



2024/2864

18.11.2024.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2024/2864

(2023. gada 24. novembris)

par SA.32179 (2014/C) – Valsts atbalsta pasākumi par labu *Trenitalia SpA* un *FS Logistica SpA* – Itālija

(izziņots ar dokumenta numuru C(2023) 7891)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu, jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši minētajiem noteikumiem ⁽¹⁾, un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2010. gada 29. decembrī saņēma sūdzību par Itālijas iespējamo valsts atbalstu uzņēmumam *Trenitalia S.p.A.* ("*Trenitalia*") ar *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.* ("*RFI*") starpniecību. Gan *Trenitalia*, gan *RFI* ir *Ferrovie dello Stato S.p.A.* ("*FS*") meitasuzņēmumi (sk. 2.1. sadaļu). Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju daži dzelzceļa infrastruktūras aktīvu nodošanas gadījumi *FS* grupā ⁽²⁾ – no *RFI* citiem šīs grupas uzņēmumiem – ietvēra atbalstu. Sūdzība tika reģistrēta ar numuru SA.32179 (2010/CP).
- (2) Komisija 2011. gada 11. februārī nosūtīja šo sūdzību Itālijas iestādēm un lūdza informāciju par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana. Itālija 2011. gada 1. aprīlī sniedza daļēju atbildi uz minēto informācijas pieprasījumu. Komisija 2011. gada 14. jūnijā nosūtīja Itālijai atgādinājumu, lūdzot sniegt trūkstošo informāciju. Itālija 2011. gada 12. jūlijā sniedza papildu informāciju, atbildot uz Komisijas 2011. gada 11. februāra informācijas pieprasījumu.
- (3) Komisija 2011. gada 24. novembrī lūdza Itāliju sniegt papildu informāciju. Itālija 2012. gada 31. janvārī sniedza pieprasīto informāciju. Itālija 2013. gada 8. janvārī iesniedza Komisijai papildu informāciju.
- (4) Komisija 2014. gada 28. marta vēstulē informēja Itāliju, ka tā ir nolēmusi sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību ("*LESD*") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru ("*lēmums par procedūras sākšanu*") attiecībā uz dažu *RFI* aktīvu nodošanu *Trenitalia* un *FS Logistica S.p.A.* ("*pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana*").
- (5) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija arī informēja Itāliju, ka tā ir nolēmusi sākt *LESD* 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz kompensāciju, ko Itālija piešķirusi *Trenitalia* par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā (lieta SA.32953). Šā pasākuma novērtējums saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem ir Komisijas atsevišķa galīgā lēmuma priekšmets.

⁽¹⁾ OV C 156, 23.5.2014., 77. lpp.

⁽²⁾ Šajā lēmumā *FS* un *FS* īpašumā esošie un kontrolētie uzņēmumi, tai skaitā *RFI* un *Trenitalia*, tiek saukti par "*FS grupu*". *FS* grupas struktūras aprakstu skatīt šā lēmuma 2. daļā, kā arī *FS* grupas oficiālajā tīmekļvietnē: <https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html>.

- (6) Itālija 2014. gada 22. aprīlī lūdza pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu, un Komisija šo lūgumu apmierināja 2014. gada 28. aprīlī. Itālija 2014. gada 21. maijā vēlreiz lūdza pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu, un Komisija šo lūgumu apmierināja nākamajā dienā.
- (7) Lēmums par procedūras sākšanu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts 2014. gada 23. maijā ⁽³⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana.
- (8) Laikposmā no 2014. gada jūnija līdz jūlijam Komisija saņēma piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu no Itālijas un no trim ieinteresētajām personām. Itālija sniedza piezīmes 2014. gada 24. jūnijā. Privāto dzelzceļa kravu pārvadātāju apvienība *FerCargo* 2014. gada 13. jūnijā lūdza pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu, un Komisija piešķīra pagarinājumu; *FerCargo* iesniedza piezīmes 2014. gada 8. jūlijā. *FS* 2014. gada 16. jūnijā lūdza pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu, un Komisija piešķīra pagarinājumu; *FS* iesniedza piezīmes *FS* grupas vārdā 2014. gada 23. jūlijā. Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopiena ("*CER*") iesniedza piezīmes 2014. gada 19. jūnijā.
- (9) Komisija 2014. gada 20. jūnijā un 6. augustā nosūtīja Itālijai ieinteresēto personu piezīmes. Itālija 2014. gada 24. septembrī lūdza pagarināt termiņu apsvērumu iesniegšanai par ieinteresēto personu piezīmēm. Komisija piešķīra šādu pagarinājumu nākamajā dienā. Itālija 2014. gada 20. novembrī nosūtīja savus apsvērumus par ieinteresēto personu piezīmēm. Itālija 2015. gada 4. novembrī papildināja savus apsvērumus ar papildu informāciju.
- (10) Komisija 2017. gada 20. septembrī nosūtīja informācijas pieprasījumu Itālijai, uz ko Itālija atbildēja 2017. gada 1. un 30. novembrī. Komisija 2017. gada 22. decembrī nosūtīja jaunu informācijas pieprasījumu Itālijai, uz ko Itālija atbildēja 2018. gada 31. janvārī. Komisijas dienestu un Itālijas iestāžu sanāksme notika 2018. gada 21. martā. Komisija 2018. gada 3. aprīlī nosūtīja papildu informācijas pieprasījumu Itālijai, uz ko Itālija atbildēja 2018. gada 23. maijā. Komisijas dienestu un Itālijas iestāžu sanāksme notika 2018. gada 17. decembrī, pēc kuras bija vēl viena sanāksme 2019. gada 22. janvārī. Itālija 2019. gada 26. aprīlī un 28. jūnijā iesniedza papildu informāciju.
- (11) Komisija 2019. gada 20. decembrī nosūtīja informācijas pieprasījumu Itālijai, uz ko Itālija atbildēja 2020. gada 31. janvārī.
- (12) 2020. gada sākumā sākās Covid-19 pandēmija, kas izraisīja lielu satricinājumu Savienības ekonomikā un radīja nepieciešamību dalībvalstu un Savienības iestādēm veikt koordinētus ekonomiskos pasākumus, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz Savienības ekonomiku. Šajos ārkārtējos apstākļos Komisija centās steidzami reaģēt uz paziņojumiem par valsts atbalsta pasākumiem, kas piešķirti saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu, un ieviesa visus nepieciešamos procesuālos atvieglojumus, lai Komisija varētu ātri īstenot apstiprināšanas procesu ⁽⁴⁾. Covid-19 krīzes laikā Komisijai bija jāpiešķir prioritāte Covid-19 valsts atbalsta pasākumiem ⁽⁵⁾; tāpēc ir aizkavējusies oficiālās izmeklēšanas procedūras pabeigšana attiecībā uz pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana, kā arī citu procedūru pabeigšana.

⁽³⁾ Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

⁽⁴⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Centrālajai bankai, Eiropas Investīciju bankai un Eurogrupai "Koordinēta ekonomikas reakcija uz Covid-19 uzliesmojumu", COM(2020) 112 final, 2020. gada 13. marts, 5. daļa.

⁽⁵⁾ Saraksts ar lēmumiem, ko Komisija pieņēmusi saistībā ar Covid-19 krīzi, ir pieejams Konkurences ĢD tīmekļvietnē: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (pēdējo reizi apmeklēts 20.10.2023.).

- (13) Turklāt 2022. gada 24. februārī Krievija sāka militāru agresiju pret Ukrainu. Krievijas militārās agresijas tiešajai un netiešajai ietekmei bija ekonomiska ietekme uz visu iekšējo tirgu. Šajā situācijā Komisijai bija ātri jāreaģē, lai mazinātu negatīvās sociālās un ekonomiskās sekas Savienībā. Šādos apstākļos Komisija tika aicināta steidzami reaģēt uz paziņojumiem par valsts atbalsta pasākumiem, kas piešķirti saistībā ar Ukrainas krīzi⁽⁶⁾. 2022. un 2023. gadā Komisijai bija jāpiešķir prioritāte minēto valsts atbalsta pasākumu izskatīšanai⁽⁷⁾, tādējādi vēl vairāk aizkavējās oficiālās izmeklēšanas procedūras pabeigšana attiecībā uz pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana.
- (14) Itālija 2023. gada 17. oktobrī piekrita izņēmuma kārtā atteikties no savām tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta saistībā ar Regulas Nr. 1/1958⁽⁸⁾ 3. pantu, kā arī tam, ka šis lēmums tiek pieņemts un paziņots angļu valodā.

2. FS GRUPAS APRAKSTS UN TIRGUS ATVĒRŠANAS KONTEKSTS

2.1. FS grupas reorganizācija

- (15) *Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni* ("vecais FS") bija pilnībā vertikāli integrēts Itālijas dzelzceļa operators un vienīgā juridiskā persona, kas bija atbildīga par sabiedrisko dzelzceļa transportu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā, līdz tā pārstrukturēšanas sākumam 20. gs. 90. gadu beigās. Vecajam FS piederēja visi aktīvi, kas bija nepieciešami tā pienākumu veikšanai, un 100 % apmērā piederēja Itālijas Ekonomikas un finanšu ministrijai ("EFM").
- (16) Laikposmā no 1998. gada līdz 2001. gadam Itālija reorganizēja veco FS, izveidojot jaunus meitasuzņēmumus, kas bija atbildīgi par dažādām uzņēmējdarbības jomām un kam vecais FS nodeva visus savus aktīvus un darbības. Konkrēti, Itālija izveidoja jaunu pārvaldītājsabiedrību, ko 100 % apmērā kontrolē EFM, proti, uzņēmumu FS, kuram pieder un kurš kontrolē visus uzņēmumus, kas darbojas dažādās uzņēmējdarbības jomās, arī:
- a) 2000. gada jūnijā dibināto *Trenitalia*, kas bija atbildīgs par dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanu (iepriekš tos sniedza vecā FS Pasažieru, reģionālo pārvadājumu un kravu pārvadājumu nodaļa un Ritošā sastāva tehnoloģiju nodaļa);
 - b) *RFI*, kas dibināts 2001. gada jūlijā, kļuva par dzelzceļa infrastruktūras vienīgo īpašnieku un pārvaldītāju. *RFI* uz laiku piederēja un tas pārvaldīja arī aktīvus, uz kuriem attiecas novērtējamie pasākumi, līdz šie aktīvi tika tālāk piešķirti citiem FS grupas uzņēmumiem – sk. 3.1. sadaļu).
- Trenitalia* un *RFI*, kā arī pārvaldītājsabiedrība FS un tās kontrolētās sabiedrības veido FS grupu, kas pilnībā pieder EFM.
- (17) Saistībā ar 16. apsvērumā minēto reorganizāciju visi aktīvi, kas nepieciešami attiecīgo darbību veikšanai, bija jānodod *Trenitalia* un citām jaunizveidotām struktūrām, kas minētas 18. apsvērumā, piemēram, *FS Logistica*, kā arī citiem uzņēmumiem, uz kuriem neattiecas šī izmeklēšana. Tomēr noteiktu nekustamā īpašuma aktīvu nodošanu kavēja juridiski un tehniski sarežģījumi⁽⁹⁾, kas palēnināja reorganizācijas pabeigšanu.

⁽⁶⁾ Komisijas paziņojums "Krīzes pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pēc Krievijas agresijas pret Ukrainu" (OV C 131 I, 24.3.2022., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ To lēmumu saraksts, kurus Komisija pieņēmusi saskaņā ar "Krīzes un pārkārtošanās pagaidu regulējumu valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pēc Krievijas agresijas pret Ukrainu", ir pieejams Konkurences ĢD tīmekļvietnē: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (pēdējo reizi apmeklēts 16.10.2023.).

⁽⁸⁾ Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV L 15, 6.10.1958., 385./58. lpp.).

⁽⁹⁾ Konkrēti, Itālija norāda, ka pirms pārdales bija jāsavāc, jāiedala un jāpārbauda nepieciešamie kadastrālie, administratīvie un grāmatvedības dokumenti, kas saistīti ar *Trenitalia* nododamiem aktīviem. Tādējādi *RFI*, saņemot visu infrastruktūru no vecā FS, saglabāja pagaidu īpašumtiesības, arī tās, kas bija jānodod *Trenitalia* un *FS Logistica*.

- (18) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju 16. apsvērumā minētā FS grupas reorganizācijas procesa gaitā FS valde 2007. gada 17. maijā apstiprināja uzņēmējdarbības plānu 2007.–2011. gadam⁽¹⁰⁾. Ņemot vērā FS grupas ievērojamos finansiālos zaudējumus (vairāk nekā 2 miljardi EUR 2006. gadā), FS pieņēma iekšēju pārstrukturēšanas plānu, lai atjaunotu FS grupas finansiālo dzīvotspēju. Papildus izmaksu samazināšanas pasākumiem FS grupa nolēma palielināt darbības ienākumus, jo īpaši racionalizēt nekustamo īpašumu un objektus, kas izkaisīti dažādās FS grupas struktūrās. Tas nozīmēja, ka tika izveidoti specializēti meitasuzņēmumi, kuriem tika nodoti īpašu darbību veikšanai izmantotie aktīvi:
- a) loģistikas pakalpojumi; šajā nolūkā 2007. gadā tika izveidots jauns operators ar nosaukumu *FS Logistica S.p.A.* ("*FS Logistica*"), kas piedāvātu integrētus loģistikas pakalpojumus, – tika ņemts vērā citu Eiropas vēsturisko operatoru piemērs (*DB Schenker* Vācijā un *SNCF* piederošais *Geodis* Francijā). 2017. gada 1. janvārī *FS Logistica* tika pārdēvēts par *Mercitalia Logistics S.p.A.* ("*Mercitalia Logistics*")⁽¹¹⁾;
 - b) mobilitātes pakalpojumi un nekustamā īpašuma pārvaldība; šajā nolūkā 2008. gada 27. februārī tika izveidots jauns meitasuzņēmums *FS Servizi Urbani S.p.A.*, lai maksimāli palielinātu FS īpašumā esošā nekustamā īpašuma vērtību;
 - c) inženiertehniskie pakalpojumi ārvalstu tirgos; šos pakalpojumus sniedza *Italferr S.p.A.*
- (19) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju uzņēmējdarbības plāna 2007.–2011. gadam īstenošana palīdzēja atjaunot FS finansiālo stāvokli, kā norādīts 1. tabulā.

1. tabula

FS galvenie peļņas vai zaudējumu aprēķina, bilances un finanšu dati

(miljonos EUR)

	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.
Galvenie peļņas vai zaudējumu aprēķina dati								
Darbības ieņēmumi	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Darbības izmaksas	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Darbības bruto rezultāts	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Darbības ienākumi (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Neto ienākumi (zaudējumi)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Galvenā pašu kapitāla un finanšu informācija								
Ieguldītais neto kapitāls	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Akcionāru pašu kapitāls	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Finanšu neto stāvoklis	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Parāds / pašu kapitāls	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

⁽¹⁰⁾ Šajā lēmumā 2007.–2011. gada industriālais plāns (itāļu valodā "*Piano industriale 2007–2011*") tiks saukts arī par "uzņēmējdarbības plānu 2007.–2011. gadam".

⁽¹¹⁾ Avots: FS 2017. gada pārskats, 13. lpp. (*Relazione finanziaria annuale*).

	(miljonos EUR)							
	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.
Tehniskie ieguldījumi attiecīgajā periodā	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Avots: Itālijas iestāžu 2014. gada 23. jūlija apsvērumos sniegtā informācija.

Piezīme.
Dati par 2007.–2008. gadu ir norādīti saskaņā ar Itālijas VPGP noteiktajiem nacionālajiem grāmatvedības principiem, savukārt dati par 2009.–2013. gadu norādīti, pamatojoties uz SFPS (Starptautiskie finanšu pārskatu standarti).

- 2.2. To FS meitasuzņēmumu apraksts, uz kuriem attiecas Komisijas izmeklēšana
- (20) Trim FS meitasuzņēmumiem (RFI, Trenitalia un FS Logistica) tika sniegti 3. daļā minētie atbalsta pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana.

2.2.1. RFI

(21) RFI ir atbildīgs par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību Itālijā saskaņā ar 60 gadu koncesiju, ko 2000. gadā piešķīra ar Transporta un navigācijas ministrijas dekrētu ⁽¹²⁾. Tādējādi RFI ir likumīgs monopols attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu un ekspluatāciju, dzelzceļa drošību un sliežu ceļu piešķiršanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Saskaņā ar tā Statūtiem RFI var arī veikt tirgū visas darbības vai operācijas, ko uzskata par nepieciešamām vai piemērotām tā uzdevumu izpildei ⁽¹³⁾.

