



2024/2864

18.11.2024.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2024/2864

od 24. studenog 2023.

u predmetu SA.32179 (2014/C) – Mjere državne potpore u korist društava Trenitalia SpA i FS Logistica SpA – Italija

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2023) 7891)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s tim odredbama ⁽¹⁾ i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Komisija je 29. prosinca 2010. zaprimila pritužbu o navodnoj državnoj potpori koju je Italija dodijelila društvu Trenitalia S.p.A. („Trenitalia”) preko društva Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. („RFI”). Trenitalia i RFI su društva kćeri društva Ferrovie dello Stato S.p.A. („FS”) (vidjeti odjeljak 2.1.). Podnositelj pritužbe smatra da određeni prijenosi imovine željezničke infrastrukture unutar grupe FS ⁽²⁾, s društva RFI na druga društva iz te grupe, predstavljaju potporu. Pritužba je registrirana pod brojem SA.32179 (2010/CP).
- (2) Komisija je 11. veljače 2011. prosljedila tu pritužbu talijanskim tijelima i zatražila informacije o mjerama koje su predmet istražnog postupka. Italija je 1. travnja 2011. djelomično odgovorila na taj zahtjev. Komisija je 14. lipnja 2011. Italiji poslala podsjetnik u kojem je zatražila informacije koje nedostaju. Italija je 12. srpnja 2011. dostavila dodatne informacije koje je Komisija zatražila 11. veljače 2011.
- (3) Komisija je 24. studenog 2011. od Italije zatražila dodatne informacije. Italija je 31. siječnja 2012. dostavila zatražene informacije. Italija je 8. siječnja 2013. dostavila dodatne informacije Komisiji.
- (4) Dopisom od 28. ožujka 2014. Komisija je obavijestila Italiju da je odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) („odluka o pokretanju postupka”) u vezi s određenim prijenosima imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica S.p.A. („mjere koje su predmet istražnog postupka”).
- (5) Komisija je u odluci o pokretanju postupka obavijestila Italiju i o tome da je odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. UFEU-a u vezi s naknadom koju je Italija dodijelila društvu Trenitalia za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge u željezničkom prijevozu robe (predmet SA.32953). Ta se mjera ocjenjuje s obzirom na pravila o državnim potporama u zasebnoj konačnoj odluci Komisije.

⁽¹⁾ SL C 156, 23.5.2014., str. 77.

⁽²⁾ U ovoj se Odluci društvo FS i društva koja su u njegovu vlasništvu i pod njegovom kontrolom, uključujući RFI i Trenitalia, nazivaju „grupa FS”. Za opis strukture grupe FS vidjeti odjeljak 2. ove Odluke te službenu internetsku stranicu grupe FS, koja je dostupna na: <https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html>.

- (6) Italija je 22. travnja 2014. zatražila produljenje roka za podnošenje primjedbi na odluku o pokretanju postupka, koje je Komisija odobrila 28. travnja 2014. Italija je 21. svibnja 2014. zatražila dodatno produljenje roka za podnošenje primjedbi na odluku o pokretanju postupka, koje je Komisija odobrila sljedećeg dana.
- (7) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 23. svibnja 2014. ⁽³⁾ Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe na mjere koje su predmet istražnog postupka.
- (8) Od lipnja do srpnja 2014. Komisija je zaprimila primjedbe na odluku o pokretanju postupka od Italije i tri zainteresirane strane. Italija je dostavila primjedbe 24. lipnja 2014. FerCargo, udruženje privatnih poduzeća za željeznički prijevoz robe, zatražio je 13. lipnja 2014. produljenje roka za podnošenje primjedbi na odluku o pokretanju postupka, koje je Komisija odobrila; udruženje FerCargo dostavilo je primjedbe 8. srpnja 2014. Društvo FS zatražilo je 16. lipnja 2014. produljenje roka za podnošenje primjedbi na odluku o pokretanju postupka, koje je Komisija odobrila; društvo FS dostavilo je 23. srpnja 2014. primjedbe u ime grupe FS. Zajednica europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća („CER”) dostavila je primjedbe 19. lipnja 2014.
- (9) Komisija je 20. lipnja i 6. kolovoza 2014. Italiji dostavila primjedbe zainteresiranih strana. Italija je 24. rujna 2014. zatražila produljenje roka za podnošenje očitovanja o primjedbama zainteresiranih strana. Komisija je odobrila to produljenje sljedećeg dana. Italija je 20. studenog 2014. dostavila svoja očitovanja o primjedbama zainteresiranih strana. Italija je 4. studenog 2015. dopunila svoja očitovanja dodatnim informacijama.
- (10) Komisija je 20. rujna 2017. Italiji poslala zahtjev za informacije, na koji je ona odgovorila 16. studenog i 30. studenog 2017. Komisija je 22. prosinca 2017. Italiji uputila novi zahtjev za informacije, na koji je ona djelomično odgovorila 31. siječnja 2018. Sastanak između službi Komisije i tijela Italije održan je 21. ožujka 2018. Komisija je 3. travnja 2018. Italiji uputila dodatni zahtjev za informacije, na koji je ona odgovorila 23. svibnja 2018. Sastanak između službi Komisije i tijela Italije održan je 17. prosinca 2018., nakon čega je 22. siječnja 2019. održan još jedan sastanak. Italija je dostavila dodatne informacije 26. travnja i 28. lipnja 2019.
- (11) Komisija je 20. prosinca 2019. Italiji uputila zahtjev za informacije, na koji je ona odgovorila 31. siječnja 2020.
- (12) Početkom 2020. izbila je pandemija bolesti COVID-19, koja je potresla gospodarstva Unije i dovela do potrebe za koordiniranim gospodarskim odgovorom država članica i institucija Unije kako bi se ublažile negativne posljedice na gospodarstvo Unije. U tim izvanrednim okolnostima Komisija je nastojala hitno odgovoriti na prijave mjera državne potpore dodijeljenih u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 te je uvela sva potrebna postupovna pojednostavnjenja kako bi njezin postupak odobrenja bio što brži ⁽⁴⁾. Komisija je tijekom krize uzrokovane bolešću COVID-19 morala dati prednost mjerama državne potpore u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 ⁽⁵⁾; zato je odgođen dovršetak službenog istražnog postupka o mjerama koje su predmet istražnog postupka, kao i dovršetak drugih postupaka.

⁽³⁾ Vidjeti bilješku 1.

⁽⁴⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskoj središnjoj banci, Europskoj investicijskoj banci i Euroskupini – Koordinirani gospodarski odgovor na pandemiju covid-19, COM(2020) 112 final, 13. ožujka 2020., odjeljak 5.

⁽⁵⁾ Popis odluka koje je Komisija donijela u kontekstu krize uzrokovane bolešću COVID-19 dostupan je na internetskim stranicama Glavne uprave za tržišno natjecanje na sljedećoj poveznici: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (posljednji pristup 20. listopada 2023.).

- (13) Nadalje, Rusija je 24. veljače 2022. pokrenula vojnu agresiju na Ukrajinu. Izravni i neizravni učinci ruske vojne agresije imali su gospodarske posljedice na cijelo unutarnje tržište. Komisija je morala brzo odgovoriti kako bi se ublažile negativne socijalne i gospodarske posljedice u Uniji. U tim je okolnostima Komisija pozvana da hitno odgovori na prijave mjera državne potpore dodijeljenih u kontekstu krize u Ukrajini ⁽⁶⁾. Komisija je 2022. i 2023. morala dati prednost ispitivanju tih mjera državne potpore ⁽⁷⁾, zbog čega je dodatno odgođeno dovršenje službenog istražnog postupka o mjerama koje su predmet istražnog postupka.
- (14) Italija je 17. listopada 2023. iznimno pristala odreći se svojih prava na temelju članka 342. UFEU-a u vezi s člankom 3. Uredbe br. 1/1958 ⁽⁸⁾ te je pristala da se ova Odluka donese i objavi na engleskom jeziku.

2. OPIS GRUPE FS I KONTEKST OTVARANJA TRŽIŠTA

2.1. Reorganizacija grupe FS

- (15) Društvo Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni („nekadašnje društvo FS”) bio je potpuno vertikalno integrirani talijanski željeznički prijevoznik i jedini pravni subjekt zadužen za javni željeznički prijevoz putnika i robe do restrukturiranja krajem 90-ih godina prošloga stoljeća. Nekadašnje društvo FS bilo je vlasnik cjelokupne imovine koja je bila potrebna za izvršavanje njegovih dužnosti i bilo je u stopostotnom vlasništvu talijanskog Ministarstva gospodarstva i financija („MEF”).
- (16) U razdoblju od 1998. do 2001. Italija je reorganizirala nekadašnje društvo FS i osnovala nova društva kćeri odgovorna za različita poslovna područja, na koja je nekadašnje društvo FS prenijelo svu svoju imovinu i djelatnosti. Konkretno, Italija je osnovala novo holding društvo pod stopostotnom kontrolom MEF-a, odnosno društvo FS, u čijem su vlasništvu i pod čijom su kontrolom sva društva koja su aktivna u različitim područjima poslovanja, uključujući:
- (a) društvo Trenitalia, osnovano u lipnju 2000., koje je zaduženo za pružanje usluga željezničkog prijevoza (prethodno su ga pružali odjeli za prijevoz putnika, za regionalni promet i za prijevoz robe te odjel za željeznička vozila nekadašnjeg društva FS);
 - (b) društvo RFI, osnovano u srpnju 2001., koje je postalo jedini vlasnik i upravitelj željezničke infrastrukture. Društvo RFI privremeno je imalo u vlasništvu i upravljalo i imovinom koja je obuhvaćena mjerama koje se ocjenjuju, prije nego što je ta imovina raspodijeljena na druge subjekte grupe FS – vidjeti odjeljak 3.1.

Društva Trenitalia i RFI, kao i holding društvo FS i društva pod njegovom kontrolom, čine grupu FS koja je u potpunom vlasništvu MEF-a.

- (17) U kontekstu reorganizacije iz uvodne izjave 16. sva imovina potrebna za obavljanje odgovarajućih djelatnosti trebala se prenijeti na društvo Trenitalia i druge novoosnovane subjekte iz uvodne izjave 18., kao što je društvo FS Logistica, ali i na druge subjekte koji nisu obuhvaćeni ovim istražnim postupkom. Međutim, prijenos određenih nekretnina bio je otežan zbog pravnih i tehničkih komplikacija ⁽⁹⁾ koje su usporile dovršetak reorganizacije.

⁽⁶⁾ Komunikacija Komisije – Privremeni okvir za mjere državne potpore u kriznim situacijama za potporu gospodarstvu nakon ruske agresije na Ukrajinu (SL C 131 I, 24.3.2022., str. 1.).

⁽⁷⁾ Popis odluka koje je Komisija donijela na temelju Privremenog okvira za mjere državne potpore u kriznim situacijama i za tranziciju radi potpore gospodarstvu nakon ruske agresije na Ukrajinu dostupan je na internetskim stranicama Glavne uprave za tržišno natjecanje na sljedećoj poveznici: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (posljednji pristup 16. listopada 2023.).

⁽⁸⁾ Uredba br. 1 o određivanju jezika koji se koriste u Europskoj ekonomskoj zajednici (SL 17, 6.10.1958., str. 385/58.).

⁽⁹⁾ Konkretno, Italija napominje da je prije preraspodjele trebalo prikupiti, kategorizirati i provjeriti potrebne katastarske, administrativne i računovodstvene dokumente povezane s imovinom koja se trebala prenijeti na društvo Trenitalia. Stoga je društvo RFI, nakon što je od nekadašnjeg društva FS primilo sve infrastrukturne objekte, zadržalo privremeno vlasništvo nad njima, uključujući nad onima koje je trebalo prenijeti na društva Trenitalia i FS Logistica.

- (18) Italija navodi da je u kontekstu postupka reorganizacije grupe FS iz uvodne izjave 16. odbor društva FS 17. svibnja 2007. odobrio poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011. ⁽¹⁰⁾ S obzirom na znatne financijske gubitke grupe FS (više od 2 milijarde EUR 2006.) društvo FS donijelo je plan internog restrukturiranja kako bi ponovno uspostavilo financijsku održivost grupe FS. Osim mjera smanjenja troškova, grupa FS odlučila je povećati svoju operativnu dobit, konkretno racionalizacijom nekretnina i objekata koji su bili u vlasništvu različitih subjekata grupe FS. To je podrazumijevalo osnivanje namjenskih društava kćeri na koja je prenesena imovina koja se koristila za obavljanje određenih djelatnosti:
- (a) kad je riječ o logističkim uslugama, u tu je svrhu 2007. osnovan novi subjekt pod nazivom FS Logistica S.p.A. („FS Logistica”) radi pružanja integriranih logističkih usluga po uzoru na druge europske operatore (DB Schenker u Njemačkoj i Geodis u vlasništvu SNCF-a u Francuskoj). Društvo FS Logistica preimenovano je 1. siječnja 2017. u Mercitalia Logistics S.p.A. („Mercitalia Logistics”) ⁽¹¹⁾;
 - (b) kad je riječ o uslugama mobilnosti i upravljanja nekretninama, u tu je svrhu 27. veljače 2008. osnovano novo društvo kći pod nazivom FS Servizi Urbani S.p.A. kako bi se maksimalno povećala vrijednost nekretnina u vlasništvu društva FS;
 - (c) kad je riječ o inženjerskim uslugama na stranim tržištima, te je usluge pružalo društvo Italferr S.p.A.
- (19) Italija tvrdi da je provedba poslovnog plana za razdoblje 2007. – 2011. pridonijela stabilizaciji financijske situacije društva FS, kako je navedeno u tablici 1.

Tablica 1

Najvažniji elementi računa dobiti i gubitka, bilance stanja i financijskih podataka društva FS

(u milijunima EUR)

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Glavni podaci iz računa dobiti i gubitka								
Operativni prihodi	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Operativni troškovi	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Bruto operativna marža	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Operativna dobit (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Neto dobit (gubitak)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Glavne informacije o vlasničkom kapitalu i financijske informacije								
Neto uloženi kapital	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Dionički kapital	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Neto financijski položaj	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Dug / vlasnički kapital	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

⁽¹⁰⁾ U ovoj će se Odluci industrijski plan za razdoblje 2007. – 2011. (na talijanskom „Piano industriale 2007–2011”) nazivati i „poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011.”.

⁽¹¹⁾ Izvor: Godišnje izvješće društva FS za 2017., str. 13. (Relazione finanziaria annuale).

(u milijunima EUR)

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Tehnička ulaganja u razdoblju	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Izvor: informacije koje su talijanska tijela dostavila u svojim očitovanjima od 23. srpnja 2014.

Napomena:

Podaci za razdoblje 2007. – 2008. prikazani su u skladu s nacionalnim računovodstvenim načelima ITA GAAP, dok se podaci za razdoblje 2009. – 2013. temelje na Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja (MSFI).

2.2. Opis društava kćeri društva FS koja su obuhvaćena istražnim postupkom Komisije

- (20) Mjere koje su predmet istražnog postupka odnose se na tri društva kćeri društva FS (RFI, Trenitalia i FS Logistica), koja su opisana u odjeljku 3.

2.2.1. RFI

- (21) Društvo RFI zaduženo je za upravljanje željezničkom infrastrukturom u Italiji na temelju 60-godišnje koncesije dodijeljene Uredbom Ministarstva prometa i plovidbe iz 2000. ⁽¹²⁾ Stoga društvo RFI ima pravni monopol na izgradnju, održavanje i upravljanje željezničkom infrastrukturom, sigurnost željeznica i dodjelu trasa željezničkim prijevoznicima. U skladu sa svojim Statutom, društvo RFI može obavljati i sve djelatnosti ili operacije na tržištu koje se smatraju potrebnima ili primjerenima za ispunjavanje njegovih zadaća ⁽¹³⁾.
- (22) Glavna imovina društva je sama željeznička infrastruktura. Glavne djelatnosti društva RFI su:
- (a) projektiranje, izgradnja, stavljanje u pogon, upravljanje i održavanje nacionalne željezničke infrastrukture te upravljanje nadzornim i sigurnosnim sustavima za prometovanje vlakova;
 - (b) promicanje integracije željezničke infrastrukture i suradnja s drugim upraviteljima željezničke infrastrukture;
 - (c) druge zadaće povjerene upravitelju infrastrukture u skladu s relevantnim zakonodavstvom, kao što su upravljanje pristupom infrastrukturi i uslugama te naplata pristojbi za upotrebu infrastrukture koje plaćaju željeznički prijevoznici.
- (23) Usluge koje društvo RFI pruža u svojstvu upravitelja talijanske željezničke infrastrukture obuhvaćaju odobravanje pristupa željezničkoj infrastrukturi željezničkim prijevoznicima, održavanje i razvoj infrastrukture, osiguravanje poštovanja standarda sigurnosti i zaštite te izdavanje potvrda o sigurnosti ⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ Talijanska država imenovala je nekadašnje društvo FS upraviteljem infrastrukture na temelju akta Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T od 31. listopada 2000. U srpnju 2001. društvo RFI naslijedilo je nekadašnje društvo FS i od njega preuzelo upravljanje infrastrukturom.

⁽¹³⁾ Te zadaće uključuju: kupnju ili prodaju nekretnina, razvoj komercijalnih, industrijskih ili financijskih djelatnosti povezanih s predmetom poslovanja društva; stjecanje udjela u drugim društvima čija je svrha slična njegovim svrhama, povezana s njima ili ključna za njih, davanje kolaterala i jamstava u korist trećih strana itd.

⁽¹⁴⁾ Programski ugovor za razdoblje 2001. – 2007., članak 4.

- (24) Prihodi društva RFI sastoje se uglavnom od prihoda od infrastrukturnih usluga (naknade za upotrebu mreže, prodaja u području električne vuče, usluge trajektnog prijevoza i državni doprinosi za održavanje mreže). Financijska situacija društva RFI u razdoblju 2006. – 2013. prikazana je u tablici 2.

Tablica 2

Najvažniji elementi računa dobiti i gubitka, bilance stanja i financijskih podataka društva RFI

(u milijunima EUR)

	2006.	2007. (*)	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Glavni podaci iz računa dobiti i gubitka								
Operativni prihodi	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Operativni troškovi	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Bruto operativna marža	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Operativna dobit (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Neto dobit	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Glavne informacije o vlasničkom kapitalu i financijske informacije								
Neto uloženi kapital	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Dionički kapital	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Neto financijski položaj	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Dug / vlasnički kapital	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Izvor: informacije koje su talijanska tijela dostavila u svojim očitovanjima od 23. srpnja 2014.

Napomena:

Podaci za razdoblje 2006. – 2008. prikazani su u skladu s nacionalnim računovodstvenim načelima ITA GAAP, dok se podaci za razdoblje 2009. – 2013. temelje na Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja (MSFI).

(*) Novo načelo za troškove upotrebe željezničkih vozila (amortizacija) prvi je put primijenjeno 2008. Stoga su podaci za 2007. usklađeni i u smislu izdvajanja djelatnosti „sektora ranžirnog kolodvora / objekta za manevriranje” društvu RFI.

2.2.2. Trenitalia

- (25) Društvo Trenitalia osnovano je 2000. kao društvo kći pod potpunom kontrolom društva FS. U trenutku donošenja i provedbe mjera koje su predmet istražnog postupka te na datum pokretanja službenog istražnog postupka društvo Trenitalia obavljalo je djelatnost željezničkog prijevoza putnika i robe. Društvo Trenitalia je trenutačno najveći željeznički prijevoznik u Italiji koji prometuje vlakovima na velike udaljenosti te lokalnim i regionalnim vlakovima za prijevoz putnika; od siječnja 2017. usluge prijevoza robe pruža društvo Mercitalia Rail.

- (26) Financijska situacija društva Trenitalia u razdoblju 2006. – 2013. prikazana je u tablici 3.

Tablica 3

Najvažniji elementi računa dobiti i gubitka, bilance stanja i financijskih podataka društva Trenitalia

(u milijunima EUR)

	2006.	2007. (*)	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Glavni podaci iz računa dobiti i gubitka								
Operativni prihodi	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Operativni troškovi	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Bruto operativna marža	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Operativna dobit (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Neto dobit	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Glavne informacije o vlasničkom kapitalu i financijske informacije								
Neto uloženi kapital	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Dionički kapital	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Neto financijski položaj	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Dug / vlasnički kapital	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Izvor: informacije koje su talijanska tijela dostavila u svojim očitovanjima od 23. srpnja 2014.

Napomene:

Podaci za razdoblje 2006. – 2008. prikazani su u skladu s nacionalnim računovodstvenim načelima ITA GAAP, dok se podaci za razdoblje 2009. – 2013. temelje na Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja (MSFI).

(*) Novo načelo za troškove upotrebe željezničkih vozila (amortizacija) prvi je put primijenjeno 2008. Stoga su podaci za 2007. usklađeni i u smislu izdvajanja djelatnosti „sektora ranžirnog kolodvora / objekta za manevriranje” društvu RFI.

- (27) Od siječnja 2017. djelatnosti prijevoza robe društva Trenitalia prenesene su na novoosnovano društvo Mercitalia Rail S.r.l. (Mercitalia Rail), koje je pod potpunom kontrolom društva Mercitalia Logistics⁽¹⁵⁾. Grupa FS pruža usluge prijevoza robe konvencionalnim i kombiniranim tehnikama prijevoza u Italiji i inozemstvu preko društva Mercitalia Logistics.

2.2.3. FS Logistica

- (28) Društvo FS Logistica osnovano je 2007. na temelju odluke društva FS da u jednom namjenskom subjektu objedini sve logističke djelatnosti koje se obavljaju unutar grupe FS. Do 2017. (kad je preimenovano u Mercitalia Logistics)⁽¹⁶⁾ društvo FS Logistica pružalo je logističke usluge u sektoru prijevoza robe, uključujući željeznički prijevoz, intermodalna prijevozna rješenja, skladištenje, rukovanje i sve povezane djelatnosti koje se odnose na nekretnine. Društvo FS Logistica nikad se nije smatralo „željezničkim prijevoznikom” u smislu članka 3. Direktive Vijeća 91/440/EEZ⁽¹⁷⁾ jer nije obavljalo vuču vlakova.

⁽¹⁵⁾ Društvo Trenitalia je društvu Mercitalia Rail prenijelo svu svoju imovinu i obveze povezane s uslugama prijevoza robe i logistikom. Izvor: godišnje izvješće društva Trenitalia SpA za 2017., str. 26. i str. 36. (Relazione finanziaria annuale).

⁽¹⁶⁾ Vidjeti godišnje izvješće društva FS za 2017. o financijskoj komunikaciji, str. 13.

⁽¹⁷⁾ Direktiva Vijeća 91/440/EZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice (SL L 237, 24.8.1991., str. 25.).

