 išnašoje, taip pat daroma prielaida, kad nuosavo kapitalo kaina yra 7 % (t. y. 185 konstatuojamojoje dalyje apskaičiuotos nuosavo kapitalo kainos apatinė riba), o bendrovės RFI kapitalo struktūra kaip nuosavo kapitalo ir skolos kainos svoriai (žr. 12 lentelę).

2 straipsnis

Priemonės, pagal kurias bendrovė „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ 2007 m. gruodžio mėn. perdavė bendrovei „FS Logistica S.p.A.“ dešimt turto vienetų, 2008 m. gruodžio mėn. – 42 turto vienetus ir 2011 m. liepos mėn. – penkis turto vienetus, nėra valstybės pagalba bendrovei „FS Logistica S.p.A.“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2023 m. lapkričio 24 d.

Komisijos vardu
Didier REYNDERS
Komisijos narys