(22) Uzņēmuma galvenais aktīvs ir pati dzelzceļa infrastruktūra. RFI galvenās darbības ir šādas:

a) valsts dzelzceļa infrastruktūras projektēšana, būvniecība, nodošana ekspluatācijā, pārvaldība un uzturēšana, kā arī vilcienu kustības kontroles un drošības sistēmu pārvaldība;

b) dzelzceļa infrastruktūras integrācijas veicināšana un sadarbība ar citiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem;

c) citi uzdevumi, kas infrastruktūras pārvaldītājam uzticēti saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem, piemēram, pārvaldīt piekļuvi infrastruktūrai un pakalpojumiem un iekasēt maksas par infrastruktūras izmantošanu, kas jāmaksā dzelzceļa uzņēmumiem.

(23) Tā kā RFI ir Itālijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, tā sniegtie pakalpojumi ietver piekļuves piešķiršanu dzelzceļa infrastruktūrai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras uzturēšanu un attīstīšanu, drošības un drošuma standartu ievērošanu un drošības sertifikātu izsniegšanu ⁽¹⁴⁾.
- ⁽¹²⁾ Itālijas valsts ar 2000. gada 31. oktobra *Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T* iecēla veco FS par infrastruktūras pārvaldītāju. 2001. gada jūlijā RFI kā infrastruktūras pārvaldītājs pārņēma vecā FS pienākumus.

⁽¹³⁾ Uzdevumi ietver: nekustamā īpašuma pirkšanu vai pārdošanu, ar uzņēmuma mērķi saistītu komerciālu, rūpniecisku vai finansiālu darbību attīstīšanu; kapitāldaļu iegādi citos uzņēmumos, kuru mērķis ir līdzīgs vai saistīts ar paša uzņēmuma mērķi vai tam nozīmīgs, nodrošinājuma un garantiju sniegšanu par labu trešām personām utt.

⁽¹⁴⁾ Programmas līgums 2001.–2007. gadam, 4. pants.
- ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2864/oj>

5/44

- (24) RFI ieņēmumus galvenokārt veido ieņēmumi no infrastruktūras pakalpojumiem (tīkla izmantošanas maksas, elektrovilces pārdošana, prāmju pakalpojumi un valsts iemaksas tīkla uzturēšanai). RFI finansiālais stāvoklis laikposmā no 2006. gada līdz 2013. gadam ir norādīts 2. tabulā.

2. tabula

RFI galvenie peļņas vai zaudējumu aprēķina, bilances un finanšu dati

(miljonos EUR)

	2006. g.	2007. g. (*)	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.
Galvenie peļņas vai zaudējumu aprēķina dati								
Darbības ieņēmumi	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Darbības izmaksas	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Darbības bruto rezultāts	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Darbības ienākumi (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Neto ienākumi	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Galvenā pašu kapitāla un finanšu informācija								
Ieguldītais neto kapitāls	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Akcionāru pašu kapitāls	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Finanšu neto stāvoklis	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Parāds / pašu kapitāls	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Avots: Itālijas iestāžu 2014. gada 23. jūlija apsvērumos sniegtā informācija.

Piezīme.

Dati par 2006.–2008. gadu ir norādīti saskaņā ar Itālijas VPGP noteiktajiem nacionālajiem grāmatvedības principiem, savukārt dati par 2009.–2013. gadu norādīti, pamatojoties uz SFPS (Starptautiskie finanšu pārskatu standarti).

(*) 2008. gadā pirmo reizi tika piemērots jauns princips attiecībā uz ritošā sastāva izmantošanas izmaksām (nolietojumu). Tādējādi dati par 2007. gadu ir saskaņoti arī attiecībā uz "dzelzceļa būvētavas/manevrēšanas sektora" atdalīšanos no RFI.

2.2.2. Trenitalia

- (25) Trenitalia tika nodibināts 2000. gadā kā FS pilnībā kontrolēts meitasuzņēmums. Kad tika pieņemti un īstenoti pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, kā arī oficiālās izmeklēšanas sākšanas dienā Trenitalia darbojās gan pasažieru, gan kravu dzelzceļa pārvadājumu jomā. Pašlaik Trenitalia ir lielākais dzelzceļa operators Itālijā, kas nodrošina tālsatiksmes, vietējos un reģionālos pasažieru vilcienus; kopš 2017. gada janvāra kravu pārvadājumu pakalpojumus sniedz Mercitalia Rail.

- (26) Trenitalia finansiālais stāvoklis laikposmā no 2006. gada līdz 2013. gadam ir norādīts 3. tabulā.

3. tabula

Trenitalia galvenais peļņas vai zaudējumu aprēķins, balance un finanšu dati

(miljonos EUR)

	2006. g.	2007. g. (*)	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.
Galvenie peļņas vai zaudējumu aprēķina dati								
Darbības ieņēmumi	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Darbības izmaksas	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Darbības bruto rezultāts	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Darbības ienākumi (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Neto ienākumi	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Galvenā pašu kapitāla un finanšu informācija								
Ieguldītais neto kapitāls	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Akcionāru pašu kapitāls	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Finanšu neto stāvoklis	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Parāds / pašu kapitāls	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Avots: Itālijas iestāžu 2014. gada 23. jūlija apsvērumos sniegtā informācija.

Piezīmes.

Dati par 2006.–2008. gadu ir norādīti saskaņā ar Itālijas VPGP noteiktajiem nacionālajiem grāmatvedības principiem, savukārt dati par 2009.–2013. gadu norādīti, pamatojoties uz SFPS (Starptautiskie finanšu pārskatu standarti).

(*) 2008. gadā pirmo reizi tika piemērots jauns princips attiecībā uz ritošā sastāva izmantošanas izmaksām (nolietojumu). Tādējādi dati par 2007. gadu ir saskaņoti arī attiecībā uz “dzelzceļa būvētavas/manevrēšanas sektora” nodošanu RFI.

- (27) No 2017. gada janvāra Trenitalia kravu pārvadājumdarbības tika nodotas jaunizveidotam uzņēmumam Mercitalia Rail S.r.l. (“Mercitalia Rail”), ko pilnībā kontrolē Mercitalia Logistics⁽¹⁵⁾. Ar Mercitalia Logistics starpniecību FS grupa sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus Itālijā un ārvalstīs, izmantojot gan parastos, gan kombinētos pārvadājumus.

2.2.3. FS Logistica

- (28) FS Logistica tika izveidots 2007. gadā, pamatojoties uz FS lēmumu apvienot vienā īpašā uzņēmumā visas FS grupas veiktās loģistikas darbības. Līdz 2017. gadam (kad to pārdēvēja par Mercitalia Logistics)⁽¹⁶⁾ FS Logistica sniedza loģistikas pakalpojumus kravu pārvadājumu nozarē, arī dzelzceļa, intermodālo pārvadājumu risinājumus, uzglabāšanu, apstrādi un visas ar nekustamo īpašumu saistītās darbības. FS Logistica nekad nav kvalificējies kā “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” Padomes Direktīvas 91/440/EEK⁽¹⁷⁾ 3. panta nozīmē, jo tas neveica vilcienu vilkšanu.

⁽¹⁵⁾ Trenitalia nodeva Mercitalia Rail visus savus aktīvus un pasīvus, kas saistīti ar kravu pārvadājumu pakalpojumiem un loģistiku. Avots: Trenitalia SpA 2017. gada pārskats, 26. un 36. lpp. (*Relazione finanziaria annuale*).

⁽¹⁶⁾ Sk. FS 2017. gada ziņojumu par finanšu komunikāciju, 13. lpp.

⁽¹⁷⁾ Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.).

2.3. Vispārīga informācija par dzelzceļa transporta liberalizāciju Savienībā un Itālijā

2.3.1. Savienībā

- (29) Savienības līmenī dzelzceļa **kravu** pārvadājumi ir liberalizēti trīs secīgās kārtās.
- (30) Pirmās likumdošanas iniciatīvas rezultātā 20. gs. 90. gadu sākumā tika pieņemta Direktīva 91/440/EEK, kas dalībvalstīm bija jātransponē savos tiesību aktos līdz 1993. gada 1. janvārim. Ar šo aktu tika sākta dzelzceļa pārvadājumu liberalizācija – tika ieviestas tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai starptautiskām grupām un dzelzceļa uzņēmumiem, kas sniedz kombinētus⁽¹⁸⁾ starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumus, kā arī infrastruktūras pārvaldības un transporta darbību nodalīšanas princips. Šis princips nav piemērojams struktūrām, bet gan funkcijām, jo īpaši grāmatvedības funkcijai. Saskaņā ar minēto direktīvu nodalīšanu varētu panākt, izveidojot atsevišķas nodaļas vienā uzņēmumā vai uzticot infrastruktūras pārvaldību atsevišķai struktūrai. Tomēr šī juridiskā nodalīšana nebija obligāta.
- (31) Direktīva 91/440/EEK tika grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/12/EK⁽¹⁹⁾, kas bija daļa no tā dēvētās “pirmās dzelzceļa tiesību aktu paketes”⁽²⁰⁾ un kas dalībvalstīm bija jātransponē valsts tiesību aktos līdz 2003. gada 15. martam. Ar 10. panta 3. punktu Direktīvā 91/440/EEK, kas grozīta ar Direktīvu 2001/12/EK, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tika piešķirtas nediskriminējošas piekļuves tiesības attiecībā uz šādiem pakalpojumu veidiem:
- a) starptautiskiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā – TERFN⁽²¹⁾;
 - b) starptautiskiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem visā Savienības dzelzceļa tīklā no 2008. gada 15. marta.
- (32) Lai uzlabotu drošību, savstarpēju izmantojamību un dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus atvēršanu, tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/51/EK⁽²²⁾, kas bija daļa no tā dēvētās “otrās dzelzceļa tiesību aktu paketes”⁽²³⁾. Ar minēto direktīvu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tika noteiktas piekļuves tiesības attiecībā uz šādiem pakalpojumu veidiem:
- a) starptautiskiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem visā Savienības dzelzceļa tīklā no 2006. gada 1. janvāra (tādējādi paredzot Direktīvā 2001/12/EK noteikto termiņu – 2008. gada 15. martu);
 - b) visu veidu kravu pārvadājumu pakalpojumiem (arī iekšzemes pārvadājumiem) no 2007. gada 1. janvāra.
- (33) Tā rezultātā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū kopš 2003. gada 15. marta tika ieviesta konkurence Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā, no 2006. gada 1. janvāra – attiecībā uz starptautiskajiem kravu pārvadājumiem visā Savienības dzelzceļa tīklā – un no 2007. gada 1. janvāra – attiecībā uz dzelzceļa kravu kabotāžu. Tāpēc tiek uzskatīts, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi kopš 2007. gada 1. janvāra ir pilnībā liberalizēti Savienības līmenī gan iekšzemes, gan starptautisko pārvadājumu jomā.

⁽¹⁸⁾ Kombinētie pārvadājumi ir definēti kā intermodālie pārvadājumi ar stingri ierobežotu autoceļa posmu, sk. 1. pantu Padomes Direktīvā 75/130/EEK (1975. gada 17. februāris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu autopārvadājumiem / dzelzceļa pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 48, 22.2.1975., 31. lpp.).

⁽¹⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/12/EK (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.).

⁽²⁰⁾ Pirmā dzelzceļa tiesību aktu pakete ietvēra arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/13/EK (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu (OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.).

⁽²¹⁾ Aptuveni 50 000 km liels dzelzceļa tīkls, kas noteikts Direktīvas 2001/12/EK 10.a pantā un I pielikumā un kas Itālijā aptver ar dzelzceļu savienotās ostas: Ankonu, Bari, Brindisi, Čivitavekiju, Dženovu, Džoja Tauro, Spēciju, Livorno, Neapoli, Piombino, Ravnenu, Salerno, Savonu, Taranto, Triesti, Venēciju.

⁽²²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/51/EK (2004. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.).

⁽²³⁾ Otrā dzelzceļa tiesību aktu pakete ietvēra arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/50/EK (2004. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 881/2004 (2004. gada 29. aprīlis) par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) (OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.).

- (34) Direktīva 91/440/EEK, kas grozīta ar Direktīvām 2001/12/EK un 2004/51/EK, tika konsolidēta un atcelta no 2015. gada 17. jūnija ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES⁽²⁴⁾. Direktīvas 2012/34/ES 10. panta 1. punktā ir paredzēts: "Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem."
- (35) Attiecībā uz **pasažieru** pārvadājumiem pa dzelzceļu "trešais dzelzceļa tiesību aktu kopums" (ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/58/EK⁽²⁵⁾) no 2010. gada 1. janvāra ievieša konkurenci starptautiskos dzelzceļa pasažieru pārvadājumos. "Ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē" ir pilnībā liberalizēti dzelzceļa pasažieru pārvadājumi:
- ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/2370⁽²⁶⁾, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir piešķirta piekļuve valstu dzelzceļa tīkliem no 2019. gada 1. janvāra⁽²⁷⁾,
 - ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/2338⁽²⁸⁾ ir ieviests pienākums no 2019. gada 3. decembra sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības piešķirt konkursa kārtībā, un pārejas periods beidzas 2023. gada 24. decembrī⁽²⁹⁾.

2.3.2. Itālija

- (36) Itālija no 2003. gada 22. oktobra liberalizēja dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, stājoties spēkā 2003. gada 8. jūlija Likumdošanas dekrētam Nr. 188 ("Likumdošanas dekrēts Nr. 188/2003")⁽³⁰⁾, ar kuru valsts tiesībās tika transponēta pirmā dzelzceļa tiesību aktu pakete. Attiecībā uz iekšzemes kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas tiek sniegti valsts dzelzceļa infrastruktūrā, Likumdošanas dekrēta Nr. 188/2003 6. pantā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri izmanto valsts dzelzceļa tīklu, tika piešķirtas dažādas piekļuves tiesības, ievērojot noteiktas prasības⁽³¹⁾ un ievērojot savstarpīgumu attiecībā uz ārvalstīs reģistrētiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

⁽²⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.)

⁽²⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK (2007. gada 23. oktobris), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.).

⁽²⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2370 (2016. gada 14. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV L 352, 23.12.2016., 1. lpp.).

⁽²⁷⁾ Sk. Direktīvas 2016/2370 3. pantu, kurā ir paredzēts, ka, pat ja direktīva stājas spēkā 2019. gada 1. janvārī, tās noteikumi par piekļuvi dzelzceļa tīkliem attiecas tikai uz kustības grafiku, kas sākas 2020. gada 14. decembrī.

⁽²⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/2338 (2016. gada 14. decembris), ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu (OV L 354, 23.12.2016., 22. lpp.).

⁽²⁹⁾ Sk. 1. panta 9. punkta a) apakšpunktu.

⁽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). Likumdošanas dekrēts Nr. 188/2003 aizstāja divus prezidenta dekrētus (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.) un 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.), ar kuriem transponētas Direktīvas 91/440/EK, 95/18/EK un 95/19/EK.

⁽³¹⁾ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas plānoja sniegt iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus Itālijā, papildus dzelzceļa pārvadājumu licencei, kas paredzēta Likumdošanas dekrēta Nr. 188/2003 6. panta 1. punktā, bija jāsaņem īpaša atļauja no infrastruktūras un transporta ministra (Likumdošanas dekrēta Nr. 188/2003 6. panta 2. punkts), kā noteikts 2000. gada 23. decembra Likuma Nr. 388 131. panta 1. punktā. Šis likums pamatoja nepieciešamību paredzēt šādu atļauju, lai Infrastruktūras un transporta ministrija varētu ierobežot dzelzceļa tarifu paaugstināšanu un garantēt dzelzceļa pārvadājumu darbību ekonomisko dzīvotspēju Itālijā.

- (37) Likumdošanas dekrēts Nr. 188/2003 arī daļēji ⁽³²⁾ atvēra Itālijas iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu 2003. gadā. Tomēr konkurence tirgū *de facto* saglabājās ierobežota attiecībā uz visiem iekšzemes pārvadājumiem līdz konkurences ieviešanai starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu jomā 2010. gada 1. janvārī un *Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.* ienākšanai iekšzemes ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu jomā 2012. gadā. Konkurence tirgū lielā mērā ir bijusi slēgta, jo lielākā daļa sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar dažiem izņēmumiem ir tieši piešķirti *Trenitalia* ⁽³³⁾.
- (38) Itālija transponēja Direktīvu 2004/51/EK valsts tiesību aktos ar 2007. gada 10. augusta Likumdošanas dekrētu Nr. 162 ⁽³⁴⁾ (spēkā no 2007. gada 23. oktobra). Ar šo dekrētu tika grozīts Likumdošanas dekrēts Nr. 188/2003, sākot ar 2007. gada 23. oktobri, piešķirot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļuvi Itālijas dzelzceļa tīklam ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem, lai sniegtu starptautiskus kravu pārvadājumu pakalpojumus, un, vēlākais, no 2007. gada 1. janvāra – piekļuvi dzelzceļa tīklam visu veidu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai ⁽³⁵⁾.
- (39) Visbeidzot, Itālija transponēja Direktīvu 2012/34/ES valsts tiesību aktos ar 2015. gada 15. jūlija Likumdošanas dekrētu Nr. 112 ⁽³⁶⁾ (spēkā no 2015. gada 27. jūlija). Ar šo dekrētu tika apstiprinātas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesības piekļūt dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu tirgum ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem, lai nodrošinātu konkurenci dzelzceļa nozarē ⁽³⁷⁾.