2.3. Kontekst liberalizacije željezničkog prijevoza u Uniji i Italiji

2.3.1. U Uniji

- (29) Na razini Unije, željeznički prijevoz **robe** liberaliziran je u tri uzastopne faze.
- (30) U okviru prve zakonodavne inicijative početkom 90-ih godina prošlog stoljeća donesena je Direktiva 91/440/EEZ, koju su države članice morale prenijeti u nacionalno zakonodavstvo do 1. siječnja 1993. Tim je aktom pokrenuta liberalizacija željezničkog prijevoza uvođenjem prava pristupa željezničkoj infrastrukturi za međunarodne grupacije i željezničke prijevoznike koji pružaju ⁽¹⁸⁾ usluge kombiniranog međunarodnog prijevoza robe, uz poštovanje načela odvajanja djelatnosti upravljanja infrastrukturom i prijevoza. To se načelo nije primjenjivalo na strukture nego na funkcije, posebno na računovodstvenu funkciju. U skladu s tom direktivom odvajanje bi se moglo postići osnivanjem zasebnih odjela unutar jednog poduzeća ili povjeravanjem upravljanja infrastrukturom zasebnom subjektu. Međutim, to pravno razdvajanje nije bilo obvezno.
- (31) Direktiva 91/440/EEZ izmijenjena je Direktivom 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁹⁾ koja je bila dio takozvanog „prvog željezničkog paketa” ⁽²⁰⁾ koji su države članice trebale prenijeti u nacionalno zakonodavstvo do 15. ožujka 2003. Člankom 10. stavkom 3. Direktive 91/440/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 2001/12/EZ, željezničkim prijevoznicima dodijeljeno je pravo pristupa na nediskriminirajućoj osnovi za sljedeće vrste usluga:
- (a) usluge međunarodnog prijevoza robe u transeuropskoj mreži za željeznički prijevoz robe – TERFN ⁽²¹⁾;
 - (b) usluge međunarodnog prijevoza robe u cijeloj željezničkoj mreži Unije od 15. ožujka 2008.
- (32) Radi poboljšanja sigurnosti, interoperabilnosti i otvaranja tržišta željezničkog prijevoza robe donesena je Direktiva 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²²⁾, koja je bila dio takozvanog „drugog željezničkog paketa” ⁽²³⁾. Tom je direktivom utvrđeno pravo pristupa željezničkih prijevoznika za sljedeće vrste usluga:
- (a) usluge međunarodnog prijevoza robe u cijeloj željezničkoj mreži Unije od 1. siječnja 2006. (odnosno prije 15. ožujka 2008., što je rok utvrđen Direktivom 2001/12/EZ);
 - (b) sve vrste usluga prijevoza robe (uključujući nacionalni promet) od 1. siječnja 2007.
- (33) To znači da je tržište željezničkog prijevoza robe otvoreno za tržišno natjecanje od 15. ožujka 2003. u transeuropskoj mreži za željeznički prijevoz robe, od 1. siječnja 2006. za međunarodni prijevoz robe u cijeloj željezničkoj mreži Unije i od 1. siječnja 2007. za kabotažu u željezničkom prijevozu robe. Stoga se smatra da je željeznički prijevoz robe potpuno liberaliziran na razini Unije od 1. siječnja 2007. za nacionalne i međunarodne usluge.

⁽¹⁸⁾ Kombinirani prijevoz definira se kao intermodalni prijevoz sa strogo ograničenom cestovnom dionicom, vidjeti članak 1. Direktive Vijeća 75/130/EEZ od 17. veljače 1975. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog cestovnog i željezničkog prijevoza robe između država članica (SL L 48, 22.2.1975., str. 31.).

⁽¹⁹⁾ Direktiva 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 75, 15.3.2001., str. 1.).

⁽²⁰⁾ Prvi željeznički paket uključivao je i Direktivu 2001/13/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima (SL L 75, 15.3.2001., str. 26.) i Direktivu 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 75, 15.3.2001., str. 29.).

⁽²¹⁾ Željeznička mreža od približno 50 000 km, kako je utvrđeno člankom 10.a i Prilogom I. Direktivi 2001/12/EZ, koja u Italiji obuhvaća luke povezane sa željezničkom mrežom Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napulj, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trst, Venecija.

⁽²²⁾ Direktiva 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 164, 30.4.2004., str. 164.).

⁽²³⁾ Drugi željeznički paket uključivao je i Direktivu 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.), Direktivu 2004/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 96/48/EZ o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina i Direktivu 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 164, 30.4.2004., str. 114.) i Uredbu (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (SL L 164, 30.4.2004., str. 1.).

- (34) Direktiva 91/440/EEZ, kako je izmijenjena direktivama 2001/12/EZ i 2004/51/EZ, konsolidirana je i stavljena izvan snage Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća s učinkom od 17. lipnja 2015.⁽²⁴⁾ Člankom 10. stavkom 1. Direktive 2012/34/EEZ propisano je da: „Željeznički prijevoznici dobivaju, pod jednakim, nediskriminacijskim i transparentnim uvjetima, pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama u svrhu pružanja svih vrsta usluga željezničkog prijevoza robe.”
- (35) „Treći željeznički paket” (donošenjem Direktive 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁵⁾) otvorio je međunarodni željeznički prijevoz **putnika** tržišnom natjecanju s učinkom od 1. siječnja 2010. „Četvrti željeznički paket” u potpunosti je liberalizirao željeznički prijevoz putnika:
- Direktivom (EU) 2016/2370 Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁶⁾ o izmjeni Direktive 2012/34/EU željezničkim prijevoznicima odobren je pristup nacionalnim željezničkim mrežama od 1. siječnja 2019.⁽²⁷⁾,
 - Uredbom (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁸⁾ uvedena je obveza dodjele ugovora o javnim uslugama na temelju konkurentnog postupka nadmetanja od 3. prosinca 2019., s prijelaznim razdobljem koje završava 24. prosinca 2023.⁽²⁹⁾

2.3.2. U Italiji

- (36) Italija je usluge željezničkog prijevoza robe liberalizirala od 22. listopada 2003., kad je na snagu stupila Zakonodavna uredba br. 188 od 8. srpnja 2003. („Zakonodavna uredba 188/2003”) ⁽³⁰⁾, čime je prvi željeznički paket prenesen u nacionalno zakonodavstvo. Kad je riječ o nacionalnim uslugama prijevoza robe koje se pružaju na nacionalnoj željezničkoj infrastrukturi, člankom 6. Zakonodavne uredbe 188/2003 željezničkim prijevoznicima koji koriste nacionalnu željezničku mrežu dodijeljena su razna prava pristupa, pod uvjetom da su ispunjeni određeni zahtjevi ⁽³¹⁾ i pod uvjetom uzajamnosti ako željeznički prijevoznici imaju poslovni nastan u inozemstvu.

⁽²⁴⁾ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

⁽²⁵⁾ Direktiva 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture (SL L 315, 3.12.2007., str. 44.).

⁽²⁶⁾ Direktiva (EU) 2016/2370 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Direktive 2012/34/EU u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom (SL L 352, 23.12.2016., str. 1.).

⁽²⁷⁾ Vidjeti članak 3. Direktive (EU) 2016/2370, kojim se predviđa da se, bez obzira na to što Direktiva stupa na snagu 1. siječnja 2019., njezine odredbe o pristupu željezničkim mrežama primjenjuju samo na vozni red koji vrijedi od 14. prosinca 2020.

⁽²⁸⁾ Uredba (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika (SL L 354, 23.12.2016., str. 22.).

⁽²⁹⁾ Vidjeti članak 1. stavak 9. točku (a).

⁽³⁰⁾ Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 – „Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria” (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24.7.2003. – Supplemento ordinario n. 118). Zakonodavnom uredbom 188/2003 zamijenjene su dvije predsjedničke uredbe (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.) i Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 – „Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura” – (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 119, 24.5.1999.) kojima su direktive 91/440/EZ, 95/18/EZ i 95/19/EZ prenesene u nacionalno zakonodavstvo.

⁽³¹⁾ Željeznički prijevoznici koji su namjeravali pružati usluge nacionalnog željezničkog prijevoza robe u Italiji morali su, osim dozvole za obavljanje željezničkog prijevoza koja se propisuje člankom 6. stavkom 1. Zakonodavne uredbe 188/2003, imati i posebno odobrenje ministra infrastrukture i prometa (članak 6. stavak 2. Zakonodavne uredbe 188/2003), kako je definirano člankom 131. stavkom 1. Zakona br. 388 od 23. prosinca 2000. U tom je zakonu navedeno da je takvo odobrenje potrebno kako bi Ministarstvo infrastrukture i prometa moglo ograničiti povećanje željezničkih tarifa i jamčiti gospodarsku održivost djelatnosti željezničkog prijevoza u Italiji.

- (37) Talijansko domaće tržište usluga željezničkog prijevoza putnika djelomično ⁽³²⁾ je otvoreno 2003. na temelju Zakonodavne uredbe 188/2003. Međutim, tržišno natjecanje na talijanskom tržištu i dalje je ostalo *de facto* ograničeno za sav domaći prijevoz sve do njegova otvaranja tržišnom natjecanju na tržištima međunarodnog željezničkog prijevoza putnika 1. siječnja 2010. i ulaska društva Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. na tržište domaćih usluga željezničkog prijevoza velikih brzina 2012. Tržišno natjecanje na tržištu i dalje je uglavnom zatvoreno jer je većina ugovora o javnim uslugama izravno dodijeljena društvu Trenitalia, uz nekoliko iznimaka ⁽³³⁾.
- (38) Italija je prenijela Direktivu 2004/51/EZ u nacionalno zakonodavstvo Zakonodavnom uredbom br. 162 od 10. kolovoza 2007. ⁽³⁴⁾ (na snazi od 23. listopada 2007.). Tom je uredbom izmijenjena Zakonodavna uredba 188/2003 tako što je željezničkim prijevoznicima od 23. listopada 2007. omogućen pristup talijanskoj željezničkoj mreži pod pravednim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima za pružanje usluga međunarodnog prijevoza robe, a najkasnije od 1. siječnja 2007. i pristup željezničkoj mreži za obavljanje svih vrsta usluga željezničkog prijevoza robe ⁽³⁵⁾.
- (39) Naposljetku, Italija je prenijela Direktivu 2012/34/EU u nacionalno zakonodavstvo Zakonodavnom uredbom br. 112 od 15. srpnja 2015. ⁽³⁶⁾ (na snazi od 27. srpnja 2015.). Tom je uredbom potvrđeno pravo pristupa željezničkih prijevoznika tržištu željezničkog prijevoza robe i putnika pod pravednim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima kako bi se omogućilo tržišno natjecanje u željezničkom sektoru ⁽³⁷⁾.

3. OPIS MJERA KOJE SU PREDMET ISTRAŽNOG POSTUPKA

3.1. Opis prijenosa imovine („prijenos imovine” ili „mjere”)

- (40) Mjere koje su predmet istražnog postupka obuhvaćaju prijenos 31 stavke imovine s društva RFI na društvo Trenitalia u rujnu 2009. te prijenos 10 stavki imovine s društva RFI na društvo FS Logistica u prosincu 2007., 42 stavke imovine u prosincu 2008. i pet stavki imovine u srpnju 2011., pod uvjetima opisanim u ovom pododjeljku.
- (41) Odluke o prijenosu određene imovine željezničke infrastrukture s društva RFI na društvo Trenitalia donesene su na sastanku odbora društva FS održanom 7. rujna 2009. i odobrene na glavnim skupštinama društava RFI i Trenitalia održanima 10. rujna 2009.
- (42) Prijenosi imovine s društva RFI na društvo Trenitalia izvršeni su kako slijedi:
- (a) dionički kapital društva RFI („capitale sociale e patrimonio”) u rujnu 2009. smanjen je za 621 106 000 EUR poništenjem 621 106 000 redovnih dionica u vrijednosti od 1 EUR po dionici; dionički kapital društva Trenitalia istodobno je povećan za 621 106 000 EUR izdavanjem 1 242 212 redovnih dionica u vrijednosti od 500 EUR po dionici (nominalna vrijednost);
 - (b) društvo FS bilo je jedini dioničar društava Trenitalia i RFI i prije i nakon promjena u dioničkom kapitalu društava RFI i Trenitalia opisanih u točki (a).

⁽³²⁾ Uvjet za otvaranje bila je klauzula o uzajamnosti za talijanske željezničke prijevoznike, koji je ukinut 2007.

⁽³³⁾ Kad je riječ o mreži kojom upravlja društvo RFI, samo su dvije regije 2019. dodijelile ugovore o uslugama na temelju javnog natječaja (Valle d'Aosta i Emilia Romagna), dok su druge dodijelile ugovore o uslugama izravnom dodjelom (osim Lombardije, ostalih 17 regija dodijelilo je ugovor na 9 ili 15 godina društvu Trenitalia). Kad je riječ o preostalom dijelu infrastrukture, koji je djelomično u vlasništvu Ministarstva infrastrukture i prometa, regija, pokrajina, općina, privatnih subjekata i drugih javnih tijela, primjenjuju se posebni aranžmani zbog povijesnog nasljeđa (izvor: Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice, uredili Matthias Finger i Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020., str. 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⁾ Članak 25. stavak 1. Zakonodavne uredbe br. 162 od 10. kolovoza 2007. o izmjeni članka 12. stavka 1. Zakonodavne uredbe 188/2003.

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

⁽³⁷⁾ Članak 2. stavak 1. točka (c) Zakonodavne uredbe br. 112 od 15. srpnja 2015.

- (43) Prijenosi određene imovine željezničke infrastrukture s društva RFI na društvo FS Logistica odobreni su na glavnim skupštinama društava RFI i FS Logistica održanima 30. listopada 2007., 26. studenog 2008. i 20. prosinca 2010. ⁽³⁸⁾
- (44) Prijenosi imovine s društva RFI na društvo FS Logistica izvršeni su u tri zasebne transakcije 2007., 2008. i 2011.:
- (a) dionički kapital i imovina društva RFI smanjeni su:
 - i. za 268 673 758 EUR 21. prosinca 2007.;
 - ii. za 151 786 267 EUR 30. prosinca 2008.;
 - iii. za 3 186 760 EUR 6. srpnja 2011.;
 - (b) dionički kapital i imovina društva FS Logistica istodobno su uvećani za iste odgovarajuće vrijednosti izdavanjem redovnih dionica;
 - (c) društvo FS bilo je jedini dioničar društava FS Logistica i RFI i prije i nakon promjena u dioničkom kapitalu društava RFI i Trenitalia opisanih u točkama (a) i (b).
- (45) Odlukama o prijenosu odobrene na sastancima odnosno skupštinama iz uvodne izjave 40. formaliziraju se odluke uprave koje su od 2007. donijeli društvo FS i njegova društva kćeri RFI, Trenitalia i FS Logistica ⁽³⁹⁾.
- (46) Mjere koje su predmet istražnog postupka odobrio je dioničar društva FS, odnosno talijanska država (točnije, MEF). Direktivom predsjednika vlade ⁽⁴⁰⁾ („Direktiva iz 2009.”) ⁽⁴¹⁾ Italija je 7. srpnja 2009. odobrila prijenos određene imovine željezničke infrastrukture, financirane javnim sredstvima, s društva RFI na društvo Trenitalia i druga društva grupe FS koja se bave željezničkim prijevozom robe. Konkretno, Direktivom iz 2009. predviđeno je sljedeće:
- (a) društvu RFI omogućen je slobodan prijenos određenih objekata za robu (koji nisu uključeni u Prilog 1. Direktivi iz 2009. ⁽⁴²⁾) na druga društva grupe FS, uključujući društvo Trenitalia, u okviru transakcija za povećanje imovine (članak 1.) ⁽⁴³⁾;
 - (b) društvo RFI moralo je talijanskom Ministarstvu infrastrukture i prometa dostaviti prijedlog u kojem se navode specijalizirane funkcije svakog od objekata i terminala navedenih u Prilogu 1. Direktivi iz 2009., kao i usluge uz naknadu koje se nude u svakom od tih objekata i terminala (članak 1.);
 - (c) društvo RFI moralo je talijanskom Ministarstvu infrastrukture i prometa dostaviti plan u kojem se navodi funkcija svakog objekta za održavanje željezničkih vozila u vlasništvu društva RFI, kao i informacije o tome jesu li objekti dostupni svim željezničkim prijevoznicima ili se neki prijevoznici služe tim objektima u cijelosti (članak 2.) ⁽⁴⁴⁾;
 - (d) neki objekti za održavanje željezničkih vozila, kojima su se u cijelosti služili određeni poduzetnici, preneseni su na druga društva grupe FS radi smanjenja troškova održavanja (članak 2.).

⁽³⁸⁾ Pravni akt kojim se formalizira prijenos donesen je 6. srpnja 2011.

⁽³⁹⁾ Glavni izvršni direktor društva FS M. Moretti 19. rujna 2007. poslao je dopis upraviteljima cijele grupe („dopis od 19. rujna 2007.”) kako bi se pokrenuo projekt preraspodjele imovine u okviru provedbe poslovnog plana za razdoblje 2007. – 2011. Odbor društva FS 23. travnja 2008. odobrio je pokretanje postupka raspodjele imovine. Posebna radna skupina za vođenje postupka preraspodjele imovine grupe FS osnovana je 3. lipnja 2008.

⁽⁴⁰⁾ Na talijanskom jeziku: „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⁾ Prilog 1. Direktivi iz 2009. sadržava popis objekata i terminala za robu u vlasništvu društva RFI.

⁽⁴³⁾ „U kontekstu bilo kakve reorganizacije, pa čak i u kontekstu kapitalizacije ili aktivnosti kapitalizacije, društvo RFI u skladu s ovom Direktivom može slobodno prenijeti ili raspodijeliti objekte za robu koji nisu uvršteni na popis u Prilogu 1. drugim društvima unutar grupe FS, među ostalim društvu Trenitalia, radi smanjenja troškova održavanja koje trenutačno snosi država.” (slobodan prijevod s talijanskog jezika).

⁽⁴⁴⁾ „Radi smanjenja troškova održavanja i čuvanja koje trenutačno snosi država te provedbe kapitalizacije društva Trenitalia, društvo RFI mora u roku od 60 dana od donošenja ove Direktive dostaviti Ministarstvu infrastrukture i prometa plan u kojem se za svaki objekt za održavanje željezničkih vozila u vlasništvu upravitelja navode sve specijalizirane funkcije, kao i informacije o sljedećem:

(a) stavlja li se predmetni objekt na raspolaganje svim željezničkim prijevoznicima koji pristupaju mreži;

(b) upotrebljavaju li predmetni objekt samo neki od njih.

U svakom slučaju, u prethodno navedenim objektima upravitelj infrastrukture ne pruža nikakvu uslugu, nego je ograničen na stavljanje te imovine na raspolaganje.” (slobodan prijevod s talijanskog jezika).

- (47) Italija je potvrdila popis i značajke imovine prenesene kako je opisano u uvodnoj izjavi 20. odluke o pokretanju postupka te dodala da pravna osnova za provedbu prijenosa nije Direktiva iz 2009., nego talijanski Građanski zakonik. U tablici 4 sažeti su prijenosi imovine koje je društvo RFI izvršilo u odnosu na društva Trenitalia i FS Logistica i koji čine mjere koje su predmet istražnog postupka.

Tablica 4

Popis imovine koju je društvo RFI prenijelo na društva Trenitalia i FS Logistica

Datum	Društvo na koje je imovina prenesena	Opis	Vrijednost
7. rujna 2009.	Trenitalia	društvo RFI prenijelo je na društvo Trenitalia 11 objekata za održavanje željezničkih vozila zajedno s 20 dijelova susjednog zemljišta	knjigovodstvena vrijednost iznosi 621 milijun EUR ⁽¹⁾
21. prosinca 2007.	FS Logistica	društvo RFI prenijelo je na društvo FS Logistica 10 objekata u okviru robnih terminala	knjigovodstvena vrijednost iznosi 268,7 milijuna EUR ⁽²⁾
30. prosinca 2008.	FS Logistica	društvo RFI prenijelo je na društvo FS Logistica 41 nekretninu koja se nalazi u Italiji (npr. zemljišne parcele, skladišta, poslovne prostore, tvornice i objekte za prijevoz robe) i svoj udio od 43,75 % u društvu SGT ⁽³⁾	knjigovodstvena vrijednost iznosi 151,8 milijuna EUR ⁽⁴⁾
6. srpnja 2011.	FS Logistica	društvo RFI prenijelo je na društvo FS Logistica pet nekretnina (pogoni, područja i zgrade)	knjigovodstvena vrijednost iznosi 3,2 milijuna EUR ⁽⁵⁾

Izvor: informacije koje su dostavila talijanska tijela

⁽¹⁾ Izvor: godišnje izvješće društva RFI za 2009., str. 30. i 31. (Bilancio di esercizio) i godišnje izvješće društva Trenitalia za 2009., str. 46. i 47. (Bilancio di esercizio).

⁽²⁾ Izvor: godišnje izvješće društva RFI za 2008., str. 27. (Bilancio di esercizio).

⁽³⁾ Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., talijanski prijevoznik u kombiniranom cestovnom i željezničkom prijevozu, 53,3 % u vlasništvu društva FS Logistica i 34,5 % u vlasništvu društva Hupac. U skladu sa zakonom o prijenosu vlasništva od 30. prosinca 2008. vrijednost udjela u društvu SGT od 43,75 % iznosi 491 732 EUR.

⁽⁴⁾ Izvor: godišnje izvješće društva RFI za 2008., str. 27. (Bilancio di esercizio).

⁽⁵⁾ Izvor: godišnje izvješće društva RFI za 2010., str. 27. (Bilancio di esercizio) i izvješće o poslovanju društva FS za 2010., str. 65.

3.2. Opis imovine prenesene na društvo Trenitalia

- (48) Imovina prenesena na društvo Trenitalia u rujnu 2009. obuhvaća 31 objekt, konkretno:

- (a) 11 objekata za održavanje, uključujući radionice koje koriste razni odjeli društva Trenitalia, ukupne površine 1,6 milijuna m²;
- (b) 20 „pomoćnih područja” povezanih s radionicama koje su već u vlasništvu društva Trenitalia, ukupne površine 0,6 milijuna m².

- (49) Pomoćna područja su u načelu zemljišta i područja za manevriranje uz radionicu ili zgradu i potrebna su za upotrebu te radionice ili zgrade.

- (50) Kad je riječ o radionicama i drugim tehničkim objektima, Italija je navela da se njima koriste različiti putnički odjeli, kako je navedeno u Tablici 5.