3. TO PASĀKUMU APRAKSTS, UZ KURIEM ATTIECAS IZMEKLĒŠANA

3.1. Aktīvu nodošanas apraksts (“aktīvu nodošana” vai “pasākumi”)

- (40) Pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ietver 31 RFI aktīva nodošanu *Trenitalia* 2009. gada septembrī, kā arī 10 RFI aktīvu nodošanu *FS Logistica* 2007. gada decembrī, 42 aktīvu nodošanu 2008. gada decembrī un piecu aktīvu nodošanu 2011. gada jūlijā saskaņā ar šajā sadaļā minētajiem nosacījumiem.
- (41) Lēmumi par noteiktu RFI dzelzceļa infrastruktūras aktīvu nodošanu *Trenitalia* tika pieņemti FS valdes 2009. gada 7. septembra sanāksmē un apstiprināti RFI un *Trenitalia* kopsapulcēs 2009. gada 10. septembrī.
- (42) RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* tika veikta šādi:
- a) RFI pamatkapitāls (“*capitale sociale e patrimonio*”) 2009. gada septembrī tika samazināts par 621 106 000 EUR, anulējot 621 106 000 parasto akciju 1 EUR vērtībā; *Trenitalia* akciju kapitāls vienlaikus tika palielināts par 621 106 000 EUR, emitējot 1 242 212 parasto akciju 500 EUR vērtībā (nomināli);
 - b) FS bija vienīgais *Trenitalia* un RFI akcionārs pirms un pēc a) apakšpunktā minētajām RFI un *Trenitalia* pamatkapitāla izmaiņām.

⁽³²⁾ Uz atvēršanu attiecās savstarpīguma klauzula attiecībā uz Itālijas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas tika atcelta 2007. gadā.

⁽³³⁾ Attiecībā uz RFI pārvaldīto tīklu 2019. gadā tikai divi reģioni piešķīra pakalpojumu līgumus konkursa kārtībā (Valle d'Aosta un Emīlija-Romanja), savukārt citi piešķīra pakalpojumu līgumus, izmantojot tiešu piešķiršanu (izņemot Lombardiju, pārējie 17 reģioni piešķīra līgumu *Trenitalia* uz 9 vai 15 gadiem). Attiecībā uz atlikušo infrastruktūras daļu, kas vēstures mantojuma dēļ daļēji pieder Infrastruktūras un transporta ministrijai, reģioniem, provincēm, pašvaldībām, privātām struktūrām un citām publiskām struktūrām, piemēro īpašu kārtību (avots: *Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice*, edited by Matthias Finger and Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, 70. lpp.).

⁽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⁾ 25. panta 1. punkts 2007. gada 10. augusta Likumdošanas dekrētā Nr. 162, ar ko groza Likumdošanas dekrēta Nr. 188/2003 12. panta 1. punktu.

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

⁽³⁷⁾ 2015. gada 15. jūlija Likumdošanas dekrēta Nr. 112 2. panta 1. punkta c) apakšpunkts.

- (43) *RFI* un *FS Logistica* kopsapulcēs, kas notika 2007. gada 30. oktobrī, 2008. gada 26. novembrī un 2010. gada 20. decembrī, apstiprināja noteiktu *RFI* dzelzceļa infrastruktūras aktīvu nodošanu *FS Logistica* ⁽³⁸⁾.
- (44) *RFI* aktīvu nodošana *FS Logistica* tika veikta kā trīs konkrēti darījumi, kas notika 2007., 2008. un 2011. gadā:
- a) *RFI* pamatkapitāls un aktīvi tika samazināti:
 - i) par 268 673 758 EUR 2007. gada 21. decembrī;
 - ii) par 151 786 267 EUR 2008. gada 30. decembrī;
 - iii) par 3 186 760 EUR 2011. gada 6. jūlijā;
 - b) *FS Logistica* akciju kapitāls un aktīvi vienlaikus tika palielināti par tādām pašām attiecīgajām vērtībām, emitējot parastās akcijas;
 - c) *FS* joprojām ir vienīgais *FS Logistica* un *RFI* akcionārs pirms un pēc a) un b) apakšpunktā minētajām izmaiņām *RFI* un *Trenitalia* pamatkapitālā.
- (45) Nodošanas lēmumi, kas apstiprināti 40. apsvērumā minētajās sanāksmēs, formalizē *FS* un tā meitasuzņēmumu *RFI*, *Trenitalia* un *FS Logistica* vadības lēmumus kopš 2007. gada ⁽³⁹⁾.
- (46) Pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, bija atļāvis *FS* akcionārs, proti, Itālijas valsts (precīzāk, EFM). Itālija 2009. gada 7. jūlijā ar premjerministra rīkojumu ⁽⁴⁰⁾ ("2009. gada rīkojums") ⁽⁴¹⁾ apstiprināja noteiktu no valsts līdzekļiem finansētu *RFI* dzelzceļa infrastruktūras aktīvu nodošanu *Trenitalia* un citiem *FS* grupas uzņēmumiem, kas darbojas dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā. Konkrēti, 2009. gada rīkojumā bija noteikts, ka:
- a) *RFI* bija tiesības brīvi nodot konkrētas kravas iekārtas (kas nav iekļautas 2009. gada rīkojuma 1. pielikumā ⁽⁴²⁾) citiem *FS* grupas uzņēmumiem, tai skaitā *Trenitalia*, kā daļu no aktīvu pieauguma darījumiem (1. pants) ⁽⁴³⁾;
 - b) *RFI* bija jāiesniedz Itālijas Infrastruktūras un transporta ministrijai priekšlikums, kurā precizēta funkcionālā specializācija un piedāvātie maksas pakalpojumi attiecībā uz katru 2009. gada rīkojuma 1. pielikumā minēto objektu un termināli (1. pants);
 - c) *RFI* bija jāiesniedz Itālijas Infrastruktūras un transporta ministrijai plāns, kurā precizētas katra *RFI* piederošā ritošā sastāva tehniskās apkopes objekta funkcijas, kā arī šo objektu pieejamība visiem dzelzceļa uzņēmumiem vai iespēja to pilnīgi izmantot tikai dažiem uzņēmumiem (2. pants) ⁽⁴⁴⁾;
 - d) īpaši ritošā sastāva tehniskās apkopes objekti, ko pilnībā izmantoja daži uzņēmumi, tika nodoti citiem *FS* grupas uzņēmumiem, lai samazinātu uzturēšanas izmaksas (2. pants).

⁽³⁸⁾ Tiesību akts par nodošanas formalizēšanu tika pieņemts 2011. gada 6. jūlijā.

⁽³⁹⁾ 2007. gada 19. septembrī *FS* izpilddirektors M. Moretti nosūtīja vēstuli visas grupas vadītājiem ("2007. gada 19. septembra vēstule"), lai sāktu aktīvu pārdales projektu kā daļu no uzņēmējdarbības plāna 2007.–2011. gadam īstenošanas. *FS* valde 2008. gada 23. aprīlī apstiprināja aktīvu sadales sāksanu. 2008. gada 3. jūnijā tika izveidota īpaša darba grupa, lai vadītu *FS* grupas aktīvu pārdales procesu.

⁽⁴⁰⁾ Itāļu valodā: "Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri".

⁽⁴¹⁾ *Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze*, 7.7.2009.

⁽⁴²⁾ 2009. gada rīkojuma 1. pielikumā ir sniegts *RFI* īpašumā esošo kravas iekārtu un termināļu saraksts.

⁽⁴³⁾ "Lai samazinātu arī uzturēšanas izmaksas, ko pašlaik sedz valsts, *RFI* saskaņā ar šo rīkojumu ir atļauts brīvi nodot/piešķirt 1. pielikuma sarakstā neiekļautās kravas iekārtas citiem *FS* grupas uzņēmumiem, tai skaitā *Trenitalia*, saistībā ar jebkādu reorganizāciju un pat kapitalizāciju vai kapitalizācijas darbībām." (brīvs tulkojums no itāļu valodas).

⁽⁴⁴⁾ "Lai samazinātu uzturēšanas un glabāšanas izmaksas, ko pašlaik sedz valsts, un īstenotu *Trenitalia* kapitālu/kapitalizāciju, *RFI* 60 dienu laikā pēc šā rīkojuma pieņemšanas jāiesniedz Infrastruktūras un transporta ministrijai plāns, kurā par katru pārvaldītajam piederošo ritošā sastāva tehniskās apkopes objektu ir sniegta informācija par tā funkcionālo specializāciju un norāde:

a) par tā pieejamību visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas piekļūst tīklam;

b) par tā ekskluzīvu izmantošanu tikai dažiem no tiem.

Jebkurā gadījumā iepriekš minētajos objektos infrastruktūras pārvaldītājs nesniedz nekādus pakalpojumus, bet tikai dara pieejamus šos aktīvus." (brīvs tulkojums no itāļu valodas).

- (47) Itālija apstiprināja nodoto aktīvu sarakstu un raksturlielumus, kā aprakstīts lēmuma par procedūras sākšanu 20. apsvērumā, piebilstot, ka nodošanas juridiskais pamats bija nevis 2009. gada rīkojums, bet gan Itālijas Civill kodekss. Turpmāk 4. tabulā sniegts kopsavilkums par RFI aktīviem, ko tas nodeva *Trenitalia* un *FS Logistica* un kas veido pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana.

4. tabula

To aktīvu saraksts, kurus RFI nodeva *Trenitalia* un *FS Logistica*

Datums	Saņēmējs uzņēmums	Apraksts	Vērtība
2009. gada 7. septembris	<i>Trenitalia</i>	RFI nodeva <i>Trenitalia</i> 11 ritošā sastāva tehniskās apkopes objektus kopā ar 20 piegulošām zemes daļām	Uzskaites vērtība 621 miljons EUR ⁽¹⁾
2007. gada 21. decembris	<i>FS Logistica</i>	RFI nodeva <i>FS Logistica</i> 10 kravas termināļus	Uzskaites vērtība 268,7 miljoni EUR ⁽²⁾
2008. gada 30. decembris	<i>FS Logistica</i>	RFI nodeva <i>FS Logistica</i> 41 nekustamo īpašumu, kas atrodas Itālijā (piemēram, zemes gabalus, noliktavas, telpas, rūpnīcas un iekārtas kravu pārvadājumu vajadzībām), un 43,75 % tā daļu SGT ⁽³⁾	Uzskaites vērtība 151,8 miljoni EUR ⁽⁴⁾
2011. gada 6. jūlijs	<i>FS Logistica</i>	RFI nodeva <i>FS Logistica</i> piecus nekustamos īpašumus (augus, platību un ēkas)	Uzskaites vērtība 3,2 miljoni EUR ⁽⁵⁾

Avots: Itālijas iestāžu iesniegtā informācija.

⁽¹⁾ Avots: RFI 2009. gada pārskats, 30. un 31. lpp. (*Bilancio di esercizio*) un *Trenitalia* 2009. gada pārskats, 46. un 47. lpp. (*Bilancio di esercizio*).

⁽²⁾ Avots: RFI 2008. gada pārskats, 27. lpp. (*Bilancio di esercizio*).

⁽³⁾ *Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A.*, Itālijas kombinēto autoceļu un dzelzceļa pārvadājumu operators, 53,3 % pieder *FS Logistica* un 34,5 % – *Hupac*. Saskaņā ar 2008. gada 30. decembra aktu par īpašumtiesību nodošanu SGT 43,75 % akciju vērtība ir 491 732 EUR.

⁽⁴⁾ Avots: RFI 2008. gada pārskats, 27. lpp. (*Bilancio di esercizio*).

⁽⁵⁾ Avots: RFI 2010. gada pārskats, 27. lpp. (*Bilancio di esercizio*) un *FS* 2010. gada darbības pārskats, 65. lpp.

3.2. Uzņēmumam *Trenitalia* nodoto aktīvu apraksts

- (48) Aktīvus, ko 2009. gada septembrī nodeva *Trenitalia*, veido 31 objekts, proti:

- 11 tehniskās apkopes objekti, tai skaitā darbnīcas, ko izmanto dažādas *Trenitalia* nodaļas, kopā 1,6 miljoni m²;
- 20 “papildu teritorijas”, kas saistītas ar darbnīcām, kuras jau pieder *Trenitalia* un kuru kopējā platība ir 0,6 miljoni m².

- (49) Papildu teritorijas būtībā ir zeme un manevrēšanas teritorijas blakus darbnīcai vai ēkai, un tās ir nepieciešamas šīs darbnīcas vai ēkas izmantošanai.

- (50) Attiecībā uz darbnīcām un citām tehniskām iekārtām Itālija ir norādījusi, ka tās apkalpo dažādas pasažieru pārvadājumu nodaļas, kā izklāstīts 5. tabulā.

5. tabula

Trenitalia nodoto 11 tehniskās apkopes objektu apraksts

Objekta Nr.	Aktīvu grupa	2009. gadā nodotā teritorija (m ²)	Attiecīgā Trenitalia nodaļa
1)	Bari Centrale objekts	130 000	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
2)	Firenze Osmannoro objekts	340 000	Reģionālā pasažieru nodaļa
3)	Firenze Romito objekts	52 000	Reģionālā pasažieru nodaļa
4)	Genova Terralba objekts	41 000	Reģionālā pasažieru nodaļa
5)	Napoli Smistamento objekts	317 800	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
6)	Messina objekts	26 000	Reģionālā pasažieru nodaļa
7)	Roma Prenestina objekts	105 130	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
8)	Torino Smistamento objekts	225 000	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
9)	Cervignano objekts	117 940	Dzelzceļa kravu pārvadājumi
10)	Trieste objekts	61 576	Reģionālā pasažieru nodaļa
11)	Verona objekts	169 100	Dzelzceļa kravu pārvadājumi
	KOPĀ	1 585 546	

Avots: Itālijas iestāžu sniegtā informācija (2014. gada 24. jūlija apsvērumos).

(51) No šiem 11 tehniskās apkopes objektiem, kas 2009. gadā tika nodoti Trenitalia, deviņus izmantoja šādi:

- a) pasažieru tālsatiksmes nodaļa (četrus objektus, kuru kopējā platība bija 0,8 miljoni m²);
- b) reģionālā pasažieru nodaļa (piecus objektus, kuru kopējā platība bija 0,5 miljoni m²).

(52) Pārējie divi tehniskās apkopes objekti, kuru kopējā platība bija 0,3 miljoni m², tika izmantoti Kravu pārvadājumu nodaļas ritošā sastāva pirmā līmeņa tehniskajai apkopei.

(53) Kompleksi ar 11 tehniskās apkopes objektiem, kas nodoti 2009. gadā, ietver arī piekļuves sliežu ceļus un šķirošanas ceļus, kas saistīti ar šiem tehniskās apkopes objektiem, lai uzturētu ritošo sastāvu pirms un pēc tehniskās apkopes. Daži no šiem tehniskās apkopes objektiem ietver tehniskās zonas, kas paredzētas īpašiem darbiem, kuri ir tieši saistīti ar pirmā līmeņa tehnisko apkopi, piemēram, vilcienu mazgāšanas platformas vai tuneļi, zonas ķīmisko tualešu iztukšošanai un ritošā sastāva pārbaudes šahtas. FS uzskata, ka Trenitalia veica būtiskus ieguldījumus šajās objektos jau pirms aktīvu nodošanas laikposmā no 2003. gada līdz 2008. gadam, lai uzlabotu tehniskās apkopes darbību efektivitāti ⁽⁴⁵⁾.

(54) Minētajās 20 papildu teritorijās Table 6 ietilpst:

- a) dažāda veida teritorijas, kas atrodas blakus tehniskās apkopes objektiem, kurus Trenitalia jau izmanto galvenokārt Tālsatiksmes pasažieru nodaļai (piecus objektus, kuru kopējā platība ir 0,26 miljoni m²) un Reģionālajai pasažieru nodaļai (13 objektus, kuru kopējā platība ir 0,35 miljoni m²);

⁽⁴⁵⁾ Konkrēti, tehniskās apkopes novietnes tika modernizētas, lai apkalpotu piešķirtos ritošā sastāva veidus.