Tablica 5

Opis 11 objekata za održavanje prenesenih na društvo Trenitalia

Broj objekta	Skupina imovine	Površina prenesena 2009. (m ²)	Predmetni odjel društva Trenitalia
1	Objekt Bari Centrale	1 30 000	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
2	Objekt Firenze Osmannoro	340 000	Odjel za regionalni prijevoz putnika
3	Objekt Firenze Romito	52 000	Odjel za regionalni prijevoz putnika
4	Objekt Genova Terralba	41 000	Odjel za regionalni prijevoz putnika
5	Objekt Napoli Smistamento	317 800	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
6	Objekt Messina	26 000	Odjel za regionalni prijevoz putnika
7	Objekt Rome Prenestina	105 130	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
8	Objekt Torino Smistamento	225 000	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
9	Objekt Cervignano	117 940	Odjel za željeznički prijevoz robe
10	Objekt Trst	61 576	Odjel za regionalni prijevoz putnika
11	Objekt Verona	169 100	Odjel za željeznički prijevoz robe
	UKUPNO	1 585 546	

Izvor: informacije koje su dostavila talijanska tijela (u svojim očitovanjima od 24. srpnja 2014.).

(51) Devet od jedanaest objekata za održavanje koji su 2009. preneseni na društvo Trenitalia korišteno je kako slijedi:

- (a) Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti (četiri objekta, ukupne površine 0,8 milijuna m²);
- (b) Odjel za regionalni prijevoz putnika (pet objekata, ukupne površine 0,5 milijuna m²).

(52) Druga dva objekta za održavanje, ukupne površine 0,3 milijuna m², koristila su se za prvorazinsko održavanje željezničkih vozila Odjela za prijevoz robe.

(53) Kompleksi s 11 objekata za održavanje preneseni 2009. uključuju i pristupne kolosijeke i garažne kolosijeke povezane s tim objektima za održavanje, namijenjene čuvanju željezničkih vozila prije i nakon održavanja. Neki od tih objekata za održavanje obuhvaćaju tehnička područja namijenjena posebnim radovima koji su izravno povezani s prvorazinskim održavanjem, kao što su platforme za pranje vlakova ili tuneli, prostori za pražnjenje kemijskih nužnika i jama za pregled željezničkih vozila. Društvo FS navodi da je društvo Trenitalia radi poboljšanja učinkovitosti djelatnosti održavanja uložilo znatna sredstva u te objekte već prije prijenosa imovine u razdoblju 2003. – 2008. ⁽⁴⁵⁾

(54) Ukupno 20 pomoćnih područja navedenih u tablici 6 uključuju:

- (a) različite vrste područja koja se nalaze pokraj objekata za održavanje i kojima se društvo Trenitalia već koristi uglavnom za potrebe Odjela za prijevoz putnika na velike udaljenosti (pet objekata, ukupne površine 0,26 milijuna m²) i Odjel za regionalni prijevoz putnika (13 objekata, ukupne površine 0,35 milijuna m²);

⁽⁴⁵⁾ Konkretno, skladišta za održavanje nadograđeni su kako bi služila odgovarajućim vrstama željezničkih vozila.

- (b) preostale komplekse, odnosno dva mala područja (površine 22 500 m² i 14 000 m²) povezana s objektima koje koriste Tehnički odjel za potrebe drugorazinskog održavanja putničkih vagona i Odjel za prijevoz robe.

Tablica 6

Opis pomoćnih područja prenesenih na društvo Trenitalia

	Skupina imovine	Površina prenesena 2009. (m ²)	Odjel društva Trenitalia koji se njima služi
1	Fabiano	19 100	Odjel za regionalni prijevoz putnika
2	Ancona	70 070	Odjel za regionalni prijevoz putnika
3	Sulmona	16 090	Odjel za regionalni prijevoz putnika
4	Lecce Surbo	39 815	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
5	Bologna Ravone	14 000	Odjel za regionalni prijevoz putnika
6	Pisa S. Ermete	8 100	Odjel za regionalni prijevoz putnika
7	Siena	4 140	Odjel za regionalni prijevoz putnika
8	Milano Martesana	46 000	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
9	Voghera	22 500	Tehnički odjel
10	Milano Fiorenza	50 000	Odjel za regionalni prijevoz putnika
11	Napoli Centrale	45 300	Odjel za regionalni prijevoz putnika
12	Catania	50 065	Odjel za regionalni prijevoz putnika
13	Roma S. Lorenzo	53 500	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
14	Roma Smistamento	49 000	Odjel za regionalni prijevoz putnika
15	Torino Porta Nuova	10 992	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
16	Novara	8 500	Odjel za regionalni prijevoz putnika
17	Mestre	109 400	Odjel za prijevoz putnika na velike udaljenosti
18	Trento	2 300	Odjel za regionalni prijevoz putnika
19	Bolzano	9 600	Odjel za regionalni prijevoz putnika
20	Torino Orbassano	14 285	Odjel za željeznički prijevoz robe
UKUPNO		642 757	

Izvor: informacije koje su dostavila talijanska tijela u svojim očitovanjima od 24. srpnja 2014.

3.3. Opis imovine prenesene na društvo FS Logistica

- (55) Kako je istaknuto u uvodnim izjavama 18. i 28., holding društvo FS odlučilo je 2007. prenijeti dionički kapital i odgovarajuću imovinu u poslovanja u sektoru logistike (u mjeri u kojoj su bili u vlasništvu društva RFI i upotrebljavali se za potrebe poslovanja u logistike) na namjensko društvo (FS Logistica). Tablica 7 sadržava popis imovine prenesene na društvo FS Logistica 21. prosinca 2007., tablica 8 popis imovine prenesene na društvo FS Logistica 30. prosinca 2008., a tablica 9 popis imovine prenesene na društvo FS Logistica 6. srpnja 2011.

Tablica 7

Popis imovine prenesene na društvo FS Logistica 21. prosinca 2007.

	Robni terminali	Skladišta	Uredi	Pomoćna područja	Povezana područja	Dionički udio
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	

Izvor: informacije koje su dostavila talijanska tijela u svojim očitovanjima od 24. srpnja 2014.

⁽¹⁾ Nema povezanih područja na terminalu Bari Lamasinata.

Tablica 8

Popis imovine prenesene na društvo FS Logistica 30. prosinca 2008.

	Robni terminali	Skladišta	Uredi	Pomoćna područja	Povezana područja	Dionički udio
1. Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2. Bari		X	X	X	X	

	Robni terminali	Skladišta	Uredi	Pomoćna područja	Povezana područja	Dionički udio
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. područje Palumbo u Livornu				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. Napulj			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					

	Robni terminali	Skladišta	Uredi	Pomoćna područja	Povezana područja	Dionički udio
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

Izvor: informacije koje su dostavila talijanska tijela u svojim očitovanjima od 24. srpnja 2014.

Tablica 9

Popis imovine prenesene na društvo FS Logistica 6. srpnja 2011.

	Robni terminali	Skladišta	Uredi	Pomoćna područja	Povezana područja	Dionički udio
1. Lecco		X	X	X	X	
2. Novara Boschetto		X	X	X	X	
3. Ostiglia				X	X	
4. Piacenza				X	X	
5. Rivalta Scrivia				X		

Izvor: informacije koje su dostavila talijanska tijela u svojim očitovanjima od 24. srpnja 2014.

- (56) U trenutku prijenosa logistička infrastruktura u vlasništvu društva FS Logistica bila je raspodijeljena po talijanskom državnom području i njome su se služile tri različite poslovne jedinice: „Upravljanje nekretninama i imovinom i njihov razvoj”; „Multimodalni prijevoz i logistika”; „Omnia express: prijevoz i uklanjanje”.
- (57) U trenutku prijenosa korporativna misija društva FS Logistica uključivala je projektiranje, uvođenje, stavljanje u pogon, kupnju, prodaju, upravljanje i održavanje logističkih struktura kao što su intermodalni centri, logističke platforme, distribucijski centri, terminali i objekti za rukovanje i skladištenje robe ili intermodalnih prijevoznih jedinica. Društvo FS Logistica pružalo je integrirane logističke usluge (skladištenje; rukovanje i upravljanje narudžbama od proizvodnih pogona ili skladišta do otpremnih mjesta). Osim toga, upravljalo je, poboljšavalo i razvijalo nekretnine za logističke i industrijske potrebe. Kako je istaknuto u uvodnoj izjavi 28., društvo FS Logistica preimenovano je 2017. u Mercitalia Logistics.

4. RAZLOZI ZA POKRETANJE SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

4.1. Postojanje državne potpore

4.1.1. Državna sredstva

- (58) U odluci o pokretanju postupka (uvodna izjava 70.) Komisija je zauzela preliminarno stajalište prema kojem prijenosi imovine iz tablice 4 čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Komisija je najprije preliminarno smatrala da su mjere koje su predmet istražnog postupka uključivale državna sredstva i da se mogu pripisati državi. Komisija je došla do tog zaključka jer je primijetila da je imovina prenesena s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica i da su ta tri društva zapravo društva kćeri u potpunom vlasništvu društva FS, čiji je dionički kapital u cijelosti držala talijanska država. Komisija je smatrala i da je talijanska država, kao stopostotni dioničar društva FS, imenovala članove njegova upravnog odbora i da je stoga u vrijeme predmetnih transakcija imala odlučujući utjecaj na upravljanje društvom RFI, društvom kćeri u stopostotnom vlasništvu društva FS.

4.1.2. Gospodarska prednost

- (59) Kad je riječ o postojanju gospodarske prednosti, Komisija je izrazila sumnju u pogledu toga jesu li mjere koje su predmet istražnog postupka provedene po tržišnoj cijeni jer talijanska tijela nisu dostavila nikakve *ex ante* procjene tržišne cijene prenesene imovine, čime bi se dokazalo da je društvo RFI djelovalo kao tržišni subjekt u trenutku poduzimanja mjera koje su predmet istražnog postupka ⁽⁴⁶⁾. Komisija je izrazila sumnju i u to da predmetne transakcije predstavljaju preraspodjelu imovine unutar iste grupe društava koja ne podliježe pravilima o državnim potporama. Komisija je napomenula da obvezu koja proizlazi iz Direktive 91/440/EEZ o zasebnim poslovnim knjigama za djelatnosti prijevoza i djelatnosti upravljanja infrastrukturu u željezničkom sektoru opravdava činjenica da se prijevoz obavlja na konkurentnom tržištu. U skladu s tim, Komisija je smatrala da bi preraspodjela imovine između subjekata iz iste grupe društava s upravitelja infrastrukture na željezničkog prijevoznika bez protučinidbe mogla dovesti do gospodarske prednosti za željezničkog prijevoznika jer bi se poboljšao njegov konkurentski položaj u odnosu na položaj njegovih konkurenata na tržištu ⁽⁴⁷⁾.
- (60) Točnije, Komisija je preliminarno smatrala da se imovina društava Trenitalia i FS Logistica znatno povećala, a da ti poduzetnici nisu morali platiti za tu imovinu. Osim toga, prenesenu infrastrukturu, koja se mogla prodati kao nekadašnja imovina upravitelja infrastrukture drugim željezničkim prijevoznicima, mogla su koristiti samo društva Trenitalia i FS Logistica. Komisija je naglasila da je taj uvjetovani pristup infrastrukturi možda bio posebno važan kad je riječ o objektima za održavanje, s obzirom na to da su pristup takvim objektima i troškovi povezani s njima važan čimbenik tržišnog natjecanja na tržištu usluga željezničkog prijevoza robe.
- (61) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija je stoga preliminarno smatrala da su mjere koje su predmet istražnog postupka dovele do gospodarske prednosti za društva Trenitalia i FS Logistica.

⁽⁴⁶⁾ Uvodna izjava 61. odluke o pokretanju postupka.

⁽⁴⁷⁾ Uvodna izjava 62. odluke o pokretanju postupka.

4.1.3. *Selektivnost*

- (62) U odluci o pokretanju postupka Komisija je preliminarno smatrala da su mjere koje su predmet istražnog postupka selektivne jer se činilo da su od njih imala koristi samo društva Trenitalia i FS Logistica.

4.1.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu*

- (63) U odluci o pokretanju postupka Komisija je napomenula da su usluge željezničkog prijevoza robe u Italiji liberalizirane od 2003. Opovrgnula je i tvrdnje Italije prema kojima bi mjere koje su predmet istražnog postupka trebalo smatrati dijelom početne reorganizacije grupe FS u razdoblju 2000. – 2001., koja je provedena prije otvaranja tog tržišta, i prema kojima je preraspodjela imovine koja je provedena 2009. obuhvaćala radionice koje su uglavnom služile za održavanje željezničkih vozila za prijevoz putnika, a taj je sektor liberaliziran na razini Unije tek od 1. siječnja 2010.
- (64) Komisija je napomenula da talijanska tijela nisu dostavila nikakve dokaze o tome da je odluka o imovini prenesenoj u razdoblju od 2007. do 2011. već bila donesena u vrijeme početne reorganizacije u razdoblju 2000. – 2001. te da se čini da su mjere koje su predmet istražnog postupka provedene uslijed donošenja Direktive iz 2009. ⁽⁴⁸⁾ Italija je tvrdila da su se radionice za održavanje koristile za putnička željeznička vozila, a Komisija je istaknula da Italija nije dostavila dokaze o tome da je ta imovina dodijeljena za prijevoz putnika i da je u svakom slučaju Italija nastavila prenositi imovinu nakon liberalizacije tržišta putničkog prijevoza jer je odluka o konačnom prijenosu o kojem je riječ donesena 2010. i provedena 2011. ⁽⁴⁹⁾
- (65) Komisija je stoga zauzela preliminarno stajalište da su mjere koje su predmet istražnog postupka poduzete kad je talijansko tržište željezničkog prijevoza robe bilo otvoreno za tržišno natjecanje, tako da su te mjere mogle narušiti tržišno natjecanje na tom tržištu. Osim toga, budući da su glavni sudionici na talijanskom tržištu željezničkog prijevoza robe u trenutku prijenosa poslovali i na međunarodnoj razini, Komisija je preliminarno zaključila da su te mjere utjecale na trgovinu unutar Unije ⁽⁵⁰⁾.

4.1.5. *Preliminarni zaključak*

- (66) U skladu s tim, Komisija je preliminarno smatrala da mjere koje su predmet istražnog postupka i koje su provedene u korist društava Trenitalia i FS Logistica čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

4.2. **Spojivost potpore**

- (67) U odluci o pokretanju postupka Komisija je zauzela početno stajalište da se u ovom slučaju ne primjenjuje nijedna osnova za spojivost s unutarnjim tržištem predviđena člankom 93., člankom 106. stavkom 2., člankom 107. stavkom 2. ili člankom 107. stavkom 3. UFEU-a.
- (68) Stoga je Komisija izrazila sumnje u spojivost mjera koje su predmet istražnog postupka s unutarnjim tržištem i pozvala Italiju da se očituje o mogućim osnovama za spojivost.

5. PRIMJEDBE ITALIJE

- (69) Italija iznosi dva glavna argumenta:

- (a) Italija se pridržavala sektorskih pravila Unije koja se primjenjuju na vertikalno integrirana društva, posebno kad su izvršeni prijenosi imovine;
- (b) mjere koje su predmet istražnog postupka opisane u tablici 4 u skladu su s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu i ne čine državnu potporu.

⁽⁴⁸⁾ Uvodna izjava 67. odluke o pokretanju postupka.

⁽⁴⁹⁾ Uvodna izjava 68. odluke o pokretanju postupka.

⁽⁵⁰⁾ Uvodna izjava 69. odluke o pokretanju postupka.

5.1. Usklađenost prijenosa imovine sa sektorskim pravilima Unije

- (70) Prvim argumentom Italija tvrdi da se ni Direktivom 91/440/EEZ, kako je izmijenjena, ni Direktivom 2012/34/EU ne utvrđuje obveza odvajanja društava za željeznički prijevoz i društava za upravljanje infrastrukturom. Italija se poziva na dvije presude Suda (predmet C-556/10 ⁽⁵¹⁾ i predmet C-369/11 ⁽⁵²⁾) i napominje, kao što je tvrdila i u predmetu C-556/10, da se „zahtjev odvajanja funkcije željezničkog prijevoza od funkcije upravljanja infrastrukturom koji je predvidio zakonodavac Unije odnosi na računovodstvo”. ⁽⁵³⁾ Zbog toga Italija smatra da pravo Unije ne traži od država članica da djelatnosti upravljanja infrastrukturnim djelatnostima odvoje od djelatnosti prijevoza koje obavljaju željeznički prijevoznici. Italija smatra i da pravo Unije ne sprečava željezničke prijevoznike ili druge osobe (osim upravitelja infrastrukture) da imaju u vlasništvu imovinu koja se može opisati kao „željeznička infrastruktura” u skladu s člankom 3. Direktive 91/440/EEZ.
- (71) Italija tvrdi da je taj pristup u skladu s načelima zakonodavstva Unije o željeznicama, odnosno s načelom neovisnosti u upravljanju i organizacijske neovisnosti grupa željezničkih prijevoznika, u skladu s komercijalnim i tržišnim načelima (posebno s člancima 4. i 5. Direktive 91/440/EEZ). Isto tako, Direktivom 2012/34/EU prepoznaje se sloboda integriranih grupa da se prema potrebi organiziraju u skupine društava ili odjela (vidjeti članak 7. stavak 1. Direktive 2012/34/EU) ⁽⁵⁴⁾.
- (72) Na temelju tih razmatranja Italija tvrdi da pravo Unije željezničkim prijevoznicima daje potpunu slobodu da raspodjeljuju sredstva i imovinu među pravnim subjektima u grupi. Ta sloboda u smislu raspodjele uključuje mogućnost samostalnog organiziranja različitih djelatnosti u nekoliko odjela unutar jednog društva ili u nekoliko društava unutar jedne grupe. Ta sloboda uključuje i mogućnost da se promijeni unutarnja organizacija poduzetnika preraspodjelom, prema potrebi, njihovih djelatnosti i imovine među odjelima ili društvima.
- (73) Italija je tvrdila i da, u skladu s primjenjivim pravilima Unije, željeznički prijevoznik može biti primatelj određene imovine koju osiguravaju druga društva unutar iste grupe i potencijalno postati vlasnik takve imovine, bez obzira na to je li ona prvotno bila dodijeljena drugom poduzetniku iz grupe. Osim toga, Italija ističe da se predmetno diskrecijsko pravo *a fortiori* primjenjuje, u skladu s pravilima Unije, i u slučajevima u kojima se imovina koja se prenosi unutar grupe ne može klasificirati kao „infrastruktura”.
- (74) Stoga Italija smatra da mjere koje su predmet istražnog postupka iz odluke o pokretanju postupka predstavljaju operacije restrukturiranja unutar grupe FS koje su potpuno legitimne i u skladu sa širokim diskrecijskim pravom koje pravo Unije dodjeljuje grupama željezničkih prijevoznika kako bi organizirale svoju strukturu i djelatnosti onako kako smatraju primjerenim.
- (75) Italija tvrdi da su u ovom slučaju relevantne operacije reorganizacije započete početkom 2000-ih, ali su odgođene zbog nekoliko prepreka (vidjeti uvodnu izjavu 17.). Osim toga, Italija upućuje na argumente koje je iznijelo društvo FS (vidjeti odjeljak 6.1.1.) kako bi dokazala da su te operacije u skladu s „gospodarskim i industrijskim pristupom”. Prema mišljenju društva FS i Italije, te su operacije reorganizacije bile osmišljene kako bi se optimizirala raspodjela resursa grupe s obzirom na različita uključena područja poslovanja.

5.2. Nepostojanje državne potpore za prijenos imovine

- (76) Kad je riječ o prijenosu imovine koja je predmet istražnog postupka, Italija tvrdi da nisu ispunjeni kumulativni uvjeti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a koji moraju biti ispunjeni kako bi mjera činila državnu potporu.

⁽⁵¹⁾ Presuda od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, predmet C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.

⁽⁵²⁾ Presuda od 3. listopada 2013., Komisija/Italija, predmet C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.

⁽⁵³⁾ Presuda od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, predmet C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, t. 49.

⁽⁵⁴⁾ Italija smatra da bi to podlijevalo zahtjevu neovisnosti „osnovnih funkcija” iz članka 7. Direktive 2012/34/EU.

5.2.1. *Pripisivost*

- (77) Kad je riječ o pripisivosti talijanskoj državi, Italija navodi da je društvo FS neovisno u upravljanju u odnosu na svojeg javnog dioničara (MEF) i da je donijelo mjere koje su predmet istražnog postupka bez ikakvog uplitanja ili sudjelovanja javnosti, uz potpunu poslovnu autonomiju i isključivo u skladu s poslovnom logikom. Italija se poziva na sudsku praksu u predmetu Stardust Marine ⁽⁵⁵⁾.
- (78) S obzirom na okolnosti predmeta Italija smatra da su poduzetnici grupe FS koji su sudjelovali u prijenosu imovine djelovali neovisno u odnosu na javnog dioničara (MEF). Italija posebno navodi da se Direktivom iz 2009. ne dovodi u pitanje činjenica da ne postoji mogućnost pripisivanja talijanskoj državi: Direktiva iz 2009. navodno je „pravna odredba općeg područja primjene s političkim ciljem, donesena u skladu sa Zakonom br. 400/1988, i kao takva samo izražava političku volju, ali ne proizvodi izravne učinke” ⁽⁵⁶⁾. Talijanska tijela smatraju da neobvezujuću prirodu Direktive iz 2009. potvrđuje činjenica da društva FS ili RFI nikad nisu provela članak 1. te direktive, kojim se predviđa prijenos određenih terminala i objekata za robu na društvo Trenitalia.

5.2.2. *Državna sredstva*

- (79) Italija tvrdi da mjere koje su predmet istražnog postupka nisu izravno ili neizravno utjecale na sredstva u državnom proračunu nad kojima je država imala stvarnu kontrolu. Italija dodaje sljedeće:
- (a) predmetne operacije su zajedničke operacije razdvajanja društava koje se odvijaju unutar grupe FS: stoga su odluke donesene i provedene te su proizvođile pravne i gospodarske učinke isključivo unutar grupe FS;
 - (b) operacije su se sastojale od preraspodjele imovine i dionica koje su već bile dio grupe FS i koje stoga ni na koji način nisu utjecale na njegovu ukupnu strukturu, koja je ostala nepromijenjena nakon tih operacija.

5.2.3. *Gospodarska prednost*5.2.3.1. *Opća razmatranja*

- (80) Prema mišljenju Italije, u odluci o pokretanju postupka predmetne operacije pogrešno su izjednačene s kupnjom bez naknade. Pravna i gospodarska priroda prijenosa imovine na koje se odnosi postupak potpuno je različita. Italija tvrdi da je riječ o operacijama razdvajanja unutar grupe FS, odnosno operacijama restrukturiranja koje su uobičajene u javnim i privatnim grupama i koje su uređene pravom Unije i nacionalnim pravom trgovačkih društava. Kad je riječ konkretno o razdvajanju, Italija ističe da su takve operacije na razini Unije uređene Direktivom Vijeća 82/891/EEZ ⁽⁵⁷⁾. Kako je predviđeno tom direktivom (vidjeti članak 2.) ⁽⁵⁸⁾ „razdvajanje” podrazumijeva prijenos dionica društva koje prima imovinu (kao posljedicu te operacije) na dioničare društva koje gubi imovinu (u okviru te operacije). Italija tvrdi da se u sličnim slučajevima prijenosi imovine nikad ne odvijaju u zamjenu za plaćanje određenog iznosa, nego u obliku dodjele dionica partneru (te stoga nije riječ o prijenosu imovine u

⁽⁵⁵⁾ Presuda od 15. svibnja 2002. Francuska/Komisija, predmet C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽⁵⁶⁾ Presuda Državnog vijeća od 6. travnja 2011., donesena odlukom RG br. 4639/2009 o izvanrednoj žalbi koju su protiv Direktive iz 2009. podnijeli različiti željeznički prijevoznici robe.

⁽⁵⁷⁾ Šesta direktiva Vijeća 82/891/EEZ od 17. prosinca 1982. na temelju članka 54. stavka 3. točke (g) Ugovora, koja se odnosi na podjelu dioničkih društava (SL L 378, 31.12.1982., str. 47.).

⁽⁵⁸⁾ Italija tvrdi da se Direktivom 82/891/EEZ uređuju pitanja koja se odnose na pravo trgovačkih društava. Kad je riječ o talijanskom pravnom poretku, Italija ističe da se, u skladu s odredbama Građanskog zakonika, ako je jedno te isto matično društvo vlasnik društva koje se dijeli i društva na koje se prenosi imovina, razdvajanje se može provesti u okviru pojednostavnjenog postupka predviđenog kombiniranim odredbama članaka 2506.b i članka 2505. Građanskog zakonika. U tom se slučaju ne primjenjuju odredbe članka 2501.b prvog stavka točke 3. (omjer zamjene dionica i isplata u gotovini), točke 4. (postupci za dodjelu dionica) i točke 5. (datum početka sudjelovanja u dobiti koje proizlazi iz dodijeljenih dionica), kao ni odredbe članka 2501.d (izvješće upravnog tijela) ili članka 2501.e (izvješće stručnjaka) Građanskog zakonika. Ukratko, prema mišljenju Italije, postupci koji se primjenjuju za prijenos predmetne imovine ne uključuju nikakvu procjenu vrijednosti prenesene imovine jer je imovina ostala u vlasništvu grupe (samo je postala vlasništvo drugog društva unutar grupe na temelju knjigovodstvene vrijednosti), pri čemu su novoizdane dionice dodijeljene matičnom društvu u skladu s povećanjem imovine društva kćeri na koje je predmetna imovina prenesena.

zamjenu za određeni iznos nego u zamjenu za dionice). Budući da predmetna operacija predstavlja samo unutarnje restrukturiranje, ona je neutralna za grupu FS u cjelini. Jednostavno premještanje (određene) imovine s jednog mjesta na drugo odvija se unutar iste grupe ⁽⁵⁹⁾.

- (81) Italija tvrdi da su prijenosi imovine koji su predmet istražnog postupka stoga u gospodarskom smislu istovjetni preraspodjeli među unutarnjim odjelima jednog društva, ne uključuju novu dokapitalizaciju grupe FS i ograničeni su samo na unutarnje restrukturiranje: stoga ne donose prednost i ne čine državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a. Italija tvrdi da je ta ocjena potvrđena u praksi odlučivanja Komisije, konkretno u predmetima Banque Postale ⁽⁶⁰⁾ i Chronopost ⁽⁶¹⁾, kako je tu praksu potvrdio Sud ⁽⁶²⁾.
- (82) Italija je dopunila svoja početna očitovanja trima studijama neovisnih stručnjaka kojima se dokazuje da su prijenosi imovine u skladu s tržišnim uvjetima i da ne donose nikakvu gospodarsku prednost društvima primateljima, odnosno društvima FS Logistica i Trenitalia. Te tri studije predstavljene su u odjeljku 5.2.3.2.

5.2.3.2. Studije neovisnih stručnjaka koje je dostavila Italija

(1) Studija PwC-a iz travnja 2019. o prijenosu imovine na društva Trenitalia i FS Logistica

- (83) U studiji društva PricewaterhouseCoopers ⁽⁶³⁾ („PwC“) iz travnja 2019. procjenjuje se profitabilnost prijenosa imovine izračunom i usporedbom vrijednosti triju društava koja su sudjelovala u transakciji (društva Trenitalia i FS Logistica kao primatelji i društvo RFI kao izvorni vlasnik) u dva scenarija: i. stvarni scenarij (s prijenosima imovine) i ii. protučinjenični scenarij (bez prijenosa imovine). Rezultati pokazuju da je vrijednost primatelja, odnosno društava Trenitalia i FS Logistica, veća u prvom scenariju nego u drugom scenariju, dok za izvornog vlasnika, odnosno društvo RFI, vrijedi suprotno.
- (84) Vrijednost poduzeća zbroj je tržišne vrijednosti vlasničkog kapitala i duga te kao takva predstavlja vrijednost društva u cjelini, odnosno iz perspektive vlasnika duga i dioničara. U studiji se vrijednost poduzeća procjenjuje primjenom metode diskontiranog novčanog toka, koja se sastoji od izračuna sadašnje vrijednosti očekivanih „slobodnih novčanih tokova društvu“ (FCFF) ⁽⁶⁴⁾.
- (85) Za svaki scenarij i svako društvo koje je sudjelovalo u prijenosu imovine u studiji PwC-a iz travnja 2019. upotrebljavaju se predviđanja FCFF-a do 2017., uz dodavanje završne vrijednosti za razdoblje nakon 2017. Završna vrijednost, koja predstavlja vrijednost svakog društva koje je sudjelovalo u prijenosu imovine nakon 2017., proizlazi iz primjene Gordonova modela rasta ⁽⁶⁵⁾. U Gordonovu modelu rasta pretpostavlja se stalna stopa rasta normaliziranog FCFF-a. Za potrebe normalizacije kapitalni izdaci („capex“) utvrđuju se u iznosu koji je jednak amortizaciji, a promjena neto obrtnog kapitala u iznosu koji je jednak nuli, uz pretpostavku iste profitne marže kao

⁽⁵⁹⁾ U tom smislu Italija ističe da su se određeni prijenosi odnosili i na imovinu koju su društvu RFI ponovno ustupila druga društva u grupi FS, konkretno prijenos dijelova terminala Torino Orbassano i Maddaloni Marcanise koji su dotad bili u vlasništvu društva FS Logistica.

⁽⁶⁰⁾ Odluka Komisije od 21. prosinca 2005. o navodnoj državnoj potpori koju je Francuska dodijelila za osnivanje i funkcioniranje društva Banque Postale, C(2005)5421 (SL C 21, 28.1.2006., str. 4.).

⁽⁶¹⁾ Odluka Komisije od 1. listopada 1997. o navodnoj državnoj potpori koju je Francuska dodijelila društvu SFMI-Chronopost, C(1997) 3146, (SL L 164, 9.6.1998., str. 37.).

⁽⁶²⁾ Presuda od 1. srpnja 2008., Chronopost/Ufex i dr., spojeni predmeti C-341/06 P i C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

⁽⁶³⁾ Društvo PricewaterhouseCoopers poznato je društvo za gospodarsko savjetovanje.

⁽⁶⁴⁾ Slobodni novčani tokovi društvu (FCFF) zbroj su novčanih tokova iz poslovanja i ulaganja. Ne uključuju novčane tokove iz financijskih aktivnosti, tj. troškove kamatnih stopa, dividende, priljeve i odljeve duga. Stoga je FCFF mjerilo dobiti koju ostvaruje cijelo društvo, odnosno vlasnici duga i dioničari.

⁽⁶⁵⁾ Gordonov model rasta upotrebljava se za utvrđivanje vrijednosti određene imovine, pod pretpostavkom da se imovinom ostvaruje određena dobit koja stalno raste po određenoj fiksnoj stopi.

Gordonov model rasta temelji se na sljedećoj formuli: $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, pri čemu je TV završna vrijednost, NCF normalizirani novčani tok (kako je opisan u uvodnoj izjavi 85.), g stalna stopa rasta novčanih tokova i WACC ponderirani prosječni trošak kapitala.

u posljednjoj godini razdoblja planiranja. Naposljetku, u studiji se za svaki scenarij vrijednost svakog društva koje je sudjelovalo u prijenosu imovine izračunava kao zbroj sadašnjih vrijednosti FCFF-a i završne vrijednosti upotrebom ponderiranog prosječnog troška kapitala (WACC) za svako pojedino društvo ⁽⁶⁶⁾ kao diskontne stope.

- (86) Razlika u novčanim tokovima u scenariju s prijenosima i u scenariju bez njih predstavlja sinergije koje bi grupa FS mogla očekivati od mjera koje su predmet istražnog postupka. Zbog prijenosa s društva RFI na društvo Trenitalia društvu RFI uskraćuje se dobit jednaka najamninama za imovinu koju je davalo u najam društvu Trenitalia, bez povezanih troškova, tj. poreza na imovinu i amortizacije. Izgubljena dobit poduzetnika RFI nakon prijenosa pripada društvu Trenitalia. Nakon prijenosa društvo Trenitalia ostvaruje korist i od povrata ulaganja namijenjenih poboljšanju imovine, koja se ne bi provela da je društvo RFI ostalo vlasnik te imovine (vidjeti npr. uvodne izjave 98. i 99.). Cilj je tih ulaganja optimizirati postupak održavanja željezničkih vozila društva Trenitalia, a ona među ostalim uključuju strukturne preinake radionica za održavanje, promjene u njihovu prostornom rasporedu te troškove automatizacije i prilagodbe novim vrstama željezničkih vozila. U studiji se navodi da bi prijenos imovine omogućio društvu Trenitalia da provede ulaganja u iznosu koji je za 205 milijuna EUR veći od onoga koji bi se mogao uložiti u scenariju u kojem je društvo RFI vlasnik imovine. Ta dodatna ulaganja u razdoblju 2010. – 2017. ⁽⁶⁷⁾ mogla su dovesti do ušteda na troškovima održavanja od ukupno 382,55 milijuna EUR u usporedbi sa scenarijem u kojem je društvo RFI vlasnik imovine. Stoga na razini grupe FS sinergija koja proizlazi iz prijenosa imovine s društva RFI na društvo Trenitalia ima oblik povrata ulaganja provedenih radi poboljšanja imovine.
- (87) Zbog prijenosa s društva RFI na društvo FS Logistica društvu RFI uskraćuje se dobit jednaka najamninama za imovinu koju je davalo u najam društvu FS Logistica, bez povezanih troškova, tj. poreza na imovinu i amortizacije. Ti prijenosi istodobno donose koristi društvu FS Logistica, koje proizlaze iz ulaganja namijenjenih poboljšanju imovine i ostvarivanja većih prihoda od iznajmljivanja te imovine na tržištu. Cilj je ulaganja povećati površinu raspoloživu za iznajmljivanje na tržištu (npr. izvanredno održavanje postojeće imovine, izgradnja novih skladišta, zajednički pothvati za izgradnju novih terminala) te su iznosila 38,2 milijuna EUR u razdoblju 2010. – 2017. Općenito, u studiji se navodi da koristi za društvo FS Logistica premašuju gubitke društva RFI jer društvo FS Logistica može izvući veću vrijednost iz prenesene imovine s obzirom na to da je riječ o društvu specijaliziranom za logističku djelatnost.
- (88) U studiji je utvrđeno da u scenariju s prijenosima imovine u korist društava Trenitalia i FS Logistica procijenjena vrijednost tih društava iznosi 4 639 milijuna EUR za društvo Trenitalia, 82 milijuna EUR za društvo FS Logistica i 2 206 milijuna EUR za društvo RFI. Kad je riječ o protučinjeničnom scenariju (bez prijenosa imovine), u studiji je utvrđena vrijednost tih društava od 4 315 milijuna EUR za društvo Trenitalia, 56 milijuna EUR za društvo FS Logistica i 2 234 milijuna EUR za društvo RFI. Ukupno gledano, učinci prijenosa imovine sastoje se od povećanja vrijednosti društva Trenitalia za 325 milijuna EUR i povećanja vrijednosti društva FS Logistica za 26 milijuna EUR te smanjenja vrijednosti društva RFI za 28,3 milijuna EUR. Studija pokazuje i da se od ukupnog smanjenja vrijednosti društva RFI (28,3 milijuna EUR) 16,4 milijuna EUR može pripisati prijenosu na društvo Trenitalia, a ostatak prijenosima na društvo FS Logistica. ⁽⁶⁸⁾
- (89) U studiji PwC-a iz travnja 2019. zaključeno je da je zbog sinergija koje proizlaze iz prijenosa imovine povećanje poduzetničke vrijednosti primatelja (325 milijuna EUR za društvo Trenitalia i 26 milijuna EUR za društvo FS Logistica) veće od gubitka društva RFI (28,3 milijuna EUR). Iz toga slijedi da je na razini grupe FS mjerama koje su predmet istražnog postupka povećana vrijednost poduzeća za 322,7 milijuna EUR.

⁽⁶⁶⁾ WACC se utvrđuje kao ponderirani prosjek troška vlasničkog kapitala i troška duga nakon oporezivanja, uz pondere jednake strukturi kapitala društava koja su sudjelovala u prijenosima.

⁽⁶⁷⁾ Iznosi ulaganja i ušteda troškova zbroj su iznosa u razdoblju 2010. – 2017. bez diskontiranja.

⁽⁶⁸⁾ Drugim riječima, u studiji PwC-a iz travnja 2019. procjenjuje se da bi vrijednost društva RFI iznosila 2 222,1 milijun EUR u scenariju s prijenosom imovine samo u korist društva FS Logistica, dok bi vrijednost društva RFI iznosila 2 217,6 milijuna EUR u scenariju s prijenosom imovine samo u korist društva Trenitalia.

(2) Studija PwC-a iz prosinca 2019. o prijenosu imovine na društvo Trenitalia

- (90) Studija PwC-a iz prosinca 2019. još je jedna procjena profitabilnosti prijenosa imovine s društva RFI na društvo Trenitalia. Kao i u studiji PwC-a iz travnja 2019., u studiji PwC-a iz prosinca 2019. uspoređuje se profitabilnost društava RFI i Trenitalia u scenarijima s prijenosom imovine i bez njega. Glavna je razlika između tih dviju studija to što se u studiji PwC-a iz prosinca 2019. razmatra profitabilnost u smislu vrijednosti vlasničkog kapitala umjesto vrijednosti poduzeća. Dok se vrijednost poduzeća odnosi na društvo u cjelini, odnosno vrijednost koja obuhvaća vlasnike duga i dioničare, vrijednost vlasničkog kapitala odražava samo vrijednost društva iz perspektive dioničara.
- (91) U studiji PwC-a iz prosinca 2019. vrijednost vlasničkog kapitala procjenjuje se primjenom „modela diskontiranog novčanog toka vlasničkom kapitalu”, koji se temelji na sadašnjoj vrijednosti slobodnih novčanih tokova na raspolaganju dioničarima (FCFE). Ti novčani tokovi zbroj su slobodnih novčanih tokova društvu, odnosno onih koji se upotrebljavaju za izračun vrijednosti poduzeća (vidjeti uvodnu izjavu 84.), i novčanih tokova iz financijskih aktivnosti, tj. ukupnog novčanog priljeva od novog financiranja duga, bez novčanih odljeva kao što su kamatni rashodi i otplata duga ⁽⁶⁹⁾. Stoga FCFE omogućuje da se izmjeri koliko je novca dostupno za moguću raspodjelu dividendi dioničarima. Naposljetku, vrijednost vlasničkog kapitala proizlazi iz izračuna sadašnje vrijednosti slobodnih novčanih tokova vlasničkom kapitalu upotrebom troška vlasničkog kapitala kao diskontne stope.
- (92) Za društva RFI i Trenitalia te za oba scenarija s prijenosom imovine i bez njega, u studiji PwC-a iz prosinca 2019. slobodni novčani tokovi vlasničkom kapitalu dobivaju se dodavanjem predviđenih novčanih tokova iz financijskih aktivnosti slobodnim novčanim tokovima društvu iz studije iz travnja 2019. Studija PwC-a iz prosinca 2019. uključuje i završnu vrijednost vlasničkog kapitala na kraju razdoblja poslovnog plana, odnosno 2018. Za završnu vrijednost primjenjuje se Gordonov model rasta, u kojem se pretpostavlja stalan rast slobodnih novčanih tokova vlasničkom kapitalu po stalnoj stopi, počevši od normalizirane razine tih novčanih tokova. Normalizacija slobodnog novčanog toka društvu podudara se s onom izračunanom u studiji PwC-a iz travnja 2019. (uvodna izjava 85.), a normalizacija novčanih tokova iz financijskih aktivnosti sastoji se od utvrđivanja financijskih troškova na nešto nižu vrijednost nego u posljednjoj godini razdoblja poslovnog plana te utvrđivanjem otplata duga i izdavanja dužničkih vrijednosnih papira na vrijednosti jednake nuli. Naposljetku, u studiji PwC-a iz prosinca 2019. dobiva se vrijednost vlasničkog kapitala društava RFI i Trenitalia kao sadašnja vrijednost slobodnih novčanih tokova vlasničkom kapitalu pojedinog društva u oba scenarija, pri čemu se trošak vlasničkog kapitala društva upotrebljava kao diskontna stopa.
- (93) U studiji PwC-a iz prosinca 2019. vrijednost vlasničkog kapitala društva Trenitalia procjenjuje se na 1 102,3 milijuna EUR u scenariju s prijenosom imovine i 964,2 milijuna EUR u protučinjeničnom scenariju, dok se vrijednost vlasničkog kapitala društva RFI procjenjuje na 3 813,7 milijuna EUR u scenariju s prijenosom imovine i na 3 830,4 milijuna EUR u protučinjeničnom scenariju. Te procjene upućuju na to da je prijenosom imovine s društva RFI na društvo Trenitalia ostvarena vrijednost za dioničare na razini grupe jer je njime stvoreno 138,1 milijun EUR dodatnog vlasničkog kapitala u društvu Trenitalia i izgubljeno samo 16,7 milijuna EUR vlasničkog kapitala u društvu RFI. Stoga se u studiji PwC-a iz prosinca 2019. pruža još jedna kvantifikacija, uz onu iz studije PwC iz travnja 2019., prednosti prijenosa imovine s društva RFI na društvo Trenitalia iz perspektive grupe FS.

(3) Studija društva E.CA

- (94) Studija koju je u lipnju 2019. provelo društvo za gospodarsko savjetovanje E.CA ⁽⁷⁰⁾ dopunjuje dvije prethodno navedene studije i u njoj se procjenjuje pouzdanost studije PwC-a iz travnja 2019. Osim toga, u njoj se objašnjava ekonomska logika prijenosa i podupire odabir metodologije u studiji PwC-a iz travnja 2019.

⁽⁶⁹⁾ Novčani tokovi iz financijskih aktivnosti sastoje se od plaćanja kamata bez poreza, otplata duga i izdavanja dužničkih vrijednosnih papira.

⁽⁷⁰⁾ Društvo E.CA poznato je društvo za gospodarsko savjetovanje koje je grupa FS angažirala radi pružanja tehničkog stručnog znanja u ovom slučaju.

- (95) Kad je riječ o metodologiji, u studiji društva E.CA objašnjava se zašto je metoda vrijednosti poduzeća primjerena za utvrđivanje povećanja učinkovitosti koje je proizašlo iz prijenosa imovine, u usporedbi s metodom vrijednosti vlasničkog kapitala. Razlog tomu je činjenica da je poduzetničke vrijednosti poduzeća usmjerena na prihode i troškove koje je ostvarilo društvo u cjelini, iz čega nastaje učinkovitost. S druge strane, za primjenu metode vrijednosti vlasničkog kapitala potrebno je predvidjeti novčane tokove iz financijskih aktivnosti na koje mjere za povećanje učinkovitosti na kojima se temelje prijenosi imovine vjerojatno neće izravno utjecati. Stoga društvo za gospodarsko savjetovanje E.CA smatra da je za procjenu profitabilnosti prijenosa imovine primjerenija metoda vrijednosti poduzeća.
- (96) U studiji društva E.CA iz lipnja 2019. procjenjuju se i pretpostavke iz studije PwC-a iz travnja 2019. o WACC-u. Studija PwC-a iz travnja 2019. za procjenu vrijednosti poduzeća oslanja se na jedinstvenu vrijednost WACC-a, a u studiji društva E.CA iz lipnja 2019. izračunava se raspon vrijednosti WACC-a za svako društvo koje je sudjelovalo u prijenosu imovine tako što se variraju ključni parametri koji se upotrebljavaju za izračun WACC-a, odnosno beta koeficijent, premija za rizik vlasničkog kapitala i nerizična stopa ⁽⁷¹⁾.
- (97) U studiji društva E.CA iz lipnja 2019. potvrđeni su rezultati studije PwC-a iz travnja 2019. o sinergijama koje proizlaze iz prijenosa imovine. Ta studija pokazuje da najveća procjena gubitka vrijednosti za društvo RFI, dobivena upotrebom najniže vrijednosti raspona WACC-a društva RFI, iznosi 56 milijuna EUR, a najniža procjena povećanja vrijednosti za društva Trenitalia i FS Logistica, dobivena uz pretpostavku najviše vrijednosti raspona WACC-a tih društava, iznosi 195 milijuna EUR za društvo Trenitalia i 24 milijuna EUR za društvo FS Logistica. Općenito, čak i uz upotrebu konzervativnih vrijednosti WACC-a, stvaranje vrijednosti na razini grupe FS iznosilo bi najmanje 163 milijuna EUR ⁽⁷²⁾.
- (98) Naposljetku, u studiji društva E.CA iz lipnja 2019. prikazani su razlozi za provedbu prijenosa imovine. Društvo za gospodarsko savjetovanje E.CA smatra da su prijenosi imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica doveli do decentralizacije ovlasti za donošenje odluka o toj imovini unutar grupe FS. Prema ekonomskoj teoriji ⁽⁷³⁾ optimalno je decentralizirati donošenje odluka koje se odnose na nestrateska, relativno mala i redovna poslovna ulaganja, o kojima će društva kćeri ili upravitelji odjela vjerojatno imati bolje informacije od svojih nadređenih. Kad bi se te odluke donosile centralizirano, ishod ne bi bio optimalan. Razlog tomu je činjenica da upravitelji odjela ne bi imali motiv da dijele informacije kojima raspolažu jer bi tako dio koristi tih odluka imali njihovi nadređeni.
- (99) U studiji društva E.CA iz lipnja 2019. navodi se da se ista ekonomska teorija primjenjuje na prijenose imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica. Imovina koja je prenesena na ta dva društva upotrebljavala se za redovno poslovanje, kao što su djelatnosti logistike i održavanja, koje nisu bile dio osnovnih djelatnosti društva RFI. Stoga je, prema mišljenju društva za gospodarsko savjetovanje E.CA, razumno pretpostaviti da društvo RFI nije imalo istu razinu informacija kao društva Trenitalia i FS Logistica o tome kako upotrebljavati tu imovinu. Društvo E.CA smatra da iz ekonomske teorije (vidjeti uvodnu izjavu 98.) proizlazi da bez prijenosa društva Trenitalia i FS Logistica ne bi izvršila ulaganja opisana u uvodnim izjavama 86. i 87. ili ne bi ostvarila istu razinu ulaganja jer bi dio koristi ostvarilo društvo RFI. U studiji društva E.CA iz lipnja 2019. navodi se i da je grupa FS u načelu mogla uspostaviti program za pregovaranje o ulaganjima društva RFI u zamjenu za naknadu od društava Trenitalia i FS Logistica, što je moglo dovesti do iste optimalne strategije ulaganja kao što je ona koja proizlazi iz prijenosa imovine. Međutim, prema studiji društva E.CA, razumno je očekivati probleme s ugovaranjem, vremenskim nedosljednostima i kašnjenjima koji bi mogli spriječiti da se tim pregovaračkim programom postigne optimalan ishod ulaganja, osim ako je imovina u vlasništvu subjekta koji bi imao koristi od tih ulaganja.