- b) pārējie kompleksi ir divas nelielas teritorijas (22 500 m² un 14 000 m²), kas atrodas blakus objektiem, kurus attiecīgi izmanto Tehniskais dienests pasažieru vagonu otrā līmeņa tehniskajai apkopei un Kravu pārvadājumu nodaļa.

6. tabula

Uzņēmumam Trenitalia nodoto papildu teritoriju apraksts

	Aktīvu grupa	2009. gadā nodotā teritorija (m ²)	Trenitalia nodaļa, kas to izmanto
1)	<i>Fabiano</i>	19 100	Reģionālā pasažieru nodaļa
2)	<i>Ancona</i>	70 070	Reģionālā pasažieru nodaļa
3)	<i>Sulmona</i>	16 090	Reģionālā pasažieru nodaļa
4)	<i>Lecce Surbo</i>	39 815	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
5)	<i>Bologna Ravone</i>	14 000	Reģionālā pasažieru nodaļa
6)	<i>Pisa S. Ermete</i>	8 100	Reģionālā pasažieru nodaļa
7)	<i>Siena</i>	4 140	Reģionālā pasažieru nodaļa
8)	<i>Milano Martesana</i>	46 000	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
9)	<i>Voghera</i>	22 500	Tehniskā nodaļa
10)	<i>Milano Fiorenza</i>	50 000	Reģionālā pasažieru nodaļa
11)	<i>Napoli Centrale</i>	45 300	Reģionālā pasažieru nodaļa.
12)	<i>Catania</i>	50 065	Reģionālā pasažieru nodaļa
13)	<i>Romi S. Lorenc</i>	53 500	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
14)	<i>Roma Smistamento</i>	49 000	Reģionālā pasažieru nodaļa
15)	<i>Torino Porta Nuova</i>	10 992	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
16)	<i>Novara</i>	8 500	Reģionālā pasažieru nodaļa
17)	<i>Mestre</i>	109 400	Tālsatiksmes pasažieru nodaļa
18)	<i>Trento</i>	2 300	Reģionālā pasažieru nodaļa
19)	<i>Bolzano</i>	9 600	Reģionālā pasažieru nodaļa
20)	<i>Torino Orbassano</i>	14 285	Dzelzceļa kravu pārvadājumi
KOPĀ		642 757	

Avots: Itālijas iestāžu 2014. gada 24. jūlija apsvērumos sniegtā informācija.

3.3. Uzņēmumam *FS Logistica* nodoto aktīvu apraksts

- (55) Kā norādīts 18. un 28. apsvērumā, pārvaldītājsabiedrība *FS* 2007. gadā nolēma nodot akciju kapitālu un atbilstošos aktīvus loģistikas uzņēmējdarbībā (ciktāl tie piederēja *RFI*, bet tika izmantoti loģistikas uzņēmējdarbībā) īpašam uzņēmumam (*FS Logistica*). Turpmāk sniegtajā 7. tabulā ir iekļauts to aktīvu saraksts, kas 2007. gada 21. decembrī tika nodoti *FS Logistica*, 8. tabulā ir iekļauts to aktīvu saraksts, kas 2008. gada 30. decembrī tika nodoti *FS Logistica*, un 9. tabulā ir iekļauts to aktīvu saraksts, kas 2011. gada 6. jūlijā tika nodoti *FS Logistica*.

7. tabula

Uzņēmumam *FS Logistica* 2007. gada 21. decembrī nodoto aktīvu saraksts

	Kravas termināļi	Noliktavas	Biroji	Papildu teritorijas	Saistītās teritorijas	Akciju daļa
1. <i>Alessandria Smistamento</i>		X	X	X	X	
2. <i>Bari Ferruccio / Bari Lamasinata</i> ⁽¹⁾		X	X	X	X	
3. <i>Bologna S. Donato</i>		X	X	X	X	
4. <i>Brescia</i>		X	X	X	X	
5. <i>Marcianise - Maddaloni</i>				X	X	
6. <i>Milano Smistamento</i>	X					
7. <i>Novara</i>		X	X	X		
8. <i>Padova Campo di Marte</i>		X	X	X	X	
9. <i>Torino</i>		X	X	X	X	
10. <i>Verona</i>		X	X	X	X	

Avots: Itālijas iestāžu 2014. gada 24. jūlija apsvērumos sniegtā informācija.

(1) *Bari Lamasinata* termināļi nav saistīti teritoriju.

8. tabula

Uzņēmumam *FS Logistica* 2008. gada 30. decembrī nodoto aktīvu saraksts

	Kravas termināļi	Noliktavas	Biroji	Papildu teritorijas	Saistītās teritorijas	Akciju daļa
1. <i>Alessandria Smistamento</i>		X	X	X	X	
2. <i>Bari</i>		X	X	X	X	

	Kravas termināļi	Noliktavas	Biroji	Papildu teritorijas	Saistītās teritorijas	Akciju daļa
3. <i>Casalmaggiore</i>		X	X	X		
4. <i>Cassano D'Adda</i>				X	X	
5. <i>Castelguelfo</i>				X		
6. <i>Catania</i>		X	X	X	X	
7. <i>Cittadella</i>			X	X	X	
8. <i>Conegliano</i>		X		X	X	
9. <i>Fossano</i>						
10. <i>Genova</i>		X	X	X		
11. <i>Grisignano</i>		X		X	X	
12. <i>Indicatore</i>			X	X		
13. <i>Lamezia</i>				X		
14. <i>Legnago</i>		X	X	X	X	
15. <i>Livorno Area Palumbo</i>				X		
16. <i>Livorno Cantiere</i>		X		X	X	
17. <i>Lucca</i>		X				
18. <i>Marcianise - Maddaloni</i>	X					
19. <i>Milano smistamento</i>	X					
20. <i>Moncalieri</i>				X	X	
21. <i>Mori</i>		X		X	X	
22. <i>Napoli</i>			X	X		
23. <i>Novara Boschetto</i>				X	X	
24. <i>Novi S. Bovo</i>		X	X	X	X	
25. <i>Ospitaletto TR</i>		X	X	X	X	
26. <i>Padova Interporto</i>	X					

	Kravas termināļi	Noliktavas	Biroji	Papildu teritorijas	Saistītās teritorijas	Akciju daļa
27. <i>Palermo Brancaccio</i>		X	X	X	X	
28. <i>Pomezia</i>	X					
29. <i>Pontirolo</i>				X	X	
30. <i>Prato Centrale</i>		X	X	X	X	
31. <i>Prosecco</i>		X	X	X	X	
32. <i>Ravenna</i>				X		
33. <i>Ravenna Sapir</i>				X	X	
34. <i>Rezzato</i>		X	X	X	X	
35. <i>Roma Smistamento</i>		X	X	X	X	
36. <i>Rovato</i>		X	X	X	X	
37. <i>S.Stefano Magra</i>		X		X	X	
38. <i>Siracusa</i>		X	X	X	X	
39. <i>Surbo</i>		X	X	X	X	
40. <i>Treviso scalo</i>		X	X	X	X	
41. <i>Verona Porta Nuova</i>		X	X	X	X	
42. <i>Partecipazione SGT S.p.A.</i>						X

Avots: Itālijas iestāžu 2014. gada 24. jūlija apsvērumos sniegtā informācija.

9. tabula

Uzņēmumam FS Logistica 2011. gada 6. jūlijā nodoto aktīvu saraksts

	Kravas termināļi	Noliktavas	Biroji	Papildu teritorijas	Saistītās teritorijas	Akciju daļa
1. <i>Lecco</i>		X	X	X	X	
2. <i>Novara Boschetto</i>		X	X	X	X	
3. <i>Ostiglia</i>				X	X	
4. <i>Piadena</i>				X	X	
5. <i>Rivalta Scrivia</i>				X		

Avots: Itālijas iestāžu 2014. gada 24. jūlija apsvērumos sniegtā informācija.

- (56) Nodošanas laikā *FS Logistica* Itālijas teritorijā piederēja loģistikas infrastruktūra, kuru ekspluatēja trīs dažādas struktūrvienības: "Nekustamā īpašuma aktīvu pārvaldība un attīstība"; "Multimodālie pārvadājumi un loģistika"; "Omnia express: transports un pārvietošana".
- (57) Nodošanas laikā uzņēmuma *FS Logistica* uzdevumi ietvēra loģistikas struktūru, piemēram, intermodālo centru, loģistikas platformu, izplatīšanas centru, termināļu un kravu apstrādes un uzglabāšanas iekārtu vai intermodālo transporta vienību (ITU), projektēšanu, īstenošanu, nodošanu ekspluatācijā, iegādi, pārdošanu, pārvaldību un tehnisko apkopi. *FS Logistica* sniedza integrētus loģistikas pakalpojumus (glabāšanu, pasūtījumu izpildi un pārvaldību no ražotnēm vai noliktavām uz pasūtījumu piegādes punktiem). Tas arī pārvaldīja, uzlaboja un attīstīja loģistikas vai industriālā rakstura nekustamā īpašuma aktīvus. Kā norādīts 28. apsvērumā, 2017. gadā *FS Logistica* tika pārdēvēts par *Mercitalia Logistics*.

4. OFICIĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

4.1. Valsts atbalsta esība

4.1.1. Valsts līdzekļi

- (58) Lēmumā par procedūras sākšanu (70. apsvēruma) Komisija puda sākotnējo viedokli, ka 4. tabulā minētā aktīvu nodošana ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija vispirms provizoriski uzskatīja, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, bija saistīti ar valsts līdzekļiem un ir attiecināmi uz valsti. Komisija nonāca pie šāda secinājuma, jo bija konstatējusi, ka *RFI* aktīvi tika nodoti *Trenitalia* un *FS Logistica* un ka šie trīs uzņēmumi bija *FS* pilnībā piederoši meitasuzņēmumi, kuru pamatkapitāls pilnībā piederēja Itālijas valstij. Komisija arī uzskatīja, ka Itālijas valsts kā *FS* 100 % akcionāre iecēla tās valdes locekļus un tādējādi tai bija izšķiroša ietekme uz *FS* pilnībā piederoša meitasuzņēmuma *RFI* pārvaldību attiecīgo darījumu laikā.

4.1.2. Ekonomiska priekšrocība

- (59) Attiecībā uz ekonomiskas priekšrocības esību Komisija apšaubīja, vai pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, tika veikti par tirgus cenu, jo Itālijas iestādes nebija sniegušas nodoto aktīvu *ex ante* tirgus cenu novērtējumus, kas būtu pierādījuši, ka, veicot pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, *RFI* rīkojās kā tirgus dalībnieks⁽⁴⁶⁾. Komisija arī apšaubīja, ka attiecīgie darījumi bija aktīvu pārdale vienā un tajā pašā uzņēmumu grupā, uz kuru neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Komisija norādīja, ka no Direktīvas 91/440/EEK izrietošais pienākums nošķirt pārvadājumu darbību uzskaiti un infrastruktūras pārvaldības uzskaiti dzelzceļa nozarē ir pamatots ar to, ka pārvadājumus veic konkurences tirgū. Tādējādi Komisija uzskatīja, ka aktīvu pārdale starp vienas un tās pašas uzņēmumu grupas struktūrām, proti, no infrastruktūras pārvaldītāja dzelzceļa operatoram, bez atlīdzības varētu radīt ekonomiskas priekšrocības dzelzceļa operatoram, uzlabojot tā konkurētspēju salīdzinājumā ar tā konkurentu stāvokli tirgū⁽⁴⁷⁾.
- (60) Konkrētāk, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka *Trenitalia* un *FS Logistica* aktīvi būtiski palielinājās un šiem uzņēmumiem par šiem aktīviem nebija jāmaksā. Turklāt nodoto infrastruktūru, ko varēja pārdot kā infrastruktūras pārvaldītāja bijušo īpašumu citām dzelzceļa sabiedrībām, varēja izmantot tikai *Trenitalia* un *FS Logistica*. Komisija uzsvēra, ka šādi ierobežotai piekļuvei infrastruktūrai varētu būt īpaša nozīme attiecībā uz tehniskās apkopes objektiem, kuru pieejamība un izmaksas ir svarīgs konkurences faktors dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgū.
- (61) Ņemot vērā minētos apsvērumus, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, radīja ekonomisku priekšrocību *Trenitalia* un *FS Logistica*.

⁽⁴⁶⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 61. apsvēruma.

⁽⁴⁷⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 62. apsvēruma.

4.1.3. Selektivitāte

- (62) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija provizoriski uzskatīja, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir selektīvi, jo no tiem labumu guva tikai *Trenitalia* un *FS Logistica*.

4.1.4. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (63) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi Itālijā ir liberalizēti kopš 2003. gada. Tā arī atspēkoja Itālijas apgalvojumus, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, būtu jāuzskata par daļu no *FS* grupas sākotnējās reorganizācijas 2000.–2001. gadā, kas notika pirms šā tirgus atvēršanas, un ka 2009. gadā veiktā aktīvu pārdale ietvēra darbnīcas, kas galvenokārt bija saistītas ar pasažieru pārvadājumu ritošā sastāva uzturēšanu – sektoru, kas Savienības līmenī tika liberalizēts tikai no 2010. gada 1. janvāra.
- (64) Komisija norādīja, ka Itālijas iestādes nav iesniegušas nekādus pierādījumus, kas liecinātu, ka sākotnējās reorganizācijas laikā 2000.–2001. gadā jau ir pieņemts lēmums par 2007.–2011. gadā nododamajiem aktīviem, un ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, šķiet, ir īstenoti 2009. gada rīkojuma rezultātā ⁽⁴⁸⁾. Attiecībā uz Itālijas apgalvojumu, ka tehniskās apkopes darbnīcas ietvēra pasažieru ritošo sastāvu, Komisija norādīja, ka Itālija nav parādījusi, ka šie aktīvi tika piešķirti pasažieru pārvadājumiem, un ka jebkurā gadījumā Itālija turpināja nodot aktīvus pēc pasažieru pārvadājumu tirgus liberalizācijas, jo lēmums par attiecīgo galīgo nodošanu tika pieņemts 2010. gadā un īstenots 2011. gadā ⁽⁴⁹⁾.
- (65) Tādējādi Komisija sākotnēji uzskatīja, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, tika veikti laikā, kad ieviesa konkurenci Itālijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū, tātad šie pasākumi varēja izkropļot konkurenci šajā tirgū. Turklāt, tā kā galvenie Itālijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus dalībnieki nodošanas laikā darbojās arī starptautiskā līmenī, Komisija provizoriski secināja, ka šie pasākumi ietekmēja Savienības iekšējo tirdzniecību ⁽⁵⁰⁾.

4.1.5. Sākotnējais secinājums

- (66) Attiecīgi Komisija sākotnēji uzskatīja, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana un kuri tika veikti par labu *Trenitalia* un *FS Logistica*, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

4.2. Atbalsta saderība

- (67) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija sākotnēji uzskatīja, ka šajā lietā nav piemērojams neviens LESD 93. pantā, 106. panta 2. punktā, 107. panta 2. punktā vai 107. panta 3. punktā paredzētais saderības ar iekšējo tirgu pamatojums.
- (68) Tāpēc Komisija puda šaubas par pasākumu, uz kuriem attiecas izmeklēšana, saderību ar iekšējo tirgu un aicināja Itāliju iesniegt apsvērumus par iespējamo saderību.

5. ITĀLIJAS PIEZĪMES

- (69) Itālija izvirza divus galvenos argumentus:

- Itālija ievēroja Savienības nozaru noteikumus, kas piemērojami vertikāli integrētiem uzņēmumiem, jo īpaši aktīvu nodošanas laikā;
- Table 4 minētie pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam ("TED tests") un nav saistīti ar valsts atbalstu.

⁽⁴⁸⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 67. apsvērums.

⁽⁴⁹⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 68. apsvērums.

⁽⁵⁰⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 69. apsvērums.