⁽⁷¹⁾ Beta koeficijent određene dionice je mjera rizičnosti te dionice, koja pokazuje koliko se povrat na dionicu mijenja ovisno o povratu na ukupnom tržištu dionica. Što je veći beta koeficijent, to je veća rizičnost dionice. Premija za rizik vlasničkog kapitala je razlika između indeksa povrata na tržištu dionica i nerizične stope. Nerizična stopa je povrat na imovinu bez rizika nastanka statusa neispunjavanja obveza. Nerizična stopa, beta koeficijent i premija za rizik vlasničkog kapitala potrebni su kako bi se odredio trošak vlasničkog kapitala.

⁽⁷²⁾ Ta se brojka dobiva na sljedeći način: 195 milijuna EUR + 24 milijuna EUR – 56 milijuna EUR.

⁽⁷³⁾ Vidjeti na primjer: Aghion P., Tirole J., „Formal and real authority in organizations”, *Journal of political economy*, 1.2.1997., 105(1), str. od 1. do 29.; Milton H., Raviv A., „Allocation of decision-making authority”, *Review of Finance*, 9.3.2005., str. od 353. do 383.

(100) Na temelju tih studija Italija smatra da su prijenosi imovine bili u skladu s tržišnim uvjetima.

5.2.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja*

- (101) Italija tvrdi da je na razini Unije liberalizacija tržišta željezničkog prijevoza započela 2007. za prijevoz robe i 2010. za prijevoz putnika. Pravila o državnim potporama primjenjuju se tek nakon tih datuma, a sve prethodne intervencije, pod uvjetom da ispunjavaju ostale uvjete iz članka 107. stavka 1. UFEU-a, ne mogu se smatrati „potporama” ili se u najboljem slučaju mogu smatrati „postojećom potporom”. U tom smislu Italija napominje da je odluka o prijenosu imovine u razdoblju od 2007. do 2011. već bila donesena u trenutku restrukturiranja grupe FS u razdoblju 2000. – 2001., odnosno kad tržište neosporno još nije bilo liberalizirano. Osim toga, Italija podsjeća na to da je gotovo sva imovina koja je prenesena 2009. „namijenjena” djelatnostima željezničkog prijevoza putnika koje su liberalizirane tek kasnije ⁽⁷⁴⁾.
- (102) Italija upućuje i na presudu u predmetu Chronopost ⁽⁷⁵⁾. Tvrdi da je u tom predmetu Sud potvrdio da se korporativnim operacijama unutar grupe kojima se prenosi imovina ne narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje.

6. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

6.1. **FS**

6.1.1. *Očitovanja o postupcima prijenosa*

- (103) Društvo FS podupire stajalište Italije kako je sažeto u odjeljku 5.2. Dodaje da je odluka o prijenosu imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica donesena mnogo prije stvarnih datuma prijenosa. Društvo FS dodaje da prenesena imovina nije bila ključna ili nužna za upravljanje talijanskom željezničkom infrastrukturom. Prema društvu FS, prenesena imovina sastoji se od: radionica za velike popravke te radionica i skladišta smještenih izvan granica željezničkog područja; zemljišnih parcela i parkirališta koji se nalaze izvan granica željezničkog područja ili, ako se nalaze unutar tih granica, nisu nužni za željeznički promet; putničkih zgrada; uslužnih zgrada, ostalih zgrada koje „nisu ključne” za željeznički promet i ostalih zgrada koje „nisu ključne” zbog njihove predviđene namjene (kao što su kantine i strukovne škole).
- (104) Društvo FS tvrdi da je prijenos imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica u kontekstu postupka preraspodjele imovine odgođen zbog pravnih i tehničkih poteškoća, konkretno zbog tehničkih i katastarskih razloga. Prvo, iako je imovina bila navedena u bazi podataka društva od 1999., bilo je potrebno provesti provjere na licu mjesta kako bi se prije raspodjele različitim poslovnim jedinicama precizno utvrdila i definirala veličina te imovine (uključujući njezine katastarske granice) i njezina vrijednost. Ta imovina uključivala je radionice za održavanje, višenamjenske dinamične objekte, radionice za veća održavanja, određene robne terminale i druge nekretnine.
- (105) Drugo, postupak su usporile i regulatorne promjene u sektoru na razini Unije: u roku od šest godina donesena su tri paketa direktiva u području željeznica, od kojih svaki znatno mijenja pravni okvir, a time i poslovne planove i upravljanje predmetnim poduzetnicima.
- (106) Te su komplikacije na početku riješene pojednostavnjenjem raspodjele imovine među različitim društvima koja su činila grupu. Društvo RFI u svojem je vlasništvu zadržalo neke nekretnine koje nisu ključne za njegovu zadaću upravitelja infrastrukture (vidjeti uvodne izjave 16. i 17.). Slijedom toga, određena imovina iz uvodne izjave 103., iako je bila jasno povezana s djelatnostima prijevoza novoosnovanog društva Trenitalia, u to vrijeme nije bila dodijeljena društvu Trenitalia, nego ju je privremeno zadržalo društvo RFI.
- (107) Međutim, taj početni dogovor smatrao se privremenim: u vrijeme korporativnog razdvajanja 2000. već je bilo predviđeno da će se ta imovina kasnije preraspodijeliti.

⁽⁷⁴⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 35.

⁽⁷⁵⁾ Vidjeti bilješku 68.

- (108) Društvo FS smatra da je preraspodjela imovine na društva koja obavljaju djelatnosti prijevoza i ona koja se bave upravljanjem infrastrukturom bila jedan od ciljeva navedenih u poslovnom planu za razdoblje 2007. – 2011. Prema društvu FS, poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011. objavljen u svibnju 2007. predviđa racionalizaciju operacija, koju treba postići, među ostalim, boljim upravljanjem nekretninama. To bi omogućilo stvaranje vrijednosti i razvoj novih poslovnih područja, uključujući osnivanje novog logističkog operatera (društvo FS Logistica) i društva specijaliziranog za razvoj nekretnina i pružanje integriranih usluga gradovima i okolnim područjima (društvo FS Sistemi Urbani).
- (109) Prijenos 10 kompleta objekata smještenih na različitim robnim terminalima na društvo FS Logistica, kako je predviđeno u poslovnom planu za razdoblje 2007. – 2011., temelji se na ukupnoj procjeni mreže za prijevoz robe i dvostrukoj analizi: s jedne strane, cilj prijenosa bio je smanjiti broj mjesta za servisiranje tako da ih se smjesti u objektima koji imaju bolju operativnu učinkovitost i odgovarajuću tehničku opremu; s druge strane, prijenosi su bili usmjereni na preraspodjelu dijelova objekata na glavnim robnim terminalima kako bi se utvrdili sektori koji opslužuju društvo RFI i dijelovi koji više nisu nužno potrebni za ispunjavanje obveza iz ugovora o koncesiji za upravljanje infrastrukturom, uzimajući u obzir predviđanja potražnje.
- (110) Društvo FS tvrdi da je cilj prijenosa nekretnina: i. osigurati profitabilnu upotrebu imovine (koja se stavlja u okvir društva FS Logistica) koja se inače ne bi mogla razviti na profitabilan način; ii. razviti vrijedna područja i nekretnine za druge namjene osim željezničkog prijevoza robe ili putnika (koji su dodijeljeni društvu FS Sistemi Urbani, koje nije obuhvaćeno ovim istražnim postupkom); iii. stvoriti resurse za potporu korporativnim programima.
- (111) Prema društvu FS, metoda odabrana za prijenos te imovine, tj. djelomično izdvajanje ⁽⁷⁶⁾, uključujući izdavanje novih dionica u slučaju povećanja kapitala (kao što je operacija koja uključuje društvo Trenitalia iz odjeljka 3.1.) ili ustupanje holding društvu dionica u novim društvima (kao što je operacija koja uključuje društvo FS Logistica iz odjeljka 3.3.), uobičajene su vrste reorganizacije unutar grupe koje se rutinski provode u poslovnom svijetu kako bi se optimizirao organizacijski profil društva i poboljšale njegova učinkovitost i uspješnost te, u konačnici, kako bi se promicalo stvaranje vrijednosti. Društvo FS tvrdi da se predmetnom metodom uravnotežuje struktura kapitala grupe FS kako bi joj se omogućila provedba ulaganja predviđenih u poslovnom planu za razdoblje 2007. – 2011. bez injekcije nove likvidnosti.

6.1.2. Očitovanja o poslovnoj logici prijenosa imovine

- (112) Društvo FS tvrdi da su za razvoj željezničkih sustava u prošlosti bila potrebna područja velike površine za smještaj željezničkih objekata. Na tim područjima, osim željezničkih kolosijeka, ranžirnih kolodvora i kolosijeka za manevriranje, često su se gradile zgrade za različite namjene povezane sa željezničkim prometom: objekti za održavanje željezničkih vozila, skladišta za infrastrukturu i materijale za željeznička vozila, objekti za ispitivanje materijala, skladišta ugljena i goriva, trafostanice, putničke postaje, skladišta robe, parkirališta i pristupne rampe do skladišta robe, skladišta željezničkih vozila, uslužne zgrade za željezničko osoblje (kao što su kantine, svlačionice, „željeznički hoteli”, objekti za druženje, objekti za smještaj osoblja). Postojeća željeznička poduzeća zbog takve su organizacije tijekom više desetljeća akumulirala veliku količinu nekretnina. U drugoj polovini 20. stoljeća zatvaranje brojnih željezničkih pruga i eksternalizacija usluga povezanih sa željezničkim sektorom doveli su do akumulacije „imovine koja nije ključna” u vlasništvu željezničkih prijevoznika. Zbog razdvajanja funkcija upravljanja i računovodstva na temelju Direktive 91/440/EEZ sva se imovina takvih poduzetnika morala raspodijeliti među različitim subjektima na koje su se podijelili postojeći željeznički prijevoznici.

⁽⁷⁶⁾ Postupak izdvajanja društva znači odvajanje određenog dijela ili dijelova poslovnih operacija organizacije iz glavnog društva tako taj dio postane zaseban subjekt.

- (113) Stoga je glavni cilj uprave društva FS bio učinkovitije i uravnoteženije raspodijeliti imovinu koja nije bila potrebna subjektu u čijem se vlasništvu nalazila (društvo RFI). Društvo FS tvrdi da su preraspodjela i prijenos radionica za održavanje na društvo Trenitalia (postupkom izdavanja iz 2009.) odgovarali sljedećim poslovnim razmatranjima:
- (a) upravljanje skladištima za održavanje i njihovim pomoćnim područjima nije bilo dio redovnih djelatnosti društva RFI, koje nije nadogradilo ni poboljšalo tu imovinu radi povećanja njezine učinkovitosti i usklađivanja s potrebama korisnika (društva Trenitalia), niti je to moglo učiniti;
 - (b) prijenos vlasništva nad tom imovinom na društvo Trenitalia, koje je bilo odgovorno za cijeli postupak održavanja željezničkih vozila, omogućio je pokretanje mjera za racionalizaciju i preoblikovanje mreže objekata za održavanje, što je bilo u skladu s poslovnim planom grupe;
 - (c) konkretno, za optimizaciju mreže skladišta za održavanje, njihovu reorganizaciju i smanjenje broja centara bile su potrebne promjene u prostornim rasporedima skladišta za održavanje koja su se upotrebljavala, za što su katkad bila potrebna znatna ulaganja;
 - (d) transakcija je pridonijela uravnoteženijoj raspodjeli imovine među društvima grupe.

Prema mišljenju društva FS, ti su prijenosi doveli do većeg povrata uloženog kapitala i ojačali industrijski položaj grupe. Nadalje, prijenos imovine omogućio je društvu Trenitalia da bolje utvrdi područja ulaganja koja su bila potrebna za optimizaciju njegovih usluga i usmjeravanje ulaganja.

- (114) Društvo FS smatra da je (pre)raspodjela radionica za održavanje bila u potpunosti u skladu s prirodom i svrhom sličnih transakcija koje su izvršili glavni konkurenti društva FS u Uniji. Društvo FS navodi nekoliko primjera, konkretno korporativnu reorganizaciju koju su u istom razdoblju provele glavne grupe željezničkih prijevoznika u Uniji, posebno grupa SNCF u Francuskoj, RENFE u Španjolskoj, grupa Deutsche Bahn u Njemačkoj i SNCB u Belgiji. Prema društvu FS, ti su se postupci reorganizacije često provodili primjenom istih korporativnih transakcija, odnosno izdavanjima društava, kao što je to učinila grupa FS. Nadalje, transakcije korporativne reorganizacije koje su provele druge grupe željezničkih prijevoznika u Uniji potvrđuju da su objekti za održavanje bili dodijeljeni izravno željezničkom prijevozniku ili stavljeni pod njegov nadzor te da su bili uklonjeni iz imovine upravitelja infrastrukture.
- (115) Društvo FS dodaje da su i prijenosi nekretnina na društvo FS Logistica, koje nije željeznički prijevoznik, u skladu s općom poslovnom strategijom grupe. Imovina prenesena na društvo FS Logistica uključuje dio objekata za robu, zgrada i zemljišta namijenjenih logističkim djelatnostima (rukovanje, skladištenje i pohrana robe) koje u potpunosti pripadaju djelatnostima koje su unutar grupe FS izričito dodijeljene društvu FS Logistica. Društvo FS tvrdi i da su se prijenosi pokazali gospodarski učinkovitima, što je vidljivo iz povećanja povrata kapitala uloženog u društvo FS Logistica i glavnih gospodarskih pokazatelja poduzetnika, kao i iz stalnog povećanja operativne marže društva FS Logistica (u vezi s upravljanjem nekretninama).

6.1.3. Očitovanja o usklađenosti s pravilima EU-a

- (116) Društvo FS smatra da se ni Direktivom 91/440/EEZ, kako je izmijenjena, ni Direktivom 2012/34/EU ne propisuje da djelatnosti željezničkog prijevoza i upravljanje željezničkom infrastrukturom obavljaju zasebna društva.
- (117) Prema mišljenju društva FS, pravnim okvirom Unije državama članicama ostavlja se sloboda da odluče o strukturi, organizaciji i raspodjeli imovine unutar grupe; osim toga, njime se ne ograničava sloboda raspodjele različitih djelatnosti, resursa i imovine različitim društvima unutar grupe. Društvo FS dodaje da se sloboda dodijeljena pravilima Unije tim više primjenjuje jer se imovina koja je predmet prijenosa unutar grupe ne smatra „infrastrukturom”. Prema društvu FS, člankom 3. Direktive 91/440/EEZ robni terminali ili skladišta za održavanje ne klasificiraju se kao željeznička infrastruktura. U skladu s tim, grupa FS raspolagala je diskrecijskom ovlašću za provedbu postupka preraspodjele imovine.

- (118) Osim toga, društvo FS tvrdi da je prijenos imovine izdvajanjem s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu, kako se ono tumači u sudskoj praksi Suda, među ostalim u presudama od 21. ožujka 1991. u predmetu C-303/88, *Eni-Lanerossi* ⁽⁷⁷⁾, i u predmetu C-305/89, *Alfa Romeo* ⁽⁷⁸⁾.
- (119) Društvo FS tvrdi da je pravilno održavanje nužan element kako bi se ispunili uvjeti iz ugovora o uslugama sklopljenog između društva Trenitalia i talijanskih regija ⁽⁷⁹⁾; time se potvrđuje da su objekti za održavanje neodvojivi sastavni element programa ulaganja društva Trenitalia.
- (120) Društvo FS dodaje da se na razini grupe FS očekivalo da će planirana ulaganja u održavanje poboljšati usluge te povećati promet i profitabilnost. Kako bi potkrijepilo tu izjavu, društvo FS navodi da analiza profitabilnosti koju je ono izradilo pokazuje stopu povrata uloženog kapitala koju zahtijeva tržište od oko 8 % za društvo Trenitalia i 5,5 % za društvo RFI, kako je navedeno u tablici u nastavku.

Tablica 10

Usporedba profitabilnosti društava Trenitalia i RFI 2008.

Trenitalia	2008. (u milijardama EUR)	WACC	% NIC-a	Ponderirani WACC
NIC (neto uloženi kapital) Prijevoz na srednje duge udaljenosti	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC Regionalni prijevoz	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC Prijevoz robe	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Uloženi kapital	6,876			7,6 %
RFI	2008.	WACC	% NIC-a	Ponderirani WACC
NIC Konvencionalna mreža	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC Željeznice velikih brzina / visokog kapaciteta	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Uloženi kapital	31,330			5,5 %

Izvor: FS

- (121) Prema društvu FS, ta različita profitabilnost potvrđuje da je postupak raspodjele proveden zbog strateških i poslovnih razloga te radi ostvarenja većeg povrata uloženog kapitala na razini grupe.

6.1.4. Očitovanja o usklađenosti s pravom trgovačkih društava i računovodstvenim pravilima

- (122) Društvo FS tvrdi da transakcije izdvajanja s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica čine transakcije između društava „pod zajedničkom kontrolom” jer je riječ o društvima kćerima koja su u potpunosti u vlasništvu društva FS. Predmetne transakcije izvršene su prijenosom imovine unutar grupe po njezinoj knjigovodstvenoj vrijednosti. Prema mišljenju društva FS, ta je odluka potpuno legitimna sa stajališta matičnog društva FS, kao i u građanskopravnom i u računovodstvenom smislu.

⁽⁷⁷⁾ Presuda od 21. ožujka 1991., Talijanska Republika/Komisija („Eni-Lanerossi”), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

⁽⁷⁸⁾ Presuda od 21. ožujka 1991., Talijanska Republika/Komisija (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.

⁽⁷⁹⁾ Ugovor o uslugama koji su sklopili društvo Trenitalia i talijanske regije bio je ugovor o javnim uslugama u kojem su utvrđene količine, standardi kvalitete, pristojbe i operativni kriteriji povezani s uslugama koje je društvo Trenitalia moralo pružati u tim regijama, kao i naknada koju je trebalo platiti društvu Trenitalia.

6.2. Zajednica europskih željeznica (CER)

- (123) Prema mišljenju CER-a ⁽⁸⁰⁾, u skladu s člankom 4. Direktive 91/440/EEZ željeznički prijevoznici trebali bi biti neovisni o državi kad je riječ o upravljanju i rukovodstvu; konkretno, „imovina, proračun i poslovne knjige [...] odvojeni [su] od državnih”. CER navodi da se člankom 5. te direktive predviđa da željeznički prijevoznici mogu slobodno uspostaviti svoju unutarnju organizaciju ne dovodeći u pitanje obvezu odvajanja poslovnih knjiga. Tom se odredbom ne propisuje osnivanje dvaju odvojenih trgovačkih društava te bi trebalo smatrati da je Direktiva 91/440/EEZ *lex specialis* i ima prednost pred pravilima prava tržišnog natjecanja.
- (124) Prema mišljenju CER-a, u skladu s relevantnim direktivama Unije, željeznički prijevoznici mogu u okviru svoje organizacije i na prema vlastitom nahodjenju raspodijeliti imovinu kao što su objekti za održavanje, robni terminali i druga nekretninska imovina koja nije uključena u definiciju željezničke infrastrukture iz direktiva Unije (članak 3. Direktive 91/440/EEZ i članak 3. Direktive 2012/34/EU). S industrijskog stajališta, radionice za održavanje željezničkih vozila u velikoj većini država članica obično koristi željeznički prijevoznik. Naposljetku, kad je riječ o prijenosu imovine unutar iste grupe javnih poduzeća, CER smatra da je u presudi France Telecom od 19. ožujka 2013. ⁽⁸¹⁾ Sud pojasnio da pojam državne potpore podrazumijeva provjeru da nije došlo do smanjenja državnog proračuna ni dodatnog financijskog rizika za državni proračun. U slučaju prijenosa imovine unutar grupe koja se sastoji od nekoliko javnih poduzetnika, ta su dva uvjeta uvijek ispunjena.

6.3. Udruženje FerCargo

- (125) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 8., udruženje FerCargo predstavlja nekoliko talijanskih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge željezničkog prijevoza robe ⁽⁸²⁾.

6.3.1. Prijenosi imovine

- (126) Udruženje FerCargo ističe da mjere koje su predmet istražnog postupka nisu lako sljedive. U godišnjim izvješćima društva RFI navodno bi se mogli nepravilno navesti broj i priroda stavki imovine prenesenih na društva Trenitalia i FS Logistica.
- (127) Udruženje FerCargo dodaje da je, suprotno tvrdnjama talijanskih tijela, prenesena imovina ključna za pružanje usluga koje obuhvaća minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata koji željeznički prijevoznici imaju zakonsko pravo zatražiti od država članica u skladu s člankom 5. i Prilogom 2. Direktivi 2001/14/EZ ⁽⁸³⁾. Udruženje FerCargo dodaje da se člankom 20. Zakonodavne uredbe 188/2003, kojim je ta direktiva prenesena u nacionalno zakonodavstvo, izričito predviđa da međunarodna udruženja prijevoznika i željezničkih prijevoznika imaju pravo na pristup i korištenje robnim terminalima, ranžirnim kolodvorima, objektima za formiranje vlakova, skladišnim objektima za željeznička vozila i robu, objektima za održavanje i drugim tehničkim objektima pod

⁽⁸⁰⁾ Prema internetskim stranicama www.cer.be, CER okuplja gotovo 70 željezničkih prijevoznika, njihova nacionalna udruženja te upravitelje infrastrukture i poduzeća za leasing vozila. Članovi CER-a drže 71 % duljine europske željezničke mreže, 76 % željezničkog prijevoza robe u Europi i 92 % željezničkog prijevoza putnika u Europi.

⁽⁸¹⁾ Presuda od 19. ožujka 2013., Bouygues SA i Bouygues Télécom SA/Europska komisija i dr. i Europska komisija/Francuska Republika i dr. („France Telecom”), spojeni predmeti C-399/10 P i C-401/10, ECLI:EU:C:2013:175.

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

⁽⁸³⁾ U skladu s Prilogom 2. Direktivi 2001/14/EZ minimalni pristupni paket obuhvaća:

(a) obradu zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta;

(b) pravo korištenja dodijeljenog kapaciteta;

(c) uporabu skretnica i čvorišta;

(d) upravljanje prometom vlakova uključujući signalizaciju, regulaciju, prijem i otpremu vlakova te priopćavanje i pružanje informacija o kretanju vlakova;

(e) sve ostale podatke potrebne za pružanje usluge za koju je kapacitet dodijeljen.

nediskriminirajućim uvjetima. Člankom 13. Zakonodavne uredbe 188/2003 predviđa se da upravitelj infrastrukture objavljuje godišnje izvješće naslovljeno „Prospetto Informativo della Rete” („izvješće PIR”), u kojem se navode ključni objekti kojima željeznički prijevoznici trebaju imati pristup u skladu s pravom Unije i nacionalnim pravom.

- (128) Prema mišljenju udruženja FerCargo, iz izvješća PIR za 2008., 2009. i 2010. vidljivo je naglo smanjenje tih ključnih objekata sa 108 na 71 od 2008. do 2009., što bi bilo posljedica Direktive iz 2009. Međutim, tehnički dokumenti koje je objavilo društvo Trenitalia upućuju na to da se za dio imovine koja je prenesena i stoga postala nedostupna drugim željezničkim prijevoznicima i dalje tehnički smatra da je upotrebljavaju poslovni partneri društva Trenitalia ⁽⁸⁴⁾.
- (129) Udruženje FerCargo smatra da se pravila o državnim potporama primjenjuju na mjere koje su predmet istražnog postupka. Prvo, mjera je provedena nakon otvaranja tržišta za prijevoz robe. Drugo, udruženje FerCargo tvrdi da su ispunjeni svi kriteriji na temelju kojih se utvrđuje da postoji državna potpora:
- (a) *državna sredstva i pripisivost*: društvo RFI oduvijek je upotrebljavalo prenesenu imovinu kako bi omogućilo pristup ključnoj infrastrukturi. Udruženje FerCargo napominje da se mjere mogu pripisati talijanskoj državi, koja je vlasnik i kontrolira 100 % kapitala društva FS, imenuje sve članove odbora društva FS te je nadzirala postupak prijenosa imovine i djelatnosti društva RFI kao upravitelja infrastrukture. Prema mišljenju udruženja FerCargo, društvo RFI smatra se javnim poduzećem u smislu Direktive Komisije 2006/111/EZ ⁽⁸⁵⁾;
 - (b) *gospodarska prednost*: mjere koje su predmet istražnog postupka dodjeljuju gospodarsku prednost društvima kćerima društva FS (Trenitalia i FS Logistica) jer podrazumijevaju besplatan prijenos imovine na te subjekte. Udruženje FerCargo izražava sumnju u činjenicu da mjere koje su predmet istražnog postupka predstavljaju običnu reorganizaciju unutar grupe (i da su stoga gospodarski neutralne): u skladu s člankom 1. stavkom 2. Direktive iz 2009. ta bi se reorganizacija provela u kontekstu dokapitalizacije društva FS, dok bi se člankom 2. prijenos objekata za održavanje izričito opravdao potrebama za dokapitalizacijom društva Trenitalia. Naposljetku, udruženje FerCargo smatra da sudska praksa u predmetu *Banque Postale* ⁽⁸⁶⁾ nije relevantna jer se taj predmet odnosio na osnivanje novog društva na temelju imovine koja je u okviru društva La Poste već bila namijenjena pružanju financijskih usluga. Naprotiv, prijenosi imovine, koju društvo RFI koristi u svojstvu upravitelja infrastrukture, na društvo Trenitalia i druga društva grupe FS ekvivalent su „daru” čija je svrha dokapitalizacija tih društava;
 - (c) *selektivnost*: samo su društva kćeri društva FS korisnici prijenosa imovine;
 - (d) *narušavanje tržišnog natjecanja*: prema mišljenju udruženja FerCargo, mjere koje su predmet istražnog postupka narušile su tržišno natjecanje na nekoliko načina. Prvo, konkurentskim željezničkim prijevoznicima uskraćen je pristup ključnim objektima (kao što su pogranični objekti u Ventimigli i Trstu), pri čemu se Italija s njima prethodno nije savjetovala o popisu objekata koji će se prenijeti na društvo Trenitalia; drugo, dokapitalizacija je društvu Trenitalia omogućila bolji pristup financiranju koje pružaju banke, posebno za projekte izvan područja željezničkog prijevoza robe (npr. financiranje poslovanja vlakovima velikih brzina i kupnja kompozicija vlakova ETR 1000 ⁽⁸⁷⁾); treće, s obzirom na novu organizaciju ključnih objekata koja je proizašla iz prijenosa imovine, društvo RFI znatno je izmijenilo organizaciju upravljanja vlakovima na štetu željezničkih prijevoznika koji su u tržišnom natjecanju s društvom Trenitalia. Udruženje FerCargo dodaje da predmetni objekti nisu trebali biti preneseni na društva kćeri grupe FS, nego da je za njih trebalo raspisati na natječaj. Prema mišljenju udruženja FerCargo, prijenosi objekata na subjekte grupe FS koji su u tržišnom natjecanju s drugim željezničkim prijevoznicima doveli su do protutržišnog ponašanja i neučinkovitog upravljanja tim objektima.

⁽⁸⁴⁾ Jedinstvena tablica udaljenosti za međunarodni prijevoz robe: popis željezničkih kolodvora – popis željezničkih mjesta prihvaćanja/ isporuke (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna) koji je sastavilo društvo Trenitalia, 1. srpnja 2010., str. 27., 28. i 29.

⁽⁸⁵⁾ Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenog 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17.).

⁽⁸⁶⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 81.

⁽⁸⁷⁾ ETR 1000 je vlak velikih brzina kojim upravlja društvo Trenitalia u segmentu putničkog prijevoza.

7. OČITOVANJA ITALIJE NA PRIMJEDBE TREĆIH STRANA

7.1. Očitovanja o podnesku udruženja FerCargo

- (130) Italija smatra da se primjedbe udruženja FerCargo uglavnom odnose na upravljanje objektima za robu i stoga nisu obuhvaćene kontrolom državnih potpora. Italija smatra da udruženje FerCargo ne iznosi nikakve odlučujuće elemente koji bi dokazali da postoji državna potpora te da je pogrešno protumačilo diskrecijsku ovlast koja je pravom Unije dodijeljena javnim poduzećima za pitanja njihove unutarnje organizacije.
- (131) Italija dodaje da kriterij pripisivosti nije ispunjen: društvo FS je korporativna struktura, potpuno odvojena od države u pravnom, organizacijskom i funkcionalnom smislu. Stoga su i njegova imovina i poslovne knjige odvojeni od državnog proračuna; mjere koje su predmet istražnog postupka donijelo je društvo FS, a ne država; te mjere nisu dovele do prijenosa državnih sredstava na društvo FS.
- (132) Italija navodi da prijenosima imovine nije dodijeljena nikakva gospodarska prednost društvu FS: u skladu sa sudskom praksom u predmetu Chronopost⁽⁸⁸⁾, prijenosi koji se provode djelomičnom raspodjelom unutar grupe nisu relevantne sa stajališta pravila o državnim potporama. Tim je prijenosima poduzetnik, promatran u cjelini, preraspodijelio stavke imovine s jednog subjekta na drugi subjekt unutar grupe, ali broj i ukupna vrijednost stavki imovine unutar grupe ostali su nepromijenjeni, a grupa FS nije ostvarila nikakvu gospodarsku prednost. Italija smatra da su mjere koje su predmet istražnog postupka bile uobičajena poslovna mjera čija je svrha optimizacija organizacije društva kako bi se poboljšale njegova učinkovitost i uspješnost te, u konačnici, kako bi se promicalo stvaranje vrijednosti.
- (133) Kad je riječ o prirodi prenesene imovine, Italija objašnjava da se preraspodjela imovine unutar grupe FS odnosi na određenu imovinu koja je već trebala biti u portfelju društva Trenitalia od njegova osnivanja (objekti za održavanje), odnosno imovinu koja više nije bila relevantna za upravljanje infrastrukturom. Kad je riječ o navodnom utjecaju koji bi prijenosi imali na poslovanje željezničkih prijevoznika koje zastupa udruženje FerCargo, Italija napominje da:
- (a) na društvo Trenitalia nisu prenesena skladišta i terminali za robu;
 - (b) broj objekata dostupnih drugim željezničkim prijevoznicima nije se smanjio na način koji je opisalo udruženje FerCargo. Kao što je vidljivo iz izvješća PIR iz prosinca 2009. i naknadnih dostupnih izdanja, referentni popis ključnih objekata stavljenih na raspolaganje drugim željezničkim prijevoznicima mnogo je širi od popisa koji je opisalo udruženje FerCargo;
 - (c) svi objekti na koja se poziva udruženje FerCargo uključeni su u izvješća PIR iz 2009., 2010. i narednih godina, što znači da su (suprotno onome što tvrdi udruženje FerCargo) stavljena na raspolaganje društvu Trenitalia i svim drugim željezničkim prijevoznicima;
 - (d) naposljetku, postoje dokazi da su određeni željeznički prijevoznici, koji su ujedno članovi udruženja FerCargo, u razdoblju 2010. – 2013. poslovali u nekoliko objekata koje je udruženje FerCargo smatralo nedostupnima nakon prijenosa imovine.

8. OCJENA MJERA

8.1. Postojanje potpore

- (134) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.
- (135) Mjera se stoga smatra državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ako su kumulativno ispunjeni sljedeći kriteriji: i. mjeru mora dodijeliti država iz državnih sredstava; ii. mjerom se mora davati prednost nekom poduzetniku; iii. mjera mora biti selektivna, tj. njome se određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe treba stavljati u povoljniji položaj; i iv. mjerom se mora narušavati ili prijetiti da će se narušiti tržišno natjecanje i mora utjecati na trgovinu među državama članicama.

⁽⁸⁸⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 81.

- (136) Prema ustaljenoj sudskoj praksi, intervencija javnih tijela u kapital poduzetnika, bez obzira na njezin oblik, mogla bi činiti državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ako su ispunjeni uvjeti iz tog članka ⁽⁸⁹⁾.
- (137) Prednost, u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenima tržišnim uvjetima, odnosno da nije bilo intervencije države ⁽⁹⁰⁾.
- (138) Međutim, prednost se ne dodjeljuje ako država članica postupi u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu („načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu”) ⁽⁹¹⁾.
- (139) Italija tvrdi da su mjere koje su predmet istražnog postupka u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da stoga njima nije dodijeljena prednost i one ne čine državnu potporu. Komisija će stoga u odjeljcima 8.1.1.1. i 8.1.1.2. analizirati je li Italija postupala u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

8.1.1.1. Primjenjivost testa subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (140) Komisija će ispitati primjenjivost načela subjekta u tržišnom gospodarstvu kako bi utvrdila je li država djelovala kao javno tijelo, a ne kao gospodarski subjekt, pri odlučivanju o mjerama koje su predmet istražnog postupka. Komisija će prvo ispitati je li test subjekta u tržišnom gospodarstvu uopće primjenjiv na mjere prijenosa imovine koje je poduzelo društvo FS.
- (141) Komisija napominje da se primjenjivost načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ne može isključiti samo zbog toga što postoje razlozi javne politike. Osim toga, u ovom je slučaju društvo FS odlučilo prenijeti imovinu s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica ⁽⁹²⁾ na temelju poslovnog plana za razdoblje 2007. – 2011. iz uvodnih izjava 18. i 19. Taj je poslovni plan izrađen kako bi se racionaliziralo upravljanje grupom FS i stvorila vrijednost koju treba ostvariti, među ostalim, boljim upravljanjem nekretninama (vidjeti uvodnu izjavu 108.).

8.1.1.1.1. Italija nije djelovala kao javno tijelo

- (142) Komisija podsjeća na to da je Sud prethodno zaključio da primjena testa subjekta u tržišnom gospodarstvu u konačnici ovisi o tome je li država dodijelila, u svojstvu gospodarskog subjekta, a ne u svojstvu javnog tijela, gospodarsku prednost poduzetniku ⁽⁹³⁾. Intervencije države koje su namijenjene ispunjavanju njezinih obveza kao javnog tijela ne mogu se usporediti s intervencijama privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu ⁽⁹⁴⁾.
- (143) Kako bi utvrdila predstavljaju li mjere koje su predmet istražnog postupka izvršavanje državnih ovlasti, Komisija mora ispitati: i. njihovu prirodu i predmet, ii. kontekst u kojem su donesene, iii. cilj koji se želi postići i iv. pravila koja se na njih primjenjuju.

8.1.1.1.2. Priroda i predmet mjere

- (144) U ovom slučaju mjere koje su predmet istražnog postupka sastoje se od prijenosa imovine čija je svrha racionalizacija upotrebe imovine u vlasništvu grupe FS radi povećanja profitabilnosti grupe FS ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁹⁾ Presuda od 14. rujna 1994., Španjolska/Komisija, od C-278/92 do C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, t. 20. i navedena sudska praksa i presuda od 8. svibnja 2003., Italija i SIM 2 Multimedia/Komisija, C-399/00 i C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, t. 36. i navedena sudska praksa.

⁽⁹⁰⁾ Presuda od 11. srpnja 1996., Syndicat français de l'Express international (SFEI) i dr./La Poste i dr., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, t. 60.; presuda od 29. travnja 1999., Španjolska/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, t. 41. i presuda od 19. prosinca 2019., Arriva Italia i dr., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, t. 46. i navedena sudska praksa.

⁽⁹¹⁾ Pojmovi „ulagač u tržišnom gospodarstvu” i „subjekt u tržišnom gospodarstvu” mogu se upotrebljavati naizmjenično; opisani su u Obavijesti Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.), t. 73. – 82.

⁽⁹²⁾ Vidjeti odjeljak 3.

⁽⁹³⁾ Kad je riječ o ulaganjima, vidjeti presudu od 5. lipnja 2012., Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, t. od 79. do 82. i t. 87.

⁽⁹⁴⁾ Presuda od 15. prosinca 2009., EDF/Komisija, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, t. 228.

⁽⁹⁵⁾ Vidjeti uvodne izjave od 112. do 115.

8.1.1.1.3. Cilj koji se želi postići i kontekst mjera

- (145) Treba naglasiti da ni sadržaj poslovnog plana za razdoblje 2007. – 2011. ni kontekst u kojem je donesena odluka o prijenosima ne upućuju na ciljeve javne politike na kojima se temelji odluka društva FS o provedbi mjera koje su predmet istražnog postupka.
- (146) Konkretno, mjere koje su predmet istražnog postupka i odgovarajući poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011. ne upućuju na ciljeve javne politike: ne navode se upućivanja ni poveznice s posebnim pravima koja društvo RFI ima kao nacionalni upravitelj željezničke infrastrukture ili koja društvo Trenitalia ima na temelju ugovora o javnim uslugama koji su mu dodijeljeni. Ne ističe se ni poveznica mjera koje su predmet istražnog postupka s ciljem od javnog interesa za osiguravanje povezanosti i „teritorijalnog kontinuiteta” u Italiji.
- (147) S druge strane, odluke o mjerama koje su predmet istražnog postupka provedene su pod vodstvom društva FS kao holding društva grupe FS, koje je djelovalo kao jedini dioničar, i temeljile su se isključivo na financijskim razmatranjima.
- (148) Društvo FS je pokrenulo je i vodilo postupak reorganizacije od 2007. Taj postupak proveden je na temelju poslovnog plana za razdoblje 2007. – 2011. (vidjeti uvodnu izjavu 18.), koji je donijelo društvo FS. Donošenje tog poslovnog plana potaknulo je donošenje i naknadnu provedbu mjera koje su predmet istražnog postupka opisanih u odjeljku 3.1. ove Odluke. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 18., poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011. donesen je u kontekstu znatnih financijskih gubitaka grupe FS (više od 2 milijarde EUR) i bio je ključan za unutarnje restrukturiranje radi ponovne uspostave financijske održivosti. Osim mjera smanjenja troškova društvo FS odlučilo je racionalizirati raspodjelu nekretnina i objekata koji su bili u vlasništvu različitih subjekata grupe FS. Taj je postupak podrazumijevao osnivanje namjenskih društava kćeri na koja je prenesena imovina koja se koristila za obavljanje određenih djelatnosti.
- (149) Osim toga, Komisija primjećuje da različiti koraci u postupku donošenja odluka na temelju kojih su donesene pojedinačne odluke o prijenosu imovine navedene u uvodnoj izjavi 40. ukazuju na isti cilj racionalizacije raspodjele imovine radi povećanja profitabilnosti i učinkovitosti grupe FS:
- (a) projekt raspodjele imovine na temelju poslovnog plana za razdoblje 2007. – 2011. (vidjeti uvodnu izjavu 18.) pokrenut je dopisom društva FS od 19. rujna 2007., koji sadržava obavijest o restrukturiranju poduzeća i postupku reorganizacije ⁽⁹⁶⁾;
 - (b) odbor društva FS 23. travnja 2008. odobrio je pokretanje postupka preraspodjele imovine. Odbor društva FS provodio je nadzor nad strateškim odlukama koje donosi njegov odbor za ulaganja ⁽⁹⁷⁾. U zapisniku sa sastanka odbora društva FS održanog tog dana navodi se sljedeće: „Raspodjela imovine provodi se ponajprije kako bi se omogućilo, među ostalim u okviru poslovanja namjenskih korporativnih struktura kao što su društva FS Logistica i FS Sistemi Urbani, da se imovina koja nije usko povezana s djelatnostima specifičnima za upravitelja infrastrukture (RFI) ili željezničkog prijevoznika (Trenitalia) vrednuje ili bolje iskoristi”. U zapisniku s tog sastanka odbora navodi se da će se taj cilj ostvariti na temelju „strateške analize i time što će holding društvo procijeniti „raspoloživu” imovinu koju su utvrdila društva vlasnici. Odbor za ulaganja unutar holding društva osigurat će stratešku valjanost raspodjele imovine u cjelini i odlučiti o najprikladnijoj raspodjeli imovine”;
 - (c) društvo FS provelo je odluku o strateškom upravljanju donesenu 23. travnja 2008. osnivanjem multidisciplinarne radne skupine čiji je zadatak bio predložiti odgovarajuću raspodjelu imovine posebno uzimajući u obzir financijsku profitabilnost te preraspodjele imovine. Vodeća načela na kojima je radna skupina ⁽⁹⁸⁾ temeljila prijedloge za raspodjelu imovine jesu sljedeća: i. svaki operativni subjekt grupe FS utvrđuje imovinu koja bi se mogla prenijeti na drugi subjekt; ii. društvo FS provodi stratešku procjenu i odlučuje o najprikladnijoj raspodjeli imovine; iii. konkretne mjere za prijenos imovine pripremaju se i provode na razini operativnih subjekata.

⁽⁹⁶⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 45. U dopisu se navodi da se, „u okviru šireg postupka restrukturiranja i reorganizacije unutar grupe, ciljevi utvrđeni u industrijskom planu za razdoblje 2007. – 2011. temelje, među ostalim, na maksimalnom povećanju učinkovitosti upotrebe sve imovine u vlasništvu grupe. Konkretno, kad je riječ o nekretninama, ta [preraspodjela] podrazumijeva da svako društvo grupe [FS] brzo utvrdi svu neindustrijsku ili industrijsku neposlovnu imovinu koja više ne služi svrsi dodijeljenoj pojedinačnom društvu”.

⁽⁹⁷⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 45.

⁽⁹⁸⁾ Vidjeti zapisnik sa sastanka odbora društva RFI održanog 24. studenog 2008.

- (150) Stoga je društvo FS stvarne odluke o odobrenju mjera koje su predmet istražnog postupka donijelo zajedno sa svojim društvima kćerima ⁽⁹⁹⁾. Točnije, te su odluke donesene u rujnu 2009. u pogledu društva Trenitalia (vidjeti uvodne izjave 41. i 42.) te u listopadu 2007., studenom 2008. i prosincu 2010. u pogledu društva FS Logistica (vidjeti uvodne izjave 43. i 44.). Taj zaključak nije doveden u pitanje Direktivom iz 2009. Komisija primjećuje da su neke od tih odluka donesene prije nego što je donesena Direktiva iz 2009. Osim toga, Direktivom iz 2009. nisu predviđene nikakve posebne mjere, u njoj nije navedena točna imovina koju treba prenijeti niti su navedene konkretne financijske pojedinosti o tim mjerama. Članci 1. i 2. Direktive iz 2009. samo su upućivali na opći cilj racionalizacije strukture grupe FS, a društvu FS i njegovim društvima kćerima prepušteno je da odluče o točnim mjerama koje treba poduzeti i provesti ⁽¹⁰⁰⁾.
- (151) Komisija primjećuje i da je Italija dostavila tri studije ⁽¹⁰¹⁾ koje se temelje na dostupnim podacima i informacijama te promjenama koje su se mogle predvidjeti u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine. Cilj je tih studija rekonstruirati profitabilnost koju je društvo FS, u svojstvu dioničara, moglo očekivati od prijenosa imovine. Kako će biti opisano i dokazano u odjeljku 8.1.1.2., te studije pokazuju da bi svaki privatni ulagač u istom položaju kao društvo FS izvršio te prijenose jer bi prijenos imovine na društva Trenitalia i FS Logistica doveo do povećanja vrijednosti vlasničkog kapitala tih društava većeg od gubitka vlasničkog kapitala nastalog zbog uklanjanja imovine iz društva RFI.

8.1.1.1.4. Zaključak o primjenjivosti testa subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (152) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da je društvo FS djelovalo u svojstvu ulagača/dioničara i da je test subjekta u tržišnom gospodarstvu u ovom slučaju primjenjiv.