5.1. Aktīvu nodošanas atbilstība Savienības nozaru noteikumiem

- (70) Attiecībā uz pirmo argumentu Itālija apgalvo, ka nedz grozītajā Direktīvā 91/440/EEK, nedz Direktīvā 2012/34/ES nav noteikts pienākums korporatīvi nošķirt dzelzceļa pārvadājumus un infrastruktūras pārvaldību. Itālija atsaucas uz diviem Tiesas spriedumiem (lietas C-556/10 ⁽⁵¹⁾ un C-369/11 ⁽⁵²⁾) un norāda, kā tiesvedībā lietā C-556/10 tā jau apgalvoja, ka “nošķirtības pienākums, ko paredz Savienības likumdevējs, attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu funkcijām un infrastruktūras pārvaldību pēc sava rakstura ir saistīts ar grāmatvedību” ⁽⁵³⁾. Tādējādi Itālija uzskata, ka Savienības tiesību aktos nav prasīts dalībvalstīm korporatīvi nošķirt uzņēmējdarbību, kas saistīta ar infrastruktūras pārvaldību, un pārvadājumu darbības, kuras veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Itālija arī uzskata, ka Savienības tiesību akti neliedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai citām personām (izņemot infrastruktūras pārvaldītāju) turēt īpašumā aktīvus, ko var raksturot kā “dzelzceļa infrastruktūru” saskaņā ar Direktīvas 91/440/EEK 3. pantu.
- (71) Itālija uzskata, ka šī pieeja atbilst Savienības dzelzceļa tiesību aktu principiem, proti, dzelzceļa grupu vadības un organizatoriskās neatkarības principam saskaņā ar tirdzniecības un tirgus principiem (jo īpaši Direktīvas 91/440/EEK 4. un 5. pantu). Arī Direktīvā 2012/34/ES ir atzīta integrētu grupu brīvība attiecīgi apvienoties uzņēmumu vai nodaļu kopumos (sk. Direktīvas 2012/34/ES 7. panta 1. punktu) ⁽⁵⁴⁾.
- (72) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Itālija apgalvo, ka Savienības tiesību akti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem dod pilnīgu brīvību sadalīt resursus un aktīvus starp juridiskajām personām, kas veido grupu. Šī brīvība attiecībā uz sadali ietver iespēju patstāvīgi organizēt dažādas darbības vai nu vairākās nodaļās vienā sabiedrībā, vai vairākās sabiedrībās vienas grupas ietvaros. Šī brīvība ietver iespēju mainīt uzņēmumu iekšējo organizāciju, vajadzības gadījumā pārdalot to darbības un aktīvus starp nodaļām vai sabiedrībām.
- (73) Itālija arī apgalvoja, ka saskaņā ar piemērojamiem Savienības noteikumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var būt vairāku aktīvu saņēmējs, ko nodrošina citas tās pašas grupas sabiedrības, un, iespējams, kļūt par šādu aktīvu īpašnieku neatkarīgi no tā, vai tie sākotnēji bija iedalīti citam grupas uzņēmumam. Turklāt Itālija norāda, ka *a fortiori* attiecīgā rīcības brīvība saskaņā ar Savienības tiesisko regulējumu ir piemērojama arī tad, ja grupas ietvaros nodotos aktīvus nevar kvalificēt kā “infrastruktūru”.
- (74) Tādējādi Itālija uzskata, ka lēmumā par procedūras sākšanu minētie pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir FS grupā veiktās pārstrukturēšanas darbības, kuras ir pilnīgi likumīgas un atbilst plašajai rīcības brīvībai, kas Savienības tiesību aktos ir piešķirta dzelzceļa grupām, lai tās organizētu savu struktūru un darbības pēc saviem ieskatiem.
- (75) Itālija apgalvo, ka šajā gadījumā attiecīgās reorganizācijas darbības sākās 21. gadsimta pirmajos gados, bet aizkavējās vairāku iemeslu dēļ (sk. 17. apsvērumu). Turklāt Itālija atsaucas uz FS izvirzītajiem argumentiem (sk. 6.1.1. iedaļu), lai apgalvotu, ka attiecīgās darbības atbilst “ekonomiskai un rūpnieciskai pieejai”. FS un Itālija uzskata, ka šīs darbības bija paredzētas, lai optimizētu grupas resursu sadali dažādās attiecīgajās darbības jomās.

5.2. Valsts atbalsta neesība aktīvu nodošanas gadījumā

- (76) Attiecībā uz to aktīvu nodošanu, uz kuriem attiecas izmeklēšana, Itālija apgalvo, ka nav izpildīti LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kumulatīvie nosacījumi, lai pasākumu varētu uzskatīt par valsts atbalstu.

⁽⁵¹⁾ Tiesas 2013. gada 28. februāra spriedums Komisija/Vācija, lieta C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.

⁽⁵²⁾ Tiesas 2013. gada 3. oktobra spriedums Komisija/Itālija, lieta C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.

⁽⁵³⁾ Tiesas 2013. gada 28. februāra spriedums Komisija/Vācija, lieta C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 49. punkts.

⁽⁵⁴⁾ Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju uz to, protams, attiektos prasība par Direktīvas 2012/34/ES 7. pantā minēto “būtisku funkciju” neatkarību.

5.2.1. Attiecināmība

- (77) Saistībā ar attiecināmību uz Itālijas valsti Itālija norāda, ka FS vadība ir neatkarīga no tā publiskā akcionāra (EFM) un ka pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, tas ir veicis bez jebkādas valsts iejaukšanās vai iesaistīšanās, ar pilnīgu komerciālo autonomiju un saskaņā tikai ar uzņēmējdarbības loģiku. Itālija atsaucas uz *Stardust Marine* judikatūru ⁽⁵⁵⁾.
- (78) Ņemot vērā lietas apstākļus, Itālija uzskata, ka FS grupas uzņēmumi, kas iesaistīti aktīvu nodošanā, rīkojās neatkarīgi no publiskā akcionāra (EFM). Itālija īpaši norāda, ka 2009. gada rīkojums neliek apšaubīt attiecināmības uz Itālijas valsti neesību: 2009. gada rīkojums esot "vispārīga tiesību norma ar politisku mērķi, kas pieņemta saskaņā ar Likumu Nr. 400/1988, un tādējādi tā tikai pauž politisku gribu, bet nerada tiešas sekas" ⁽⁵⁶⁾. Itālijas iestādes uzskata, ka 2009. gada rīkojuma nesaistošo raksturu apstiprina fakts, ka FS vai RFI nekad nav īstenojuši minētā rīkojuma 1. pantu, kas paredz konkrētu termināļu un kravas iekārtu nodošanu *Trenitalia*.

5.2.2. Valsts līdzekļi

- (79) Itālija apgalvo, ka pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana, nebija tiešas vai netiešas ietekmes uz valsts budžeta līdzekļiem, pār kuriem valstij bija faktiskā kontrole. Itālija piebilst, ka:
- a) attiecīgās darbības ir kopīgas korporatīvās sadalīšanas darbības, kas notiek FS grupā: tāpēc lēmumi par tām tika pieņemti, īstenojami un tie radīja juridiskas un ekonomiskas sekas tikai FS grupai;
 - b) šīs darbības izpaudās kā tādu aktīvu un akciju pārdale, kas jau ietilpa FS grupā un kam tādējādi nebija nekādas ietekmes uz tās kopējo sastāvu, kurš pēc darījumiem palika nemainīgs.

5.2.3. Ekonomiska priekšrocība

5.2.3.1. Vispārīgi apsvērumi

- (80) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju lēmumā par procedūras sākšanu attiecīgās darbības nepareizi pielīdzinātas pirkumam bez maksas. Aktīvu nodošanai, uz kuru attiecas procedūra, ir pilnīgi cita juridiskā un ekonomiskā būtība. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju tā ir sadalīšanas darbība FS grupas ietvaros, t. i., pārstrukturēšanas darbība, kas tiek vispārēji izmantota publiskās un privātās grupās un ko reglamentē Savienības un valsts uzņēmējdarbības tiesības. Proti, attiecībā uz sadalīšanu Itālija norāda, ka šāda veida darbības Savienības līmenī reglamentē Padomes Direktīva 82/891/EEK ⁽⁵⁷⁾. Minētajā direktīvā noteikts (sk. 2. pantu) ⁽⁵⁸⁾, ka "sadalīšana" ietver sabiedrības, kas saņem aktīvus (darbības rezultātā), akciju nodošanu tās sabiedrības akcionāriem, kura zaudē aktīvus (šīs darbības ietvaros). Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju līdzīgos gadījumos aktīvu nodošana nenotiek apmaiņā pret cenas samaksu,

⁽⁵⁵⁾ Tiesas 2002. gada 15. maija spriedums Francija/Komisija, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽⁵⁶⁾ Valsts padomes 2011. gada 6. aprīļa spriedums lietā RG Nr. 4639/2009 par dažādu dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumu ārkārtas sūdzību par 2009. gada rīkojumu.

⁽⁵⁷⁾ Padomes Sestā direktīva 82/891/EEK (1982. gada 17. decembris), kas pamatojas uz Līguma 54. panta 3. punkta g) apakšpunktu un attiecas uz akciju sabiedrību sadalīšanu (OV L 378, 31.12.1982, 47. lpp.)

⁽⁵⁸⁾ Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju Direktīva 82/891/EEK reglamentē uzņēmējdarbības tiesību jautājumus. Atsaucoties uz Itālijas tiesību sistēmu, Itālija norāda, ka saskaņā ar Civillkodeksa noteikumiem, ja sadalāmā sabiedrība un sabiedrība, kurai tiek nodoti aktīvi, pieder vienai un tai pašai mātessabiedrībai, šī sadalīšana var tikt īstenota vienkāršotā procesā, kas noteikts Civillkodeksa 2506.ter un 2505. panta normās. Šādā gadījumā nav piemērojami noteikumi, kas paredzēti Civillkodeksa 2501.ter panta pirmās daļas 3. punktā (akciju maiņas koeficients un jebkuri maksājumi skaidrā naudā), 4. punktā (akciju sadales kārtība) un 5. punktā (sākuma datums līdzdalībai ar piešķirtajām akcijām saistītajā peļņā), kā arī Civillkodeksa 2501.quinquies panta (administratīvās iestādes ziņojums) vai 2501.sexies panta (ekspertu ziņojums) noteikumi. Kopumā saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju attiecīgo aktīvu nodošanai izmantotā kārtība neietver nodoto aktīvu novērtēšanu, jo aktīvi palika grupas īpašumā (tie tikai kļuva par cita grupas uzņēmuma īpašumu, pamatojoties uz uzskaites vērtību), un jaunas emitētās akcijas tiek piešķirtas mātesuzņēmumam atbilstoši saņēmēja meitasuzņēmuma aktīvu pieaugumam.

bet gan piešķirot akcijas partnerim (un tādējādi tā nav aktīvu nodošana par cenu, bet gan par akcijām). Tā kā darbība vienkārši ir iekšējas pārstrukturēšanas īstenošana, tā ir neitrāla attiecībā uz FS grupu kopumā. (Atsevišķu) aktīvu vienkārša pārvietošana no vienas vietas uz citu notiek vienas un tās pašas grupas ietvaros ⁽⁵⁹⁾.

- (81) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju izskatāmo aktīvu nodošana ekonomiskā ziņā ir identiska pārdalei starp viena uzņēmuma iekšējām nodaļām, neietver jaunu kapitāla iepludināšanu FS grupā un aprobežojas tikai ar iekšēju pārstrukturēšanu: tādējādi tā nepiešķir priekšrocības un tātad nav uzskatāma par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu. Itālija apgalvo, ka šo novērtējumu apstiprina arī Komisijas judikatūra, jo īpaši lietās *Banque Postale* ⁽⁶⁰⁾ un *Chronopost* ⁽⁶¹⁾, ko apstiprinājusi Tiesa ⁽⁶²⁾.
- (82) Itālija papildināja savus sākotnējos apsvērumus, iesniedzot trīs neatkarīgu ekspertu pētījumus, kas pierāda, ka aktīvu nodošana atbilst tirgus apstākļiem un tādējādi nerada nekādas ekonomiskas priekšrocības saņēmējiem uzņēmumiem, proti, *FS Logistica* un *Trenitalia*. 5.2.3.2. iedaļā ir sniegta informācija par trim pētījumiem.

5.2.3.2. Itālijas iesniegtie neatkarīgu ekspertu pētījumi

1) PwC 2019. gada aprīļa pētījums par aktīvu nodošanu *Trenitalia* un *FS Logistica*

- (83) *PricewaterhouseCoopers* ⁽⁶³⁾ ("PwC") 2019. gada aprīļa pētījumā ir aplēsta aktīvu nodošanas rentabilitāte, aprēķinot un pēc tam salīdzinot trīs darījumā iesaistīto uzņēmumu (*Trenitalia* un *FS Logistica*, saņēmēju un sākotnējā īpašnieka RFI) uzņēmuma vērtību divos scenārijos: i) faktiskais scenārijs (ar aktīvu nodošanu) un ii) hipotētisks scenārijs (bez aktīvu nodošanas). Rezultāti liecina, ka saņēmēju, proti, *Trenitalia* un *FS Logistica*, uzņēmuma vērtība pirmajā scenārijā ir augstāka nekā otrajā scenārijā, savukārt sākotnējam īpašniekam, proti, RFI, tā ir pretēja.
- (84) Uzņēmuma vērtība ir pašu kapitāla un parāda tirgus vērtības summa, un tādējādi tā atspoguļo uzņēmuma vērtību kopumā, t. i., gan no parāda turētāju, gan akcionāru viedokļa. Pētījumā tiek aplēsta uzņēmuma vērtība, izmantojot diskontētās naudas plūsmas metodi, ko veido gaidāmās "brīvās naudas plūsmas uzņēmumam" (FCFF) pašreizējās vērtības aprēķināšana ⁽⁶⁴⁾.
- (85) Attiecībā uz katru scenāriju un katru uzņēmumu, kas piedalās aktīvu nodošanā, PwC 2019. gada aprīļa pētījumā ir izmantotas FCFF prognozes līdz 2017. gadam, pievienojot galīgo vērtību par periodu pēc 2017. gada. Galīgā vērtība, kas atspoguļo katra tāda uzņēmuma vērtību, kurš piedalās aktīvu nodošanā pēc 2017. gada, izriet no Gordona izaugsmes formulas piemērošanas ⁽⁶⁵⁾. Gordona izaugsmes formulā tiek pieņemta normalizētā FCFF pastāvīgās izaugsmes temps. Normalizācija nozīmē, ka kapitālizdevumi ("capex") tiek noteikti vienādi ar nolietojumu, neto apgrozāmā kapitāla izmaiņas tiek noteiktas vienādas ar nulli un pieņemts, ka peļņas norma ir tāda pati kā plānošanas perioda pēdējā gadā. Visbeidzot, attiecībā uz katru scenāriju pētījumā katra aktīvu nodošanā

⁽⁵⁹⁾ Šajā ziņā Itālija norāda, ka atsevišķi nodošanas gadījumi attiecas arī uz aktīviem, kurus RFI atgrieza citas FS sabiedrības, proti, tika nodotas *Torino Orbassano* un *Madalonis Marcanise* termināļu daļas, kas līdz šim piederēja *FS Logistica*.

⁽⁶⁰⁾ Komisijas 2005. gada 21. decembra Lēmums par iespējamu valsts atbalstu, ko Francija piešķirusi *Banque Postale* izveidei un darbībai, C(2005) 5421 (OV C 21, 28.1.2006., 4. lpp.).

⁽⁶¹⁾ Komisijas 1997. gada 1. oktobra Lēmums par iespējamu valsts atbalstu, ko Francija piešķirusi *SFMI-Chronopost*, C(1997)3146 (OV L 164, 9.6.1998., 37. lpp.).

⁽⁶²⁾ Tiesas 2008. gada 1. jūlija spriedums *Chronopost/Ufex* u.c., apvienotās lietas C-341/06 P un C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

⁽⁶³⁾ *PricewaterhouseCoopers* ir pazīstams ekonomikas konsultants.

⁽⁶⁴⁾ Brīvas naudas plūsmas uzņēmumam (FCFF) ir pamatdarbības un ieguldījumu naudas plūsmu summa. Tās neietver naudas plūsmas no finansēšanas darbībām, t. i., procentu izmaksas, dividendes, ar parādu saistītās ienākošās un izejošās plūsmas. Tādējādi FCFF ir visa uzņēmuma, proti, gan parāda turētāju, gan akcionāru, gūtās peļņas mērs.

⁽⁶⁵⁾ Gordona izaugsmes formula tiek izmantota, lai noteiktu konkrēta aktīva vērtību, pieņemot, ka aktīvi dod noteiktu peļņu, kas pastāvīgi pieaug ar noteiktu nemainīgu likmi.

Gordona izaugsmes formula, $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$ kur TV ir galīgā vērtība, NCF ir normalizēta naudas plūsma (kā norādīts 85. apsvērumā), "g" ir naudas plūsmu pastāvīgā pieauguma likme un WACC ir vidējā svērtā kapitāla cena.

iesaistītā uzņēmuma vērtība ir aprēķināta kā *FCFF* pašreizējo vērtību un galīgās vērtības summa, par diskonta likmi izmantojot uzņēmumam raksturīgo vidējo svērto kapitāla cenu ⁽⁶⁶⁾ (*WACC*).