8.1.1.2. Primjena testa subjekta u tržišnom gospodarstvu

8.1.1.2.1. Metodološki pristup

- (153) Komisija mora ocijeniti jesu li mjere koje su predmet istražnog postupka bile u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bi li privatni tržišni subjekt usmjeren na dobit koji se nalazi u istoj situaciji kao društvo FS proveo takve mjere.
- (154) Kako bi ocijenila jesu li prijenosi imovine bili u skladu s tržištem, Komisija ih razmatra iz perspektive holding društva koje mora odlučiti hoće li uložiti vlasnički kapital u društvo kćer. Naime, zbog uklanjanja imovine iz društva RFI i njezine dodjele društvima primateljima (Trenitalia i FS Logistica) prijenos imovine povećava vlasnički kapital društava primatelja i smanjuje vlasnički kapital izvornog vlasnika imovine. Konkretno, test subjekta u tržišnom gospodarstvu sastoji se od izračuna neto dobitaka holding društva FS kao dioničara, tj. usporedbe povećanja vrijednosti vlasničkog kapitala društava primatelja (Trenitalia i FS Logistica) s gubitkom vrijednosti vlasničkog kapitala društva RFI zbog prijenosa imovine, i ocjene je li društvo FS kao jedini dioničar svih tih društava ostvarilo pozitivan ishod prijenosa u smislu agregirane vrijednosti vlasničkog kapitala tih društava.

⁽⁹⁹⁾ Vidjeti uvodne izjave od 40. do 45.

⁽¹⁰⁰⁾ Člankom 1. Direktive iz 2009. predviđeno je sljedeće: „[...] Kako bi se smanjilo opterećenje u smislu održavanja, koje trenutačno u cijelosti snosi država, društvo RFI ovlašćuje se za slobodan prijenos/raspodjelu skladišta za robu koja nisu uvrštena na popis iz Priloga 1. na druga društva unutar grupe FS, uključujući društvo Trenitalia, u kontekstu bilo kakve reorganizacije ili transakcija kapitalizacije / transakcija u svrhu rasta imovine. [...]”

Člankom 2. Direktive iz 2009. predviđeno je sljedeće: „Kako bi se smanjilo opterećenje u smislu održavanja i čuvanja, koje trenutačno u cijelosti snosi država, te kako bi se provele transakcije u svrhu rasta imovine / kapitalizacije društva Trenitalia, društvo RFI dužno je u roku od 60 dana od objave ove Direktive dostaviti Ministarstvu infrastrukture i prometa plan u kojem se za svaki objekt za održavanje željezničkih vozila u vlasništvu upravitelja navodi njegova specijalizirana funkcija, ako postoji [...]”.

⁽¹⁰¹⁾ Vidjeti odjeljak 5.2.3.2.

- (155) U odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila zabrinutost u pogledu moguće gospodarske prednosti koja proizlazi iz prijenosa imovine na društva primatelje jer bi ona tu imovinu dobila bez naknade (uvodna izjava 59.). Iako primatelji nisu izvršili gotovinska plaćanja u okviru prijenosa, Komisija napominje da su prijenosi imovine slični dokapitalizaciji u naravi u korist društava primatelja. Stoga se koristi od prijenosa imovine mogu ostvariti u obliku veće dobiti dioničara društava primatelja, odnosno društva FS.
- (156) Komisija smatra da su prijenosi imovine slični dokapitalizaciji u naravi, ali primjećuje i da su tu imovinu već upotrebljavala društva kćeri grupe FS. Stoga je ta imovina već pridonosila poslovnim djelatnostima grupe FS i, u konačnici, stvaranju vrijednosti unutar grupe FS. Odluka o prijenosu te imovine s jednog društva kćeri grupe FS na drugo imala je za cilj povećati vrijednost grupe FS poboljšanjem učinkovitosti njezina poslovanja u usporedbi sa scenarijem „uobičajenog poslovanja” bez promjene vlasništva nad imovinom (unutar grupe). Stoga Komisija takav scenarij smatra relevantnim protučinjeničnim scenarijem za ocjenu usklađenosti mjera koje su predmet istražnog postupka s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu (vidjeti odjeljak 8.1.1.2.2.). Općenito, za potrebe testa subjekta u tržišnom gospodarstvu važno je utvrditi je li društvo FS u trenutku donošenja odluke o prijenosu imovine imalo razloga vjerovati da je riječ o profitabilnoj odluci na razini grupe FS u usporedbi sa scenarijem *statusa quo* (vidjeti i uvodnu izjavu 154.).
- (157) U sljedećim pododjeljcima (od 8.1.1.2.2. do 8.1.1.2.4.) Komisija će za ocjenu mjera koje su predmet istražnog postupka primijeniti test subjekta u tržišnom gospodarstvu na temelju relevantnih dokaza iznesenih u studijama opisanima u odjeljku 5.2.3.2. Komisija će ocijeniti jesu li mjere koje su predmet istražnog postupka u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

8.1.1.2.2. Test subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (158) U ovom odjeljku Komisija će primijeniti test subjekta u tržišnom gospodarstvu na temelju podataka iz studija PwC-a iz travnja i prosinca 2019. ⁽¹⁰²⁾ Za potrebe primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu izračunat će se neto dobitak holding društva (FS) kao dioničara jer prijenos imovine uzrokuje promjenu vrijednosti vlasničkog kapitala društava primatelja i izvornog vlasnika prenesene imovine (vidjeti uvodnu izjavu 154.). Komisija će se osloniti na vlasnički kapital umjesto na vrijednost poduzeća jer privatni ulagač koji ulaže vlasnički kapital u društvo kćer nije nužno zainteresiran za povećanje vrijednosti poduzeća, nego za povećanje vrijednosti vlastitog ulaganja u vlasnički kapital društva (vidjeti uvodnu izjavu 160.).
- (159) Kako bi primijenila test subjekta u tržišnom gospodarstvu iz perspektive holding društva (FS) kao dioničara (uvodna izjava 154.), Komisija će usporediti povećanje vrijednosti vlasničkog kapitala društava kćeri koja primaju imovinu (Trenitalia i FS Logistica) s gubitkom vrijednosti vlasničkog kapitala društva kćeri iz kojeg je ta imovina uklonjena (RFI) ⁽¹⁰³⁾. Prijenosi imovine u skladu su s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu ako je povećanje vrijednosti vlasničkog kapitala društava kćeri koja primaju imovinu veće ili barem jednako gubitku vrijednosti vlasničkog kapitala društva kćeri koje je izvorno bilo vlasnik te imovine. Stoga će se u ovom slučaju mjere koje su predmet istražnog postupka smatrati usklađenima s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu ako su ispunjena sljedeća dva uvjeta:
- (a) vrijednost vlasničkog kapitala društava primatelja, odnosno društava FS Logistica i Trenitalia, pozitivna je;
 - (b) vrijednost povećanja vlasničkog kapitala na razini društava primatelja viša je ili barem odgovara vrijednosti izgubljenog vlasničkog kapitala na razini društva RFI, izvornog vlasnika imovine.
- (160) Ukupno gledano, uvjeti iz točaka (a) i (b) uvodne izjave 159. upućuju na to da je, kako bi prijenosi imovine bili u skladu s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu, dovoljno da ne dovode do gubitka vrijednosti vlasničkog kapitala na razini grupe FS. Do takvog gubitka vrijednosti vlasničkog kapitala došlo bi u bilo kojem od dvaju scenarija.

⁽¹⁰²⁾ Studija društva E.CA ne sadržava vlastitu procjenu prijenosa. U njoj se procjenjuje pouzdanost studije PwC-a iz travnja 2019. ispitivanjem osjetljivosti na alternativne pretpostavke na temelju financijskih projekcija iz studije PwC-a iz travnja 2019.

⁽¹⁰³⁾ Treba napomenuti da se test subjekta u tržišnom gospodarstvu provodi zasebno za prijenose u korist društava FS Logistica i Trenitalia. U okviru testa subjekta u tržišnom gospodarstvu za svaki od tih prijenosa uzima se u obzir sva prenesena imovina, kako je navedeno u odjeljcima 3.2. i 3.3.

- (161) Prvi je scenarij u kojem je vrijednost vlasničkog kapitala društava primatelja negativna jer je njihov dug veći od vrijednosti njihove imovine. U takvom bi se scenariju sva dodatna imovina prenesena na ta društva barem djelomično iskoristila za isplatu vlasnicima duga. Stoga je pozitivna vrijednost vlasničkog kapitala društava primatelja (tj. ispunjavanje uvjeta iz točke (a) uvodne izjave 159.) potrebna kako bi se dokazala usklađenost prijenosa imovine s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu jer omogućava da koristi od prenesene imovine pripadnu dioničaru tih društava (odnosno društvu FS), a ne samim društvima kao vlasnicima duga.
- (162) Drugi scenarij u kojem bi došlo do gubitka vlasničkog kapitala i koji stoga ne bi bio u skladu s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu nastaje ako društva primatelji, koja manje učinkovito koriste imovinu nego vlasnik, ostvare manji povrat na tu imovinu. U tom bi se scenariju prijenosima imovine smanjila dobit, a time i vrijednost vlasničkog kapitala na razini grupe. Stoga prijenosi imovine ne smiju uništiti vrijednost kako bi bili u skladu s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu (tj. moraju ispuniti uvjet iz točke (b) uvodne izjave 159.). U tom je scenariju činjenica da postoje sinergije, tj. veći povrati u slučaju dodjele imovine društvima primateljima nego u slučaju prepuštanja izvornom vlasniku, dodatni argument koji ulijeva povjerenje u to da će prijenosi imovine biti profitabilni.
- (163) Komisija napominje da se u studiji PwC-a iz travnja 2019. procjenjuje vrijednost društava uključenih u prijenose imovine. Kako je istaknuto u studiji društva E.CA (vidjeti odjeljak 5.2.3.2. pododjeljak (c)), vrijednost poduzeća primjeren je pokazatelj za procjenu toga jesu li ulaganja opisana u uvodnim izjavama 86. i 87., koja su omogućena prijenosima imovine, profitabilna. Razlog je taj što ta ulaganja donose koristi društvu općenito, a ne konkretno vlasnicima duga ili dioničarima. Međutim, za test subjekta u tržišnom gospodarstvu važna je perspektiva holding društva (FS) kao dioničara (vidjeti uvodne izjave 158. i 159.). Komisija smatra da je privatno holding društvo koje ulaže vlasnički kapital u društvo kćer (tj. referentna vrijednost za ocjenu ponašanja holding društva FS u ovom slučaju, vidjeti uvodnu izjavu 154.) više zainteresirano za povećanje vrijednosti vlastitog ulaganja u vlasnički kapital društva kćeri nego za povećanje vrijednosti društva kćeri⁽¹⁰⁴⁾. Vrijednost takvog vlasničkog udjela ovisi o vrijednosti društva kćeri, kao i o iznosu duga društva kćeri. Stoga, čak i ako se vrijednost društva kćeri poveća zbog dokapitalizacije, to povećanje može koristiti vlasnicima duga, a ne holding društvu, ako je dug veći od vrijednosti tog društva. Stoga Komisija smatra da se ukupna vrijednost poduzeća ne može izravno upotrijebiti za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu; umjesto toga, treba upotrijebiti vrijednost *vlasničkog kapitala* društava kćeri koja primaju imovinu, kao i vrijednost vlasničkog kapitala izvornog vlasnika imovine.
- (164) Komisija napominje da je u praksi moguće izračunati vrijednost vlasničkog kapitala oduzimanjem knjigovodstvene vrijednosti neto duga od vrijednosti poduzeća ako je knjigovodstvena vrijednost duga dobar približni pokazatelj njegove tržišne vrijednosti⁽¹⁰⁵⁾. Knjigovodstvena vrijednost duga može se smatrati dobrim približnim pokazateljem njegove tržišne vrijednosti ako kamatna stopa koju društvo plaća na (novi i postojeći) dug odražava trenutnu kreditnu sposobnost tog društva. Na primjer, tržišna vrijednost duga društva niža je od njegove knjigovodstvene vrijednosti ako se kreditna sposobnost društva pogoršala u odnosu na vrijeme kad je dug nastao jer bi tržište tom društvu naplaćivalo višu kamatnu stopu na svaki novi dug. Komisija će ocijeniti vjerodostojnost pretpostavke da je tržišna vrijednost duga niža od knjigovodstvene vrijednosti duga za društva FS Logistica i Trenitalia u uvodnim izjavama 165. i 168.
- (165) Kad je riječ o prijenosu imovine na društvo Trenitalia, Komisija napominje da je u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine društvo Trenitalia imalo financijske poteškoće, iako nije bilo društvo u teškoćama u smislu Smjernica o sanaciji i restrukturiranju⁽¹⁰⁶⁾. Društvo Trenitalia bilježilo je gubitke tijekom pet godina koje su prethodile prijenosu imovine⁽¹⁰⁷⁾ te je imalo financijske poteškoće zbog kojih mu je bila potrebna dokapitalizacija. Za društva u toj situaciji knjigovodstvena vrijednost duga obično premašuje tržišnu vrijednost duga jer su budući novčani tokovi povezani s dugom rizičniji i stoga imaju nižu sadašnju vrijednost (vidjeti uvodnu izjavu 164.). Stoga ne bi bilo primjereno izračunati vrijednost vlasničkog kapitala društva Trenitalia oduzimanjem knjigovodstvene vrijednosti neto duga od njegove vrijednosti poduzeća. Za društva kao što je Trenitalia u trenutku donošenja odluka

⁽¹⁰⁴⁾ Vrijednost društva zbroj je vrijednosti njegova vlasničkog kapitala i duga ili, isto tako, vrijednosti koja proizlazi iz upravljanja imovinom društva.

⁽¹⁰⁵⁾ Tržišna vrijednost dužničkog instrumenta sadašnja je vrijednost budućih novčanih tokova povezanih s tim dužničkim instrumentom (odnosno otplata duga i kamatnih stopa), koja se izračunava primjenom diskontne stope koja odražava rizičnost tog instrumenta i kreditnu sposobnost dužnika.

⁽¹⁰⁶⁾ Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama (SL C 249, 31.7.2014., str. 1.).

⁽¹⁰⁷⁾ Društvo Trenitalia zabilježilo je negativnu neto dobit (u milijunima EUR): – 18,7 u 2003., – 327,7 u 2004., – 631,7 u 2005., – 1 989,4 u 2006. i – 402,6 u 2007. Izvori: CapitalIQ, FS.

o prijenosu imovine knjigovodstvena vrijednost duga vjerojatno će biti viša od njegove tržišne vrijednosti, što će dovesti do podcjenjivanja vrijednosti vlasničkog kapitala, a time i do potencijalno pogrešnog zaključka o tome da prijenos imovine nije u skladu s tržištem.

- (166) Stoga će se Komisija osloniti na studiju PwC-a iz prosinca 2019. kako bi ocijenila usklađenost prijenosa imovine s društva RFI na društvo Trenitalia s tržištem. Kako je istaknuto u odjeljku 5.2.3.2., u toj se studiji procjenjuje vrijednost vlasničkog kapitala društava RFI i Trenitalia primjenom modela diskontiranog novčanog toka vlasničkom kapitalu. Za razliku od metode iz uvodne izjave 164., model diskontiranog novčanog toka vlasničkom kapitalu zahtijeva izričita predviđanja novčanih tokova iz financijskih aktivnosti, tj. izdavanja dužničkih vrijednosnih papira, otplata duga i troškova kamatnih stopa. Stoga je u usporedbi s metodom iz uvodne izjave 164. model diskontiranog novčanog toka vlasničkom kapitalu prikladniji za društvo koje bilježi gubitke, kao što je društvo Trenitalia, jer pretpostavka da su tržišna i knjigovodstvena vrijednost duga u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine bile podjednake nije uvjerljiva.
- (167) Kako je istaknuto u uvodnoj izjavi 93., u scenariju s prijenosom imovine u studiji PwC-a iz prosinca 2019. procjenjuje se pozitivna vrijednost vlasničkog kapitala društva Trenitalia koja je 138,1 milijun EUR viša nego u scenariju bez tih prijenosa. Procijenjena vrijednost vlasničkog kapitala društva RFI također je pozitivna; ta je vrijednost 16,7 milijuna EUR niža nego u scenariju bez prijenosa imovine. Te procjene općenito upućuju na to da je prijenosom imovine s društva RFI na društvo Trenitalia ostvarena neto vrijednost za dioničare na razini grupe FS od 121,4 milijuna EUR (138,1 milijun EUR minus 16,7 milijuna EUR).
- (168) Kad je riječ o prijenosu imovine na društvo FS Logistica, Komisija smatra da su pretpostavke iz uvodne izjave 164. uvjerljive za društva RFI i FS Logistica. Naime, u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine društvo RFI bilo je u stabilnoj fazi, a društvo FS Logistica u fazi rasta. U tom je slučaju izračun vrijednosti vlasničkog kapitala primjenom metode iz uvodne izjave 164. konzervativan jer ne uzima u obzir vjerojatne priljeve duga koji su potrebni za financiranje rasta društva.
- (169) Stoga, kako bi primijenila test subjekta u tržišnom gospodarstvu na prijenose imovine s društva RFI na društvo FS Logistica, Komisija izračunava vrijednost vlasničkog kapitala dvaju društava oduzimanjem knjigovodstvene vrijednosti njihova neto duga od njihove vrijednosti poduzeća kako je procijenjena u studiji PwC-a iz travnja 2019.
- (170) Ti izračuni pokazuju da je prijenosima imovine s društva RFI na FS Logistica ostvareno povećanje vrijednosti vlasničkog kapitala grupe FS od 14,1 milijun EUR. To je povećanje posljedica činjenice da je društvo FS Logistica stvorilo vrijednost vlasničkog kapitala u iznosu od 26 milijuna EUR⁽¹⁰⁸⁾, a društvo RFI ostvarilo gubitak vlasničkog kapitala od 11,9 milijuna EUR⁽¹⁰⁹⁾. Komisija napominje da taj rezultat proizlazi iz veće vrijednosti poduzeća u scenariju s prijenosima imovine u odnosu na scenarij u kojem imovina ostaje kod društva RFI (vidjeti uvodnu izjavu 88.). Razlozi su sljedeći: i. vrijednost vlasničkog kapitala društva FS Logistica izračunava se kao razlika između njegove vrijednosti poduzeća i knjigovodstvene vrijednosti njegova neto duga i ii. knjigovodstvena vrijednost neto duga ostaje ista u stvarnom i protučinjeničnom scenariju. Taj rezultat općenito potvrđuje da su prijenosi imovine i 3 325 milijuna EUR u scenariju bez prijenosa imovine, što ukazuje na smanjenje vrijednosti vlasničkog kapitala društva RFI od 11,9 milijuna EUR zbog prijenosa imovine na društvo FS Logistica.

⁽¹⁰⁸⁾ Vrijednost vlasničkog kapitala društva FS Logistica razlika je između njegove vrijednosti poduzeća (tj. 82 milijuna EUR u scenariju s prijenosima imovine i 56 milijuna EUR u scenariju bez prijenosa imovine, vidjeti uvodnu izjavu 88.) i njegova neto duga od 12,7 milijuna EUR (izvor: bilanca društva FS Logistica). Iz toga proizlazi vrijednost vlasničkog kapitala od 69,3 milijuna EUR u scenariju s prijenosima imovine i 43,3 milijuna EUR u scenariju bez prijenosa imovine, što ukazuje na povećanje vrijednosti vlasničkog kapitala društva FS Logistica od 26 milijuna EUR zbog prijenosa imovine.

⁽¹⁰⁹⁾ Vrijednost vlasničkog kapitala društva RFI razlika je između njegove vrijednosti poduzeća (tj. 2 222,1 milijun EUR u scenariju s prijenosima imovine i 2 234 milijuna EUR u scenariju bez prijenosa imovine, vidjeti uvodnu izjavu 88.) i njegova neto duga od –1 091 milijuna EUR (izvor: bilanca društva RFI). Iz toga proizlazi vrijednost vlasničkog kapitala od 3 313,1 milijun EUR u scenariju s prijenosima imovine i 3 325 milijuna EUR u scenariju bez prijenosa imovine, što ukazuje na smanjenje vrijednosti vlasničkog kapitala društva RFI od 11,9 milijuna EUR zbog prijenosa imovine na društvo FS Logistica.

- (171) Vrijednosti izračunane u uvodnim izjavama 167. i 170. upućuju na to da je vrijednost vlasničkog kapitala društava primatelja pozitivna te da se i povećala zahvaljujući prijenosu imovine zbog toga što društva primatelji mogu bolje upotrebljavati imovinu (vidjeti uvodne izjave 86. i 87.). Ti nalazi pokazuju da su ispunjena oba uvjeta za utvrđenje usklađenosti s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu iz uvodne izjave 159. Nadalje, Komisija primjećuje da ti nalazi idu u prilog zaključku da povećanje vrijednosti vlasničkog kapitala društava primatelja i gubitak vrijednosti vlasničkog kapitala društva RFI dovode do pozitivnog neto učinka na razini grupe FS. Kako je istaknuto u uvodnoj izjavi 159., takvo povećanje vrijednosti vlasničkog kapitala na razini grupe FS dodatni je pokazatelj da se društvo FS ponašalo kao tržišni subjekt pri donošenju odluke o provedbi prijenosa imovine.
- (172) Naposljetku, kako bi zaključila da su mjere povezane s imovinom koje su predmet istražnog postupka u skladu s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija treba ocijeniti vjerodostojnost studija u kojima su utvrđeni ti rezultati. Stoga će Komisija u odjeljku 8.1.1.2.3. kritički ocijeniti pretpostavke na kojima se temelje studije PwC-a iz travnja i prosinca 2019. i donijeti zaključak o tome jesu li prijenosi imovine u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

8.1.1.2.3. Test subjekta u tržišnom gospodarstvu: analize pouzdanosti i osjetljivosti

- (173) U ovom odjeljku Komisija će ocijeniti metodologije i pretpostavke na kojima se temelje studije PwC-a iz travnja i prosinca 2019. Komisija primjećuje da se u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. upotrebljavaju poznate i općeprihvaćene metodologije za procjenu vrijednosti poduzeća odnosno vrijednosti vlasničkog kapitala društva. Stoga Komisija smatra da je razumno i primjereno temeljiti test subjekta u tržišnom gospodarstvu na tim metodologijama.
- (174) Pretpostavke na kojima se temelje studije PwC-a iz travnja i prosinca 2019. odnose se na kriterije upotrijebljene za procjenu razine vlasničkog kapitala društava koja su sudjelovala u prijenosu imovine. Konkretno, Komisija napominje da se studije PwC-a iz travnja i prosinca 2019. oslanjaju na **financijske projekcije** i da iznose određene pretpostavke o **parametrima vrednovanja** (tj. diskontnoj stopi i završnoj vrijednosti). Komisija će u ovom odjeljku ocijeniti oba elementa.
- (175) Italija tvrdi da su **financijske projekcije** rekonstruirane nakon datuma prijenosa imovine, i to na temelju stajališta uprave i dostupnih informacija te predvidivih kretanja u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine. Komisija je tu tvrdnju ocijenila tako što je pregledala interne dokumente grupe FS i temeljito istražila kako je proveden postupak *ex post* rekonstrukcije financijskih projekcija.
- (176) Komisija je utvrdila da se te projekcije temelje na internim poslovnim planovima za početne godine projekcija. Točnije, poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011. od 17. svibnja 2007. ⁽¹¹⁰⁾ sadržava financijske projekcije za društva Trenitalia i RFI za razdoblje 2008. – 2011. U tablici 11 uspoređuju se projekcije prihoda i dobiti (iskazana kao EBITDA, tj. dobit prije kamata, poreza, otpisa i amortizacije) iz poslovnog plana za razdoblje 2007. – 2011. s projekcijama iz studije PwC-a iz prosinca 2019. (podaci u milijunima EUR).