- (86) Naudas plūsmu atšķirība scenārijā ar nodošanu un bez tās atspoguļo sinerģiju, ko *FS* grupa varēja gaidīt no pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana. *RFI* aktīvu nodošana *Trenitalia* liek *RFI* zaudēt peļņu, kas vienāda ar nomas maksu par aktīviem, kurus tas iznomāja *Trenitalia* bez saistītajām izmaksām, t. i., īpašuma nodokļus un nolietojumu. Pēc nodošanas *Trenitalia* gūst *RFI* negūto peļņu. Pēc nodošanas *Trenitalia* gūst labumu arī no ienākumiem no ieguldījumiem, kuru mērķis ir uzlabot aktīvus un kuri netiktu veikti, ja *RFI* paliktu šo aktīvu īpašnieks (sk., piemēram, 98. un 99. apsvērumu). Šo ieguldījumu mērķis ir racionalizēt *Trenitalia* ritošā sastāva uzturēšanas procesu, un tie cita starpā ietver tehniskās apkopes darbnīcu strukturālās izmaiņas, to izvietojuma izmaiņas, automatizācijas izmaksas un pielāgošanos jauniem ritošā sastāva veidiem. Kopumā pētījumā norādīts, ka aktīvu nodošana būtu ļāvusi *Trenitalia* veikt ieguldījumus apjomā, kas būtu par 205 miljoniem EUR lielāks nekā scenārijā, kad aktīvi pieder *RFI*. Šie papildu ieguldījumi laikposmā no 2010. gada līdz 2017. gadam ⁽⁶⁷⁾ būtu atgriezušies uzturēšanas izmaksu ietaupījumā 382,55 miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar scenāriju, kurā aktīvi pieder *RFI*. Tāpēc *FS* līmenī sinerģija, kas izriet no *RFI* aktīvu nodošanas *Trenitalia*, ir ienākums no ieguldījumiem, kuru mērķis ir uzlabot aktīvus.
- (87) *RFI* aktīvu nodošana *FS Logistica* liek *RFI* zaudēt peļņu, kas vienāda ar nomas maksu par aktīviem, kurus tas iznomāja *FS Logistica*, atskaitot saistītās izmaksas, t. i., īpašuma nodokļus un nolietojumu. Tomēr nodošana rada ieguvumus *FS Logistica*, ko rada ieguldījumi, kuru mērķis ir uzlabot aktīvus, un lielākus ieņēmumus no šo aktīvu iznomāšanas tirgū. Ieguldījumu mērķis ir palielināt platību, kas pieejama īrei tirgū (piemēram, esošo aktīvu ārkārtas tehniskā apkope, jaunu noliktavu būvniecība, kopuzņēmumi jaunu termināļu būvniecībai), un laikposmā no 2010. gada līdz 2017. gadam to apmērs ir 38,2 miljoni EUR. Kopumā saskaņā ar pētījumu *FS Logistica* ieguvumi ievērojami kompensē *RFI* zaudējumus, jo *FS Logistica*, būdams uzņēmums kurš specializējies loģistikas jomā, spēj iegūt lielāku vērtību no nodotajiem aktīviem.
- (88) Pētījumā konstatēts, ka scenārijā ar aktīvu nodošanu, kas veikta par labu *Trenitalia* un *FS Logistica*, aplēstā uzņēmuma vērtība ir 4 639 miljoni EUR *Trenitalia*, 82 miljoni EUR *FS Logistica* un 2 206 miljoni EUR *RFI*. Hipotētiskā scenārija (bez aktīvu nodošanas) gadījumā pētījumā konstatēts, ka uzņēmuma vērtība ir 4 315 miljoni EUR *Trenitalia*, 56 miljoni EUR *FS Logistica* un 2 234 miljoni EUR *RFI*. Kopumā aktīvu nodošanas ietekmi veido *Trenitalia* uzņēmuma vērtības pieaugums 325 miljonu EUR apmērā un *FS Logistica* 26 miljonu EUR apmērā, kā arī *RFI* uzņēmuma vērtības samazinājums 28,3 miljonu EUR apmērā. Pētījums arī liecina, ka no kopējā *RFI* uzņēmuma vērtības samazinājuma (28,3 miljoni EUR) 16,4 miljoni EUR ir attiecināmi uz nodošanu *Trenitalia*, bet pārējie – uz nodošanu *FS Logistica* ⁽⁶⁸⁾.
- (89) Kopumā *PwC* 2019. gada aprīļa pētījumā ir secināts, ka aktīvu nodošanas sinerģijas rezultātā uzņēmumu vērtības pieaugums saņēmējiem (325 miljoni EUR *Trenitalia* un 26 miljoni EUR *FS Logistica*) pārsniedz *RFI* zaudējumus (28,3 miljoni EUR). No tā izriet, ka *FS* grupas līmenī pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, palielināja uzņēmuma vērtību par 322,7 miljoniem EUR.

⁽⁶⁶⁾ *WACC* nosaka kā vidējo svērto no pašu kapitāla izmaksām un parāda izmaksām pēc nodokļu samaksas, izmantojot svērumu, kas vienāds ar aktīvu nodošanā iesaistīto uzņēmumu kapitāla struktūru.

⁽⁶⁷⁾ Gan ieguldījumi, gan izmaksu ietaupījumi ir summas no 2010. gada līdz 2017. gadam bez diskontēšanas.

⁽⁶⁸⁾ Citiem vārdiem sakot, *PwC* 2019. gada aprīļa pētījumā lēsts, ka *RFI* uzņēmuma vērtība būtu bijusi 2 222,1 miljoni EUR, ja aktīvi tiktu nodoti tikai *FS Logistica*, savukārt, ja aktīvi tiktu nodoti tikai *Trenitalia*, *RFI* uzņēmuma vērtība būtu bijusi 2 217,6 EUR.

2) PwC 2019. gada decembra pētījums par aktīvu nodošanu *Trenitalia*

- (90) PwC 2019. gada decembra pētījums ir papildu novērtējums par *RFI* aktīvu nodošanas *Trenitalia* rentabilitāti. Tāpat kā PwC 2019. gada aprīļa pētījumā, arī PwC 2019. gada decembra pētījumā ir salīdzināta *RFI* un *Trenitalia* rentabilitāte scenārijos ar aktīvu nodošanu un bez tās. Galvenā atšķirība starp abiem pētījumiem ir tā, ka PwC 2019. gada decembra pētījumā rentabilitāte ir ņemta vērā pašu kapitāla vērtības, nevis uzņēmuma vērtības izteiksmē. Uzņēmuma vērtība attiecas uz uzņēmumu kopumā, t. i., vērtību, kas uzkrājas gan parādam, gan akcionāriem, savukārt pašu kapitāla vērtība atspoguļo tikai uzņēmuma vērtību no akcionāru viedokļa.
- (91) PwC 2019. gada decembra pētījumā pašu kapitāla vērtība aplēsta, izmantojot modeli "diskontēta naudas plūsma uz pašu kapitālu", ko veido akcionāriem pieejamo brīvo naudas plūsmu (*FCFE*) pašreizējā vērtība. Šīs naudas plūsmas ir summa, ko veido uzņēmumā ienākošās brīvās naudas plūsmas, kuras izmanto, lai aprēķinātu uzņēmuma vērtību (sk. 84. apsvērumu), un naudas plūsmas no finansēšanas darbībām, t. i., kopējā ienākošā naudas plūsma no jauna parāda finansēšanas darbībām, atskaitot tādas izejošās naudas plūsmas kā procentu maksājumus un parāda atmaksu⁽⁶⁹⁾. Tādējādi *FCFE* ļauj izmērīt, cik daudz naudas ir pieejams iespējamai dividendžu izmaksai akcionāriem. Visbeidzot, pašu kapitāla vērtības iegūšanai aprēķina pašreizējo vērtību brīvās naudas plūsmām pašu kapitālā, izmantojot pašu kapitāla izmaksas kā diskonta likmi.
- (92) Gan attiecībā uz *RFI*, gan *Trenitalia* un abos scenārijos ar aktīvu nodošanu un bez tās PwC 2019. gada decembra pētījumā brīvās naudas plūsmas pašu kapitālā iegūst, pieskaitot prognozētās naudas plūsmas finansēšanas darbības uzņēmuma brīvajām naudas plūsmām 2019. gada aprīļa pētījumā. PwC 2019. gada decembra pētījumā ir iekļauta arī pašu kapitāla galīgā vērtība uzņēmējdarbības plāna perioda beigās, proti, 2018. gadā. Šī galīgā vērtība ir iegūta, piemērojot Gordona izaugsmes formulu, kas paredz brīvu naudas plūsmu pastāvīgu pieaugumu pašu kapitālam ar nemainīgu likmi, sākot no šo naudas plūsmu normalizētā līmeņa. Brīvās naudas plūsmas uzņēmumam normalizēšana atbilst aprēķiniem PwC 2019. gada aprīļa pētījumā (85. apsvēruma), savukārt naudas plūsmu finansēšanas darbību gadījumā finanšu izdevumi tiek noteikti nedaudz zemākā vērtībā nekā uzņēmējdarbības plāna perioda pēdējā gadā un parāda atmaksas un parāda vērtspāpīru emisija ir vienāda ar nulli. Visbeidzot, PwC 2019. gada decembra pētījumā *RFI* un *Trenitalia* pašu kapitāla vērtību iegūst kā attiecīgā uzņēmuma brīvo naudas plūsmu pašu kapitālā pašreizējo vērtību katrā scenārijā, kā diskonta likmi izmantojot attiecīgā uzņēmuma pašu kapitāla izmaksas.
- (93) PwC 2019. gada decembra pētījumā *Trenitalia* un *RFI* pašu kapitāla vērtība aplēsta attiecīgi 1 102,3 miljoni un 3 813,7 miljoni EUR scenārijā ar aktīvu nodošanu un attiecīgi 964,2 miljoni un 3 830,4 miljoni EUR hipotētiskajā scenārijā. Šīs aplēses nozīmē, ka *RFI* aktīvu nodošana *Trenitalia* sniedza akcionāriem ieguvumu grupas līmenī, jo tā radīja papildu pašu kapitālu *Trenitalia* 138,1 miliona EUR apmērā un samazināja *RFI* pašu kapitālu tikai par 16,7 miljoniem EUR. Tādējādi PwC 2019. gada decembra pētījums papildus PwC 2019. gada aprīļa pētījumam sniedz vēl vienu kvantitatīvu novērtējumu priekšrocībai, ko sniedz *RFI* aktīvu nodošana *Trenitalia*, skatot no FS grupas perspektīvas.

3) E.CA pētījums

- (94) Ekonomikas konsultanta E.CA 2019. gada jūnija E.CA⁽⁷⁰⁾ pētījums papildina abus iepriekš minētos pētījumus, un tajā novērtēta PwC 2019. gada aprīļa pētījuma noturība. Turklāt tajā ir izskaidrots nodošanas ekonomiskais pamatojums un atbalstīta PwC 2019. gada aprīļa pētījuma metodikas izvēle.

⁽⁶⁹⁾ Naudas plūsmas finansēšanas darbības ietver procentu maksājumus, atskaitot nodokļus, parāda atmaksu un parāda vērtspāpīru emisiju.

⁽⁷⁰⁾ E.CA ir pazīstams ekonomikas konsultants, ko FS grupa ir norīkojusi tehniskās ekspertīzes nodrošināšanai šajā lietā.

- (95) Attiecībā uz metodiku E.CA pētījumā ir paskaidrots, kāpēc uzņēmuma vērtības metode ir piemērota, lai noteiktu efektivitātes pieaugumu, ko rada aktīvu nodošana, salīdzinājumā ar pašu kapitāla vērtības metodi. Iemesls ir tāds, ka uzņēmuma vērtības metode ir vērsta uz ieņēmumiem un izmaksām, ko rada uzņēmums kopumā, t. i., tur, kur rodas efektivitātes ieguvumi. Turpretī pašu kapitāla vērtības metodei ir nepieciešamas prognozes par naudas plūsmām no finansēšanas darbības, un nav paredzams, kā tās varētu tieši ietekmēt efektivitātes pasākumi, kas motivē aktīvu nodošanu. Tāpēc ekonomikas konsultants E.CA uzskata, ka ir lietderīgāk izmantot uzņēmuma vērtības metodi, lai novērtētu aktīvu nodošanas rentabilitāti.
- (96) E.CA 2019. gada jūnija pētījumā ir izvērtēti arī pieņēmumi, kas PwC 2019. gada aprīļa pētījumā izdarīti par WACC. Lai gan PwC 2019. gada aprīļa pētījums pamatojas uz vienu WACC vērtību, lai aplēstu uzņēmuma vērtību, E.CA 2019. gada jūnija pētījumā katram uzņēmumam, kas piedalās aktīvu nodošanā, ir noteikts WACC vērtību diapazons, mainot galvenos WACC aprēķinā izmantotos parametrus, proti, beta, pašu kapitāla riska prēmiju un bezriskā procentu likmi ⁽⁷¹⁾.
- (97) E.CA 2019. gada jūnija pētījums apstiprina rezultātus, kas gūti PwC 2019. gada aprīļa pētījumā par sinerģijām, kuras izriet no aktīvu nodošanas. Tajā konstatēts, ka augstākais aplēstais RFI vērtības zudums, kas iegūts, izmantojot RFI uzņēmuma WACC diapazona zemāko vērtību, ir 56 miljoni EUR, savukārt zemākais aplēstais *Trenitalia* un *FS Logistica* vērtības pieaugums, kas iegūts, izmantojot šo uzņēmumu WACC diapazona augstāko vērtību, ir attiecīgi 195 un 24 miljoni EUR. Kopumā, pat izmantojot konservatīvas WACC vērtības, radītā vērtība FS līmenī būtu vismaz 163 miljoni EUR ⁽⁷²⁾.
- (98) Visbeidzot, E.CA 2019. gada jūnija pētījumā izskaidrots aktīvu nodošanas pamatojums. Ekonomikas konsultants E.CA uzskata, ka RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* un *FS Logistica* izraisīja pilnvaru decentralizāciju attiecībā uz lēmumu pieņemšanu par šiem aktīviem FS grupā. Saskaņā ar ekonomikas teoriju ⁽⁷³⁾ visatbilstošāk ir decentralizēt lēmumus par nestratēģiskiem, salīdzinoši maziem un parastiem uzņēmējdarbības ieguldījumiem, par kuriem meitasuzņēmumu vai nodaļu vadītāju rīcībā, visticamāk, ir labāka informācija nekā viņu augstāka līmeņa vadītājiem. Ja šie lēmumi tiktu pieņemti centralizētā līmenī, tie neradītu vislabāko rezultātu. Tas ir tāpēc, ka nodaļu vadītājiem nebūtu stimula dalīties ar informāciju, jo daļa no šo lēmumu radītajām priekšrocībām tiktu darīta zināma viņu augstāka līmeņa vadītājiem.
- (99) E.CA 2019. gada jūnija pētījumā secināts, ka minētā ekonomikas teorija attiecas uz RFI aktīvu nodošanu *Trenitalia* un *FS Logistica*. Šiem diviem uzņēmumiem nodotie aktīvi tika izmantoti parastajām darbībām, piemēram, loģistikas un tehniskās apkopes darbībām, kas nebija daļa no RFI pamatdarbības. Tāpēc ekonomikas konsultants E.CA uzskata, ka ir pamatoti pieņemt, ka RFI nebija tāda paša līmeņa informācijas kā *Trenitalia* un *FS Logistica* par to, kā izmantot šos aktīvus. E.CA uzskata, ka ekonomikas teorija (sk. 98. apsvērumu) nozīmē, ka bez aktīvu nodošanas *Trenitalia* un *FS Logistica* nebūtu veikuši 86. un 87. apsvērumā aprakstītos ieguldījumus vai nebūtu veikuši ieguldījumus tādā pašā līmenī, jo daļu ieguvumu saņemtu RFI. E.CA 2019. gada jūnija pētījumā arī norādīts, ka FS grupa principā būtu varējusi izstrādāt vienošanās sarunu shēmu, kas paredzētu, ka RFI nodrošina savus ieguldījumus apmaiņā pret *Trenitalia* un *FS Logistica* sniegtu kompensāciju, un kas būtu varējusi novest pie tikpat izdevīgas ieguldījumu stratēģijas, kāda izrietēja no aktīvu nodošanas. Tomēr saskaņā ar E.CA pētījumu ir pamatoti gaidīt, ka ar līgumu slēgšanu, neatbilstībām laikā un kavēšanos radītās problēmas nelautu šai vienošanās sarunu shēmai dot visizdevīgāko ieguldījumu rezultātu, ja vien aktīvi nepiederētu aģentam, kas gūtu labumu no šiem ieguldījumiem.

⁽⁷¹⁾ Akcijas beta ir akcijas riska līmeņa rādītājs, kas atspoguļo, cik lielā mērā akcijas ienesīgums ir atkarīgs no kopējā akciju tirgus ienesīguma. Jo lielāka ir beta, jo lielāks ir akcijas riska līmenis. Pašu kapitāla riska prēmija ir starpība starp akciju tirgus ienesīguma indeksu un bezriskā procentu likmi. Bezriskā procentu likme ir aktīva ienesīgums bez saistību neizpildes riska. Bezriskā procentu likme, beta un pašu kapitāla riska prēmija ir nepieciešamie lielumi, lai noteiktu pašu kapitāla cenu.

⁽⁷²⁾ Šo skaitli iegūst šādi: 195 miljoni EUR + 24 miljoni EUR – 56 miljoni EUR.

⁽⁷³⁾ Sk., piemēram, Aghion P, Tirole J., "Formal and real decision authority in organisations", *Journal of political economy*, 1.2.1997., 105. sēj. Nr. 1, 1.–29. lpp.; Milton H, Raviv A., "Allocation of decision-making authority", *Review of Finance*, 9.3.2005., 353.–383. lpp.

(100) Pamatojoties uz šiem pētījumiem, Itālija uzskata, ka aktīvu nodošana atbilda tirgus apstākļiem.

5.2.4. Konkurences izkropļojumi

(101) Itālija apgalvo, ka Savienības līmenī dzelzceļa transporta tirgu liberalizācija attiecībā uz kravu pārvadājumiem sākās 2007. gadā un pasažieru pārvadājumu jomā – 2010. gadā. Valsts atbalsta noteikumus piemēro tikai pēc minētajiem datumiem, un visus iepriekšējos intervences pasākumus, ja tie atbilst pārējiem LESD 107. panta 1. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, nevar kvalificēt kā “atbalstu” vai, vēl jo vairāk, kā “pastāvošu atbalstu”. Šajā saistībā Itālija norāda, ka lēmums par aktīvu nodošanu laikposmā no 2007. gada līdz 2011. gadam jau bija pieņemts FS grupas pārstrukturēšanas laikā 2000.–2001. gadā, proti, laikā, kad netiek apstrīdēts, ka tirgus vēl nebija liberalizēts. Turklāt Itālija atgādina, ka gandrīz visi 2009. gadā nodotie aktīvi ir paredzēti dzelzceļa pasažieru pārvadājumu darbībām, kas tika liberalizētas tikai vēlāk ⁽⁷⁴⁾.

(102) Itālija atsaucas arī uz spriedumu *Chronopost* ⁽⁷⁵⁾. Itālijas ieskatā, minētajā lietā Tiesa ir apstiprinājusi, ka aktīvu nodošana, veicot korporatīvas darbības grupas ietvaros, nerada vai nedraud radīt konkurences izkropļojumus.

6. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

6.1. FS

6.1.1. Apsvērumi par aktīvu nodošanas procesiem

(103) FS atbalsta Itālijas nostāju, kas apkopota 5.2. sadaļā. FS piebilst, ka lēmums nodot RFI aktīvus *Trenitalia* un *FS Logistica* tika pieņemts ilgi pirms faktiskajiem nodošanas datumiem. FS piebilst, ka nodotie aktīvi nebija nedz būtiski, nedz nepieciešami Itālijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai. Saskaņā ar FS sniegto informāciju nodotos aktīvus veido: lielas remonta darbnīcas, darbnīcas un noliktavas, kas atrodas ārpus dzelzceļa robežām; zemes gabali un stāvlaukumi, kas atrodas ārpus dzelzceļa teritorijas robežām vai, ja tie atrodas to robežās, nav vajadzīgi dzelzceļa pārvadājumiem; pasažieru ēkas; dienesta ēkas, citas ēkas, kas “nav vajadzīgas” dzelzceļa ekspluatācijai, un citas ēkas, kas “nav izmantojamas” to paredzētā lietojuma dēļ (piemēram, kafejnīcas un arodskolas).

(104) FS apgalvo, ka RFI aktīvu nodošanu *Trenitalia* un *FS Logistica* aktīvu pārdales procesā aizkavēja juridiskas un tehniskas problēmas, jo īpaši tehniski un kadastrāli iemesli. Pirmkārt, lai gan uzņēmuma datubāzē aktīvi bija reģistrēti jau kopš 1999. gada, bija jāveic pārbaudes uz vietas, lai noteiktu un precīzi definētu šo aktīvu lielumu (tostarp to kadastrālās robežas) un to vērtību, pirms tie tiek piešķirti dažādām struktūrvienībām. Šie aktīvi ietvēra tehniskās apkopes darbnīcas, daudzfunkcionālas dinamiskās iekārtas, lielas tehniskās apkopes darbnīcas, atsevišķus kravas termināļus un citus nekustamos īpašumus.

(105) Otrkārt, procesu palēnināja arī nozares regulējuma izmaiņas Savienības līmenī: sešu gadu laikā tika izdoti trīs dzelzceļa direktīvu kopumi, un katrs būtiski mainīja attiecīgo uzņēmumu tiesisko regulējumu un tādējādi arī uzņēmējdarbības plānus un vadību.

(106) Šie sarežģījumi sākotnēji tika novērsti, vienkāršojot aktīvu piešķiršanu dažādiem grupas sastāvā esošiem uzņēmumiem. RFI saglabāja īpašumtiesības uz nekustamo īpašumu, kura pārvaldīšana nebija infrastruktūras pārvaldītāja pamatuzdevums (sk. 16. un 17. apsvērumu). Attiecīgi daži 103. apsvērumā minētie aktīvi, kas bija nepārprotami saistīti ar jaunizveidotās *Trenitalia* pārvadājumu darbībām, tolaik netika piešķirti *Trenitalia*, bet gan uz laiku palika RFI aktīvu skaitā.

(107) Tomēr tika uzskatīts, ka šī sākotnējā kārtība ir pagaidu kārtība: 2000. gada korporatīvās nodaļšanas laikā jau bija paredzēts, ka šie aktīvi tiks pārdalīti vēlāk.

⁽⁷⁴⁾ Sk. 35. apsvērumu.

⁽⁷⁵⁾ Skatīt 68. zemsvītras piezīmi.

- (108) FS uzskata, ka aktīvu pārdalīšana attiecīgi pārvaldājumu darbībām un infrastruktūras pārvaldībai bija viens no uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam noteiktajiem mērķiem. FS uzskata, ka 2007. gada maijā pieņemtajā uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam bija paredzēta darbību racionalizācija, kas cita starpā jāpanāk, labāk pārvaldot nekustamos īpašumus. Tas ļautu radīt vērtību un attīstīt jaunas uzņēmējdarbības jomas, tai skaitā izveidot jaunu loģistikas operatoru (*FS Logistica*) un uzņēmumu, kas specializēties nekustamā īpašuma attīstīšanā un integrētu pakalpojumu sniegšanā pilsētām un apkārtnēm teritorijām (*FS Sistemi Urbani*).
- (109) Dažādos kravas termināļos izvietoto 10 kompleksu nodošana *FS Logistica*, proti, viena no uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam minētajām iniciatīvām, pamatojas uz kravu pārvaldājumu tīkla vispārējo novērtējumu un divējādu analīzi: no vienas puses, aktīvu nodošanas mērķis bija samazināt apkalpošanas vietu skaitu, koncentrējot tās objektos ar labāku darbības veikspēju un atbilstošu tehnisko aprīkojumu; no otras puses, aktīvu nodošanas mērķis bija pārdalīt galvenajos kravas termināļos atrodošos objektus, lai noteiktu, kuri no tiem apkalpo *RFI* un kuri vairs nav strikti nepieciešami *RFI* uzdevumu izpildei saskaņā ar infrastruktūras pārvaldības koncesiju un ņemot vērā pieprasījuma prognozes scenārijus.
- (110) FS apgalvo, ka attiecībā uz nekustamajiem īpašumiem aktīvu nodošanas mērķis ir: i) panākt tādu aktīvu rentablu izmantošanu (nododot tos *FS Logistica*), kurus citādi nevarētu rentabli attīstīt; ii) attīstīt vērtīgas teritorijas un īpašumus, kas paredzēti citiem lietojumiem, nevis kravu vai pasažieru pārvaldājumiem pa dzelzceļu (un kas tika piešķirti *FS Sistemi Urbani*, uz kuru neattiecas šī izmeklēšana); ii) radīt resursus, kas paredzēti uzņēmumu programmu atbalstam.
- (111) FS uzskata, ka šo aktīvu nodošanai izraudzītā metode, t. i., daļēja sadalīšana ⁽⁷⁶⁾, kas kapitāla palielināšanas gadījumā ietver jaunu akciju emisiju (kā 3.1. sadaļā minētā darbība saistībā ar *Trenitalia*) vai akciju turēšanas tiesību nodošanu jauniem uzņēmumiem (kā 3.3. sadaļā minētā darbība saistībā ar *FS Logistica*), ir tipiska grupas iekšējā reorganizācija, ko parasti īsteno uzņēmējdarbības vidē, lai optimizētu uzņēmuma organizatorisko profilu, uzlabotu tā efektivitāti un rezultātus un galu galā veicinātu vērtības radīšanu. FS apgalvo, ka attiecīgā metode līdzsvaro FS grupas kapitāla struktūru, lai grupa varētu veikt ieguldījumus, kas paredzēti uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam, neiepludinot jaunu likviditāti.

6.1.2. Apsvērumi par aktīvu nodošanas uzņēmējdarbības pamatojumu

- (112) FS apgalvo, ka dzelzceļa sistēmu attīstībai vēsturiski bija nepieciešams, lai būtu pieejamas plašas teritorijas dzelzceļa objektu izvietošanai. Šajās zonās papildus sliežu ceļiem, šķirotavām un manevrēšanas ceļiem bieži vien tika uzceltas ēkas dažādiem mērķiem, kas saistīti ar dzelzceļa darbībām: ritošā sastāva uzturēšana, infrastruktūras un ritošā sastāva materiālu noliktavas, materiālu pārbaudes iekārtas, ogļu un degvielas noliktavas, elektroenerģijas apakštācijas, pasažieru stacijas, kravas noliktavas, stāvvietas un piebrauktuves kravu noliktavām, ritošā sastāva novietnes, dzelzceļa personāla apkalpošanas ēkas (piemēram, kafejnīcas, ģērbtuves, dzelzceļa viesnīcas, telpas sabiedriskiem pasākumiem, personāla izmitināšanas vietas). Šāda veida organizācija noveda pie tā, ka vēsturiskie dzelzceļa uzņēmumi gadu desmitu laikā uzkrāja lielu skaitu nekustamo īpašumu. 20. gadsimta otrajā pusē daudzu dzelzceļa līniju slēgšana un vairāku ar dzelzceļa nozari saistītu pakalpojumu nodošana ārpus pakalpojuma sniedzējiem izraisīja “neinstrumentālo aktīvu” uzkrāšanos dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumos. Ar Direktīvu 91/440/EEK ieviestā apsaimniekošanas un uzskaites nošķiršana lika sadalīt visus šādu uzņēmumu aktīvus starp dažādiem dalībniekiem, kuros sadalīja dzelzceļa vēsturiskos uzņēmumus.

⁽⁷⁶⁾ Uzņēmuma daļēja sadalīšana ir process, kurā noteiktu uzņēmējdarbības daļu vai daļas nodala no galvenā uzņēmuma, lai izveidotu patstāvīgu struktūru.

(113) Rezultātā FS vadības galvenais mērķis bija efektīvāk un līdzsvarotāk sadalīt tos aktīvus, kas nebija vajadzīgi to turētājam struktūrai (RFI). FS apgalvo, ka tehniskās apkopes darbnīcu pārdale un nodošana *Trenitalia* (izmantojot 2009. gadā īstenoto daļēju sadalīšanu) atbilda šādiem uzņēmējdarbības apsvērumiem:

- a) tehniskās apkopes novietņu un to papildu teritoriju pārvaldība neietilpa RFI parastajās darbībās, kuras neuzlaboja šos aktīvus un ar kurām tos nevarēja uzlabot, lai padarītu tos efektīvākus un pielāgotu to lietotāja (proti, *Trenitalia*) vajadzībām;
- b) šo aktīvu īpašumtiesību nodošana *Trenitalia*, kas bija atbildīga par visa ritošā sastāva tehniskās apkopes procesa veikšanu, ļāva sākt darbības, lai racionalizētu un pārveidotu tehniskās apkopes objektu tīklu saskaņā ar grupas uzņēmējdarbības plānu;
- c) tehniskās apkopes novietņu tīkla optimizācijai, to reorganizācijai un centru skaita samazināšanai bija vajadzīgas izmaiņas izmantoto tehniskās apkopes novietņu izkārtojumā, no kurām dažas bija saistītas ar ievērojamiem ieguldījumiem;
- d) nodošana palīdzēja panākt aktīvu līdzsvarotāku sadalījumu starp grupas uzņēmumiem.

FS uzskata, ka aktīvu nodošana radīja lielāku atbildību par ieguldīto kapitālu un nostiprināja grupas rūpniecisko stāvokli. Turklāt aktīvu nodošana ļāva *Trenitalia* labāk noteikt ieguldījumu jomas, kas bija nepieciešamas, lai optimizētu tā pakalpojumus un virzītu ieguldījumus.

(114) FS uzskata, ka tehniskās apkopes darbnīcu (pār)dalīšana pilnībā atbilda līdzīgu darījumu būtībai un mērķim, kurus veica FS galvenie konkurenti Savienībā. FS min dažus piemērus, proti, uzņēmumu reorganizāciju, ko tajā pašā laikā īstenoja galvenās Savienības dzelzceļa grupas, jo īpaši SNCF grupa Francijā, RENFE Spānijā, *Deutsche Bahn* grupa Vācijā un SNCB Beļģijā. Saskaņā ar FS sniegto informāciju šie reorganizācijas procesi bieži tika īstenoti, izmantojot korporatīvos darījumus, t. i., daļēju sadalīšanu, kas bija līdzīga FS grupas īstenotajai. Turklāt uzņēmuma reorganizācijas darījumi, ko veic citas Savienības dzelzceļa grupas, apstiprina, ka tehniskās apkopes objekti tika piešķirti tieši dzelzceļa pārvadājumu operatoram vai nodoti tā kontrolē un tika izņemti no infrastruktūras pārvaldītāja aktīviem.

(115) FS piebilst, ka nekustamā īpašuma aktīvu nodošana FS *Logistica*, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, arī atbilst grupas vispārējai uzņēmējdarbības stratēģijai. Aktīvi, kas nodoti FS *Logistica*, ir daļa no kravas iekārtām, ēkām un zemes, kas paredzēta loģistikas darbībām (apstrādei, kravu uzglabāšanai noliktavās un uzglabāšanai), kuras pilnībā ietilpst FS *Logistica* darbībās, kas tam īpaši uzticētas FS grupas ietvaros. FS arī apgalvo, ka aktīvu nodošana ir izrādījies ekonomiski efektīva, par ko liecina atbildības par FS *Logistica* ieguldīto kapitālu un uzņēmuma galveno ekonomisko rādītāju uzlabošanās, kā arī FS *Logistica* darbības peļņas pastāvīgais pieaugums (attiecībā uz īpašuma pārvaldību).

6.1.3. Apsvērumi par atbilstību ES noteikumiem

(116) FS uzskata, ka nedz grozītajā Direktīvā 91/440/EEK, nedz Direktīvā 2012/34/ES nav prasīts, lai atsevišķi uzņēmumi veiktu dzelzceļa pārvadājumu darbības un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību.

(117) FS uzskata, ka Savienības tiesiskais regulējums ļauj dalībvalstīm brīvi noteikt struktūru, organizāciju un aktīvu sadali grupas iekšienē; turklāt tas neierobežo brīvību sadalīt dažādas darbības, resursus un aktīvus dažādos grupas uzņēmumos. FS piebilst, ka ar Savienības tiesisko regulējumu piešķirtā brīvība ir piemērojama vēl jo vairāk tāpēc, ka aktīvi, kas tika nodoti grupas iekšienē, nav kvalificējami kā "infrastruktūra". FS uzskata, ka Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā prasības termināli vai tehniskās apkopes novietnes nav klasificēti kā dzelzceļa infrastruktūra. Attiecīgi FS grupa varēja veikt aktīvu nodošanas procesu pēc saviem iesakiem.