Tablica 11

Usporedba EBITDA-e i prihoda predviđenih u poslovnim planu za razdoblje 2007. – 2011. i studiji PwC-a iz prosinca 2019. koja je upotrijebljena za test subjekta u tržišnom gospodarstvu

Društvo	Projekcija	Izvor	2008.	2009.	2010.	2011.
Trenitalia	prihodi	poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011.	6 048	6 481	7 171	8 110
		studija PwC-a iz prosinca 2019.	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011.	710	1 208	1 681	2 319
		studija PwC-a iz prosinca 2019.	919	1 046	1 246	1 388
RFI	prihodi	poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011.	2 888	3 003	3 185	3 424
		studija PwC-a iz prosinca 2019.	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	poslovni plan za razdoblje 2007. – 2011.	224	304	423	565
		studija PwC-a iz prosinca 2019.	54	– 101	359	503

⁽¹¹⁰⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 18.

Tablica 11 pokazuje da su prihodi i dobit (EBITDA) društava Trenitalia i RFI u projekcijama iz studije PwC-a iz prosinca 2019. niže nego u poslovnom planu za razdoblje 2007. – 2011. ⁽¹¹¹⁾ Stoga Komisija smatra da su projekcije iz studije PwC-a iz prosinca 2019. konzervativne jer niži prihodi i dobit upućuju na nižu vrijednost vlasničkog kapitala društva.

- (177) Kad je riječ o razdoblju 2011. – 2018., studije PwC-a iz travnja i prosinca 2019. oslanjaju se na pretpostavke koje se temelje na dostupnim informacijama i strategijama upravljanja te predvidivim kretanjima u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine. Konkretno, Komisija napominje da su otplate duga u studiji PwC-a iz prosinca 2019. u skladu s vrstom dužničkih obveza zabilježenih u najnovijim bilancama koje su bile dostupne prije prijenosa imovine. U studiji PwC-a iz prosinca 2019. predviđa se smanjenje prihoda u razdoblju 2013. – 2015. kako bi se uzeli u obzir ulazak i očekivano širenje konkurenta na talijanskom tržištu željeznica velikih brzina ⁽¹¹²⁾. Komisija smatra da je to razumna pretpostavka koja dovodi do konzervativnije vrijednosti vlasničkog kapitala u usporedbi s pretpostavkom stalnih ili rastućih prihoda u razdoblju 2013. – 2015.
- (178) Komisija primjećuje da su **pretpostavke vrednovanja** na kojima se temelje studije PwC-a iz travnja i prosinca 2019., odnosno diskontna stopa i završna vrijednost, među kriterijima za procjenu vrijednosti vlasničkog kapitala društava koja su sudjelovala u prijenosu imovine (vidjeti uvodnu izjavu 173.). Primjećuje da su u studiji PwC-a iz travnja 2019. WACC i trošak vlasničkog kapitala, tj. diskontne stope za dobivanje vrijednosti poduzeća i vrijednosti vlasničkog kapitala, utvrđeni u skladu s tržišnom praksom i financijskom teorijom ⁽¹¹³⁾. Komisija smatra i da je metodologija za izračun završne vrijednosti primjerena jer se temelji na uobičajenom Gordonovu modelu rasta ⁽¹¹⁴⁾.
- (179) Komisija napominje da je za diskontne stope i završnu vrijednost potrebno donijeti dodatne pretpostavke o određenim parametrima.
- (180) U tablici 12 navode se parametri za procjenu WACC-a i troška vlasničkog kapitala kao relevantnih diskontnih stopa za ocjenu prijenosa imovine u korist društva FS Logistica (WACC) i Trenitalia (trošak vlasničkog kapitala) ⁽¹¹⁵⁾. Italija za procjenu tih parametara koristi relevantne tržišne podatke ⁽¹¹⁶⁾ i podatke na razini društva ⁽¹¹⁷⁾ dostupne u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine. Komisija smatra da je vrijednost diskontnih stopa razumna jer se izračunava na temelju podataka iz odgovarajućih tržišnih izvora i izvora na razini društva u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine.

Tablica 12

Parametri za utvrđivanje troška vlasničkog kapitala i WACC-a

Formula	Parametar	Prijenosi s društva RFI na društvo FS Logistica		Prijenos s društva RFI na društvo Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	Trošak vlasničkog kapitala	11,97 %	12,17 %	11,62 %	11,70 %
A	Nerizična kamatna stopa	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Beta koeficijent	0,8	0,9	0,81	1,32

⁽¹¹¹⁾ Jedina je iznimka vrijednost EBITDA-e 2008. Međutim, zbroj godišnjih vrijednosti EBITDA-e tijekom četiri godine obuhvaćene planom predstavljen u studiji PwC-a iz prosinca 2019. niži je za 1,3 milijarde EUR od zbroja u poslovnom planu za razdoblje 2007. – 2011.

⁽¹¹²⁾ Društvo Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A osnovano je u prosincu 2006., prije prijenosa imovine.

⁽¹¹³⁾ WACC se utvrđuje kao ponderirani prosjek troška vlasničkog kapitala i troška duga nakon oporezivanja, uz pondere jednake strukturi kapitala društava koja su sudjelovala u prijenosima. Trošak vlasničkog kapitala zbroj je nerizične stope, premije rizika države i umnoška beta koeficijenta dionica i premije za rizik vlasničkog kapitala. Trošak duga dobiva se zbrojem nerizične stope i premije duga, a odražava rizičnost društava koja su sudjelovala u transakciji.

⁽¹¹⁴⁾ Vidjeti uvodne izjave 85. i 92.

⁽¹¹⁵⁾ Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 166., Komisija se oslanja na studiju PwC-a iz prosinca 2019. kako bi ocijenila **prijenose imovine s društva RFI na društvo Trenitalia**. Za procjenu vrijednosti vlasničkog kapitala društava RFI i Trenitalia u toj se studiji primjenjuje model diskontiranog novčanog toka vlasničkom kapitalu, za koji je trošak vlasničkog kapitala relevantna diskontna stopa (vidjeti odjeljak 5.2.3.2. pododjeljak (b)). Za **prijenose imovine s društva RFI na društvo FS Logistica**, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 169., Komisija je uzela u obzir podatke iz studije PwC-a iz travnja 2019. U toj se studiji za procjenu vrijednosti društava RFI i FS Logistica primjenjuje model diskontiranog novčanog toka društvu, za koji je WACC relevantna diskontna stopa (vidjeti odjeljak 5.2.3.2. pododjeljak (a)).

⁽¹¹⁶⁾ Konkretno stopama talijanskih državnih obveznica, beta koeficijent i premije duga sličnih društava za procjenu nerizične stope, beta koeficijenta i troška duga društava koja su sudjelovala u prijenosu imovine.

⁽¹¹⁷⁾ Točnije omjer duga i vlasničkog kapitala, koji se upotrebljava za procjenu pondera duga i vlasničkog kapitala u WACC-u društava koja su sudjelovala u prijenosu imovine.

Formula	Parametar	Prijenosi s društva RFI na društvo FS Logistica		Prijenos s društva RFI na društvo Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Premija za rizik vlasničkog kapitala ⁽¹¹⁸⁾	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Dodatna premija	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
$I=(A+E)*(1-F)$	Trošak duga	4,33 %	4,66 %		
E	Premija duga	0,80 %	1,74 %		
F	Porezna stopa	27,50 %	27,50 %		
G	$D/(D+E)$	0,0 %	8,26 %		
$J=(1-F)*G+F*H$	WACC	11,74 %	11,57 %		

(*) Beta koeficijent beta i dodatna premija prosjeci su Odjela za prijevoz robe i Odjela za prijevoz putnika

(181) Završna vrijednost ovisi o diskontnoj stopi, koju je Komisija ocijenila u uvodnoj izjavi 180., i stalnoj stopi rasta dobiti. U studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. pretpostavlja se stopa rasta dobiti od 2 % za tri društva koja su sudjelovala u prijenosu imovine, u skladu s cilnom inflacijom Europske središnje banke ⁽¹¹⁹⁾. Komisija takvu pretpostavku smatra razumnom jer je u skladu s tržišnom praksom. ⁽¹²⁰⁾

(182) Kako bi potkrijepila svoju ocjenu parametara iz studija PwC-a iz travnja i prosinca 2019., Komisija je provjerila i osjetljivost rezultata testa subjekta u tržišnom gospodarstvu primjenom alternativnih pretpostavki. Svrha je analize osjetljivosti utvrditi koje bi vrijednosti diskontnih stopa i stalne stope rasta dovele do neuspjeha na testu subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kako je istaknuto u uvodnoj izjavi 162., Komisija napominje da bi mjere koje su predmet istražnog postupka bile u skladu s kriterijima testa subjekta u tržišnom gospodarstvu čak i u ekstremnom scenariju bez sinergija, tj. u kojem se na imovinu ostvaruje isti povrat i stoga ona ima jednaku vrijednost bez obzira na vlasništvo, pod uvjetom da je vrijednost vlasničkog kapitala društava primatelja pozitivna. Stoga će Komisija utvrditi kritične vrijednosti diskontnih stopa i stalne stope rasta, odnosno vrijednosti tih parametara u scenariju u kojem prijenosi imovine više nisu profitabilni jer je vrijednost dobitaka od vlasničkog kapitala na razini društava primatelja niža od gubitaka od vlasničkog kapitala na razini društva RFI. Komisija će zatim ocijeniti jesu li te kritične vrijednosti razumne alternative parametrima iz studija PwC-a iz travnja i prosinca 2019. Kako će biti objašnjeno u uvodnim izjavama od 183. do 186., Komisija smatra da kritične vrijednosti nisu razumni pokazatelji za ocjenu pouzdanosti tih dviju studija.

(183) Kad je riječ o završnoj vrijednosti, Komisija primjećuje da što je viša stalna stopa rasta u Gordonovu modelu rasta, to su veći i vrijednost vlasničkog kapitala u scenarijima s prijenosima imovine i bez njih, gubitak od vlasničkog kapitala društva RFI i povećanje vlasničkog kapitala društava primatelja ⁽¹²¹⁾. Stoga, s obzirom na to da se u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. procjenjuje da je prijenos imovine imao pozitivan učinak na dobit na razini grupe FS (uvodna izjava 171.), kritična razina stalne stope rasta na kojoj takva dobit nestaje mora biti niža za društva

⁽¹¹⁸⁾ U stupcima „Prijenosi s društva RFI na društvo FS Logistica” premija za rizik vlasničkog kapitala specifična je za Italiju, tj. uključuje premiju za rizik države za Italiju.

⁽¹¹⁹⁾ Vidjeti na primjer: <https://www.ecb.europa.eu/mopo/html/index.hr.html>.

⁽¹²⁰⁾ Vidjeti na primjer: <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/>, odjeljak 3.

⁽¹²¹⁾ Učinak stalne stope rasta na razliku u vrijednosti vlasničkog kapitala u scenariju s prijenosom imovine i u scenariju bez njega sekundaran je u usporedbi s učinkom na vrijednost vlasničkog kapitala u svakom scenariju. Razlog tomu je činjenica da promjena vrijednosti vlasničkog kapitala proizlazi iz različite dugoročne profitabilnosti društava u dvama scenarijima na koje se primjenjuje stalna stopa rasta. Stalna stopa rasta jednaka je u oba scenarija.

primatelje i viša za društvo RFI u usporedbi s pretpostavkom iz tih studija. Komisija je zadržala stalnu stopu rasta društava primatelja od 2 %, kako se pretpostavlja u studijama, i procijenila sljedeće kritične stalne stope rasta društva RFI ⁽¹²²⁾:

- (a) za prijenos imovine s društva RFI na društvo FS Logistica stopu od 9 % umjesto 2 % kako se pretpostavlja u studijama;
- (b) za prijenos imovine s društva RFI na društvo Trenitalia stopu od 10,9 % umjesto 2 % kako se pretpostavlja u studijama.

Komisija smatra da su kritične stalne stope rasta društva RFI nerazumno visoke zbog najmanje dva razloga. Prvo, te su stope više od pokazatelja koji se obično upotrebljavaju u tržišnoj praksi za određivanje parametara stalne stope rasta, odnosno od očekivane stope rasta talijanskog bruto domaćeg proizvoda i ciljne inflacije Europske središnje banke (uvodna izjava 181.). Drugo, čak i da su te visoke stalne stope rasta ostvarive, za njih bi bili potrebni veći kapitalni izdaci od onih koji se trenutačno pretpostavljaju u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. Prema tim studijama, stalna stopa rasta od 2 % može se ostvariti ako su kapitalni izdaci jednaki amortizaciji. Za stopu rasta od 9 % do 10,9 % vjerojatno bi bili potrebni veći kapitalni izdaci. Takvi veći kapitalni izdaci smanjili bi završnu vrijednost, čime bi se poništio učinak pretpostavke o višoj stopi rasta. Općenito, Komisija smatra pouzdanima rezultate studija PwC-a iz travnja i prosinca 2019., koje su se temeljile na stalnoj stopi rasta društva RFI od 2 % umjesto 9 % (za prijenos na društvo FS Logistica) i 10,9 % (za prijenos na društvo Trenitalia).

- (184) Komisija primjećuje da je učinak povećanja razine diskontnih stopa suprotan učinku povećanja stalne stope rasta. Dakle, što je diskontna stopa viša, to je vrijednost vlasničkog kapitala u scenarijima s prijenosima imovine i bez njih niža, a gubitak vlasničkog kapitala društva RFI i povećanje vlasničkog kapitala društava primatelja manji ⁽¹²³⁾. Stoga, logika iz uvodne izjave 183. nalaže da kritična razina diskontnih stopa na kojoj prijenosi imovine više nisu profitabilni mora biti viša za društva primatelje i niža za društvo RFI u usporedbi s pretpostavkom iz studija PwC-a iz travnja i prosinca 2019.
- (185) Komisija smatra da su pretpostavljene diskontne stope za društva primatelje, odnosno društva FS Logistica i Trenitalia, konzervativne procjene. Razlog tomu je činjenica da su te diskontne stope više od vrijednosti koja proizlazi iz njihove teorijske definicije (vidjeti bilješku 119.), s obzirom na to da su sadržavale dodatne parametre. Konkretno, WACC za procjenu prijenosa s društva RFI na društvo FS Logistica obuhvaća premiju rizika države za Italiju, pri čemu se stopa na talijanske državne obveznice uzima kao nerizična stopa te se dodaje premija za rizik države premiji za rizik vlasničkog kapitala, a bilo bi dovoljno uključiti samo jedan od ta dva elementa. Trošak vlasničkog kapitala upotrijebljen u procjeni prijenosa s društva RFI na društvo Trenitalia uključuje dodatnu premiju za rizik (vidjeti tablicu 12) koja se ne pojavljuje u teorijskoj definiciji troška vlasničkog kapitala (vidjeti bilješku 119.). S obzirom na to da taj pristup već predstavlja gornju granicu WACC-a za društva primatelje, Komisija će analizu osjetljivosti iz uvodne izjave 183. provesti samo iz perspektive društva RFI i utvrditi kritičnu diskontnu stopu pri kojoj njegovi gubici vlasničkog kapitala postaju jednaki dobitima vlasničkog kapitala društava primatelja. Komisijine procjene takvih kritičnih diskontnih stopa su sljedeće ⁽¹²⁴⁾:
 - (a) za prijenos imovine s društva RFI na društvo FS Logistica WACC od 6,8 % umjesto 11,74 % kako se pretpostavlja u studijama;

⁽¹²²⁾ Kako bi procijenila kritičnu vrijednost **stalne stope rasta društva RFI**, Komisija za procjenu vrijednosti vlasničkog kapitala društva RFI upotrebljava iste financijske projekcije i iste vrijednosti drugih relevantnih parametara utvrđene u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. Osim toga, Komisija ne mijenja nijedan parametar ni financijske projekcije na temelju kojih se utvrđuje vrijednost vlasničkog kapitala društava Trenitalia i FS Logistica. Stoga te vrijednosti ostaju iste kao u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. Kritična vrijednost stalne stope rasta društva RFI rješenje je jednadžbe u kojoj se s jedne strane nalazi vrijednost vlasničkog kapitala društva RFI, koja ovisi o samo jednom nepoznatom parametru (tj. stalnoj stopi rasta), a s druge strane vrijednost vlasničkog kapitala društva Trenitalia / FS Logistica (tj. vrijednosti procijenjene u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019.).

⁽¹²³⁾ Viša diskontna stopa smanjuje sadašnju vrijednost negativnog novčanog toka za društvo RFI i pozitivnog novčanog toka za društva primatelje. Osim toga, njome se smanjuje završna vrijednost izračunana na temelju Gordonova modela rasta.

⁽¹²⁴⁾ Kako bi procijenila kritičnu vrijednost **diskontne stope** društva RFI, Komisija za procjenu vrijednosti vlasničkog kapitala društva RFI upotrebljava iste financijske projekcije i iste vrijednosti drugih relevantnih parametara utvrđene u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. Osim toga, Komisija ne mijenja nijedan parametar ni financijske projekcije na temelju kojih se utvrđuje vrijednost vlasničkog kapitala društava Trenitalia i FS Logistica. Stoga te vrijednosti ostaju iste kao u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019. Kritična vrijednost diskontne stope društva RFI rješenje je jednadžbe u kojoj se s jedne strane nalazi vrijednost vlasničkog kapitala društva RFI, koja ovisi o samo jednom nepoznatom parametru (tj. diskontnoj stopi), a s druge strane vrijednost vlasničkog kapitala društva Trenitalia / FS Logistica (tj. vrijednosti procijenjene u studijama PwC-a iz travnja i prosinca 2019.).

- (b) za prijenos imovine s društva RFI na društvo Trenitalia trošak vlasničkog kapitala od 3,4 % umjesto 11,62 % kako se pretpostavlja u studijama.

Komisija smatra da su te kritične vrijednosti WACC-a i troška vlasničkog kapitala nerazumno niske zbog sljedećih razloga. Komisija procjenjuje da je donja granica troška vlasničkog kapitala 7 %, što je znatno iznad kritične razine troška vlasničkog kapitala od 3,4 %. U skladu s tržišnom praksom, ta se procjena donje granice izračunava primjenom metode iz bilješke 119., pri čemu se pretpostavlja nerizična stopa (plus premija za rizik države) od 4,4 % ⁽¹²⁵⁾, premija za rizik vlasničkog kapitala od 4,79 % ⁽¹²⁶⁾ i beta koeficijent od 0,54 ⁽¹²⁷⁾. Komisija se oslanja na vrijednost od 6,87 % za WACC. Ta je vrijednost vrlo blizu kritične razine WACC-a od 6,8 % iz točke (a), ali je procijenjena na temelju konzervativne pretpostavke premije duga od 0 % ⁽¹²⁸⁾. Stoga Komisija, uz pretpostavku alternativnih vrijednosti WACC-a koje su dobivene na temelju tržišnih podataka dostupnih u trenutku donošenja odluka o prijenosu imovine, smatra da su prijenosi imovine u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

- (186) Općenito, Komisija smatra da su financijske projekcije i pretpostavke vrednovanja na kojima se temelji test subjekta u tržišnom gospodarstvu vjerodostojne i opravdane. Nadalje, Komisija napominje da su rezultati testa subjekta u tržišnom gospodarstvu pouzdani u odnosu na alternativne i konzervativne pretpostavke vrednovanja.

8.1.1.2.4. Zaključak na temelju primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (187) Općenito, Komisijina ocjena metodologije, financijskih projekcija i parametara iz studija PwC-a iz travnja i prosinca 2019., kao i provjere pouzdanosti njihovih temeljnih pretpostavki i rezultata, potvrđuju da su prijenosi imovine s društva RFI na društva FS Logistica i Trenitalia spojivi s tržištem.
- (188) S obzirom na to da su prijenosi imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica bili u skladu s tržišnim uvjetima, Komisija zaključuje da bi takve prijenose proveo svaki privatni subjekt koji se vodi motivom profitabilnosti. Iz toga proizlazi da mjere koje su predmet istražnog postupka nisu društvima Trenitalia i FS Logistica donijele gospodarsku prednost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8.1.1.3. Zaključak o postojanju potpore

- (189) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 188., Komisija smatra da prijenosi imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica ne uključuju gospodarsku prednost u korist društava Trenitalia i FS Logistica. S obzirom na to da su uvjeti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a kumulativni, nije potrebno ocijeniti jesu li ti prijenosi uključivali državna sredstva, jesu li bili pripisivi talijanskoj državi, jesu li bili selektivni, jesu li narušili ili prijetili da će narušiti tržišno natjecanje te jesu li utjecali na trgovinu među državama članicama.

9. ZAKLJUČAK

- (190) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 189., Komisija zaključuje da prijenosi imovine s društva RFI na društva Trenitalia i FS Logistica nisu donijeli gospodarsku prednost društvima Trenitalia i FS Logistica te stoga ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Mjera koja se sastoji od prijenosa 31 stavke imovine društva Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. na društvo Trenitalia S.p.A. provedenog u rujnu 2009. ne čini državnu potporu u korist društva Trenitalia S.p.A. u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

⁽¹²⁵⁾ Kamatna stopa na desetogodišnje talijanske državne obveznice (prosjeak od listopada do prosinca 2007.).

⁽¹²⁶⁾ Izvor: Premije za rizik države prof. Damodarana, dostupno na <https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls>. Aswath Damodaran profesor je financija na koledžu Stern School of Business i vodeći stručnjak za vrednovanje vlasničkog kapitala i druge imovine.

⁽¹²⁷⁾ Beta koeficijent sličnih poduzeća koja upravljaju infrastrukturom prilagođen za financijsku polugu. Izvor: studija društva E.C.A, str. 38. i 39.

⁽¹²⁸⁾ U izračunu iz bilješke 119. trošak vlasničkog kapitala od 7 % (tj. donja granica troška vlasničkog kapitala procijenjenog u uvodnoj izjavi 185.) i struktura kapitala društva RFI primjenjuju se kao ponderi za trošak vlasničkog kapitala i duga (vidjeti tablicu 12).

Članak 2.

Mjere koje se sastoje od prijenosa 10 stavki imovine s društva Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. na društvo FS Logistica S.p.A. provedenog u prosincu 2007., 42 stavke imovine u prosincu 2008. i pet stavki imovine u srpnju 2011. ne čine državnu potporu u korist društva FS Logistica S.p.A. u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 24. studenog 2023.

Za Komisiju
Didier REYNDEERS
Član Komisije