- (118) Turklāt FS apgalvo, ka daļējas sadalīšanas rezultātā īstenotā RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* un *FS Logistica* atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam, kā tas ir noteikts Tiesas judikatūrā, tostarp 1991. gada 21. marta spriedumā *Eni-Lanerossi* lietā C-303/88 ⁽⁷⁷⁾ un spriedumā *Alfa Romeo* lietā C-305/89 ⁽⁷⁸⁾.
- (119) FS apgalvo, ka pienācīga tehniskā apkope ir nepieciešams elements, lai izpildītu nosacījumus, kas paredzēti pakalpojumu līgumā, kurš noslēgts starp *Trenitalia* un Itālijas reģioniem ⁽⁷⁹⁾; tas apstiprina, ka tehniskās apkopes objekti ir nesadalāms *Trenitalia* ieguldījumu programmas elements.
- (120) FS piebilst, ka FS grupas līmenī bija paredzēts, ka plānotie ieguldījumi tehniskajā apkopē uzlabos pakalpojumus un palielinās apgrozījumu un rentabilitāti. Lai pamatotu šo apgalvojumu, FS norāda, ka FS veiktā rentabilitātes analīze liecina, ka tirgū pieprasītā likme ieguldītā kapitāla atdevei ir aptuveni 8 % attiecībā uz *Trenitalia* un 5,5 % attiecībā uz RFI, kā norādīts turpmāk tabulā.

10. tabula

***Trenitalia* un RFI rentabilitātes salīdzinājums 2008. gadā**

<i>Trenitalia</i>	2008. gads (mljrd. EUR)	WACC	% NIC	Svērtā WACC
NIC (neto ieguldītais kapitāls) Vidēji tālie maršruti	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC Reģionāla nozīme	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC Krava	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Ieguldītais kapitāls	6,876			7,6 %
RFI	2008	WACC	% NIC	Svērtais WACC
NIC tradicionālais tīkls	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC Ātrgaitas/lielas jaudas	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Ieguldītais kapitāls	31,330			5,5 %

Avots: FS.

- (121) FS uzskata, ka šī diferencētā rentabilitāte apstiprina, ka sadalīšanas process tika īstenots gan stratēģisku, gan komerciālu iemeslu dēļ un lielākas peļņas gūšanai no ieguldītā kapitāla grupas līmenī.

6.1.4. Apsvērumi par uzņēmējdarbības tiesību un grāmatvedības noteikumu ievērošanu

- (122) FS apgalvo, ka daļējas sadalīšanas rezultātā RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* un *FS Logistica* ir darījumi starp “kopīgi kontrolētiem” uzņēmumiem, jo abi ir FS pilnībā piederoši meitasuzņēmumi. Attiecīgie darījumi tika veikti, izmantojot aktīvu nodošanu grupas ietvaros to uzskaites vērtībā. FS uzskata, ka šī ir pilnīgi likumīga mātesuzņēmuma FS izvēle gan no civiltiesību, gan grāmatvedības viedokļa.

⁽⁷⁷⁾ Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums Itālijas Republika/Komisija (“*Eni-Lanerossi*”), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

⁽⁷⁸⁾ Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums Itālijas Republika/Komisija (“*Alfa Romeo*”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.

⁽⁷⁹⁾ Pakalpojumu līgums, kas noslēgts starp *Trenitalia* un Itālijas reģioniem, bija sabiedrisko pakalpojumu līgums, kurā bija noteikti daudzumi, kvalitātes standarti, maksas un darbības kritēriji, kas saistīti ar pakalpojumiem, kuri *Trenitalia* bija jāsniedz šajos reģionos, kā arī kompensācija, kas jāizmaksā *Trenitalia*.

6.2. Eiropas Dzelzceļa kopiena (CER)

- (123) CER⁽⁸⁰⁾ ieskatā, Direktīvas 91/440/EEK 4. pantā ir noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem attiecībā uz apsaimniekošanu un vadību jābūt neatkarīgiem no valsts, proti, “viņu rīcībā ir tādi līdzekļi, budžeti un konti, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un kontiem”. Saskaņā ar CER minētās direktīvas 5. pantā ir noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var brīvi izveidot savu iekšējo organizāciju, neskarot pienākumu nodalīt grāmatvedības uzskaiti. Šis noteikums neprasa izveidot divus atsevišķus uzņēmumus, un Direktīva 91/440/EEK būtu jāuzskata par *lex specialis*, kas dominē pār konkurences tiesību normām.
- (124) Saskaņā ar CER atbilstoši attiecīgajām Savienības direktīvām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi savā organizācijā un pēc sava lēmuma var brīvi sadalīt tādus aktīvus kā tehniskās apkopes objekti, kravas termināļi un citi nekustamā īpašuma aktīvi, kas nav iekļauti dzelzceļa infrastruktūras definīcijā, kura noteikta Savienības direktīvās (Direktīvas 91/440/EEK 3. pants un Direktīvas 2012/34/ES 3. pants). No rūpniecības viedokļa ritošā sastāva tehniskās apkopes darbnīcas parasti izmanto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums lielākajā daļā dalībvalstu. Visbeidzot, attiecībā uz aktīvu nodošanu vienas un tās pašas valsts uzņēmumu grupas ietvaros CER uzskata, ka 2013. gada 19. marta spriedumā *France Telecom*⁽⁸¹⁾ Tiesa ir precizējusi, ka valsts atbalsta jēdziens nozīmē, ka ir jāpārbauda, vai nepastāv ne valsts budžeta samazinājums, ne papildu finanšu risks valsts budžetam. Aktīvu nodošanas gadījumā tādas grupas ietvaros, ko veido vairāki valsts uzņēmumi, šie divi nosacījumi vienmēr ir izpildīti.

6.3. FerCargo

- (125) Kā norādīts 8. apsvērumā, *FerCargo* pārstāv vairākus Itālijas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kas piedāvā dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus⁽⁸²⁾.

6.3.1. Par aktīvu nodošanu

- (126) *FerCargo* norāda, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, nav viegli izsekojami. RFI gada pārskatos neesot pietiekami atspoguļots *Trenitalia* un *FS Logistica* nodoto aktīvu skaits un būtība.
- (127) *FerCargo* piebilst, ka pretēji tam, ko apgalvo Itālijas iestādes, nodotie aktīvi ir būtiski, lai sniegtu pakalpojumus, kas ietverti minimālajā piekļuves pakalpojumu paketē un sliežu ceļa piekļuvē apkalpošanas objektiem, – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir likumīgas tiesības pieprasīt dalībvalstij nodrošināt šādu piekļuvi, kā tas ir paredzēts Direktīvas 2001/14/EK 5. pantā un 2. pielikumā⁽⁸³⁾. *FerCargo* piebilst, ka Likumdošanas dekrēta Nr. 188/2003 20. pantā, ar kuru šī direktīva tika transponēta valsts tiesību aktos, ir skaidri noteikts, ka starptautiskajām uzņēmumu apvienībām un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības bez diskriminācijas piekļūt kravas termināļiem, šķirotavām, vilcienu formēšanas iekārtām, ritošā sastāva un preču glabātavām, tehniskajai apkopei un citām tehniskām iekārtām un izmantot tās. Likumdošanas dekrēta Nr. 188/2003 13. pantā ir

⁽⁸⁰⁾ Saskaņā ar CER tīmekļvietnē www.cer.be norādīto CER apvieno gandrīz 70 dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, to nacionālās apvienības, kā arī infrastruktūras pārvaldītājus un transportlīdzekļu lizinga uzņēmumus. CER dalībnieki veido 71 % no Eiropas dzelzceļa tīkla garuma, 76 % no Eiropas kravu pārvadājumu uzņēmumiem un 92 % no dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoma Eiropā.

⁽⁸¹⁾ Tiesas 2013. gada 19. marta spriedums *Bouygues SA un Bouygues Télécom SA/Eiropas Komisija u.c. un Eiropas Komisija/Francijas Republika u.c. (“France Telecom”)*, apvienotās lietas C-399/10 P un 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⁾ Saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 2. pielikumu minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:

- a) infrastruktūras jaudas pieprasījumu izskatīšanu;
- b) tiesības izmantot piešķirto jaudu;
- c) atzarojumu un pārmiju lietošanu;
- d) vilcienu kustības kontroli, ieskaitot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un paziņojumus un informāciju par vilcienu kustību;
- e) visu pārējo informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.

paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītājs publicē gada ziņojumu ar nosaukumu *Prospetto Informativo della Rete* ("PIR"), kur minēti būtiskie objekti, piekļuve kuriem būtu jānodrošina visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā tas noteikts Savienības un valsts tiesību aktos.

- (128) *FerCargo* uzskata, ka *PIR* par 2008., 2009. un 2010. gadu liecina, ka laikposmā no 2008. gada līdz 2009. gadam šo būtisko objektu skaits strauji samazinājās no 108 līdz 71 un ka šādas samazināšanās cēlonis bija 2009. gada rīkojums. Tomēr *Trenitalia* publicētajos tehniskajos dokumentos ir norādīts, ka daži aktīvi, kas tika nodoti un tādējādi padarīti nepieejami citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, joprojām tika uzskatīti par tādiem, kas tehniski tiek izmantoti *Trenitalia* darījumu partneru vajadzībām ⁽⁸⁴⁾.
- (129) *FerCargo* uzskata, ka valsts atbalsta noteikumi ir piemērojami pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana. Pirmkārt, pasākums tika īstenots pēc kravu pārvadājumu tirgus atvēršanas. Otrkārt, *FerCargo* apgalvo, ka ir izpildīti visi kritēriji, kas izmantoti, lai noteiktu valsts atbalsta esību:
- a) *valsts līdzekļi un attiecināmība*: nodotos aktīvus vienmēr izmanto pats *RFI*, lai nodrošinātu piekļuvi būtiskiem objektiem. *FerCargo* norāda, ka pasākumi ir attiecināmi uz Itālijas valsti, kurai pieder un kura kontrolē 100 % *FS* kapitāla, ieceļ visus *FS* valdes locekļus un uzrauga aktīvu nodošanas procesu, kā arī *RFI* kā infrastruktūras pārvaldītāja darbību. *FerCargo* uzskata, ka *RFI* ir uzskatāms par valsts uzņēmumu Direktīvas 2006/111/EK nozīmē ⁽⁸⁵⁾;
 - b) *ekonomiska priekšrocība*: pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, rada ekonomiskas priekšrocības *FS* meitasuzņēmumiem (*Trenitalia* un *FS Logistica*), jo tie ietver aktīvu bezmaksas nodošanu šīm struktūrām. *FerCargo* apšauba, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir vienkārša grupas iekšējā reorganizācija (tādējādi ekonomiski neitrāli): saskaņā ar 2009. gada rīkojuma 1. panta 2. punktu šī reorganizācija būtu notikusi saistībā ar *FS* rekapitalizāciju, savukārt nepieciešamība rekapitalizēt *Trenitalia* skaidri pamatotu 2. pantā paredzēto tehniskās apkopes objektu nodošanu. Visbeidzot, *FerCargo* uzskata, ka *Banque Postale* judikatūrai ⁽⁸⁶⁾ nav nozīmes, jo šī lieta attiecas uz jaunas sabiedrības izveidi, pamatojoties uz aktīviem, kas *La Poste* jau bija paredzēti finanšu pakalpojumu sniegšanai. Savukārt *RFI* kā infrastruktūras pārvaldītāja izmantotā aktīvu nodošana *Trenitalia* un citiem *FS* uzņēmumiem atbilst mērķim rekapitalizēt "pašreizējos" uzņēmumus;
 - c) *selektivitāte*: aktīvu nodošanas labuma guvēji ir tikai *FS* meitasuzņēmumi;
 - d) *konkurences kropļošana*. *FerCargo* uzskata, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir kropļojuši konkurenci vairākos veidos. Pirmkārt, konkurējošiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir liegta piekļuve galvenajiem objektiem (piemēram, pierobežas objektiem Ventimiglijā un Triestē), un Itālija nerīkoja ar viņiem iepriekšēju apspriešanos par to objektu sarakstu, kas tiks nodoti *Trenitalia*; otrkārt, rekapitalizācija ir ļāvusi *Trenitalia* iegūt labāku piekļuvi banku finansējumam, jo īpaši projektiem, kas neietilpst dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā (piemēram, ātrgaitas pārvadājumu finansēšanai un *ETR 1000* vilcienu sastāvu iegādei ⁽⁸⁷⁾); treškārt, ņemot vērā svarīgo objektu jauno organizāciju, kas izriet no aktīvu nodošanas, *RFI* ir būtiski mainījusi vilcienu manevrēšanas organizāciju uz to dzelzceļa uzņēmumu rēķina, kuri konkurē ar *Trenitalia*. *FerCargo* piebilst, ka objekti nebija jānodod *FS* grupas meitasuzņēmumiem, bet par tiem būtu bijis jāizsludina konkurss. *FerCargo* uzskata, ka objektu nodošana *FS* grupas struktūrām, kas konkurē ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izraisīja pret konkurenci vērstu rīcību, kā arī neefektīvu šo objektu pārvaldību.

⁽⁸⁴⁾ Vienota attāluma tabula starptautiskajiem kravu pārvadājumiem: dzelzceļa staciju saraksts – dzelzceļa pārvadājumu pieņemšanas/ piegādes vietu saraksts (*Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: Lista delle Stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna*), ko sagatavoja *Trenitalia*, 2010. gada 1. jūlijs, 27., 28. un 29. lpp.

⁽⁸⁵⁾ Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318 17.11.2006., 17. lpp.).

⁽⁸⁶⁾ Sk. 81. apsvērumu.

⁽⁸⁷⁾ *ETR 1000* ir ātrgaitas vilciens, ko ekspluatē *Trenitalia* pasažieru pārvadājumu segmentā.

7. ITĀLIJAS APSVĒRUMI PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

7.1. Apsvērumi par *FerCargo* piezīmēm

- (130) Itālija uzskata, ka *FerCargo* piezīmes galvenokārt attiecas uz kravu pārvadājumu objektu pārvaldību, tāpēc tās neattiecas uz valsts atbalsta kontroli. Itālija uzskata, ka *FerCargo* nenorāda nekādus izšķiroši svarīgus elementus, lai pierādītu valsts atbalsta esību, un ir nepareizi interpretējusi rīcības brīvību, kas ar Savienības tiesību aktiem piešķirta publiskiem uzņēmumiem attiecībā uz to iekšējo organizāciju.
- (131) Itālija piebilst, ka attiecināmības kritērijs nav izpildīts: FS ir juridiski, organizatoriski un funkcionāli no valsts pilnīgi nošķirta korporatīvā struktūra. Tāpēc arī tās aktīvi un konti ir nošķirti no valsts budžeta; pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, pieņēma FS, nevis valsts; šo pasākumu rezultātā FS netika nodoti valsts līdzekļi.
- (132) Itālija norāda, ka aktīvu nodošana nedeļa FS nekādas ekonomiskas priekšrocības: saskaņā ar sprieduma *Chronopost* judikatūru⁽⁸⁸⁾ nodošanas darbībām, ko īsteno ar daļējas grupas nodaļas starpniecību, no valsts atbalsta noteikumu viedokļa nav nozīmes. Ar šīm darbībām uzņēmums kopumā pārcēla aktīvu posteņus no viena uzņēmuma uz citu grupas ietvaros, bet aktīvu skaits un kopējā vērtība grupā nemainījās, nesniedzot nekādas ekonomiskas priekšrocības FS grupai. Itālija uzskata, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, bija tipisks uzņēmējdarbības pasākums, kura mērķis ir optimizēt uzņēmuma organizāciju, lai uzlabotu tā efektivitāti un sniegumu un galu galā veicinātu vērtības radīšanu.
- (133) Attiecībā uz nodoto aktīvu būtību Itālija paskaidro, ka aktīvu pārdale FS ietvaros attiecas uz konkrētiem aktīviem, kuri jau bija *Trenitalia* rīcībā kopš tā iekļaušanas (tehniskās apkopes objekti), t. i., aktīviem, kas vairs nebija būtiski infrastruktūras pārvaldībai. Attiecībā uz iespējamo ietekmi, kāda aktīvu nodošanai būtu bijusi uz *FerCargo* pārstāvēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbību, Itālija norāda, ka:
- Trenitalia* netika nodotas kravas noliktavas un termināļi;
 - citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo objektu samazināšana nav notikusi *FerCargo* aprakstītajā veidā. Kā liecina PIR 2009. gada decembra izdevums un turpmākie pieejamie izdevumi, saraksts ar svarīgajiem objektiem, kas ir pieejami citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ir daudz plašāks nekā tas, ko norāda *FerCargo*;
 - visi *FerCargo* minētie objekti tika iekļauti 2009., 2010. gada un turpmāko gadu PIR, kas nozīmē, ka (pretēji *FerCargo* apgalvojumiem) tie bija pieejami *Trenitalia*, kā arī visiem pārējiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;
 - visbeidzot, ir pierādījumi, ka daži dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ir arī *FerCargo* biedri, 2010.–2013. gadā izmantoja vairākus objektus, kurus *FerCargo* uzskatīja par nepieejamiem pēc aktīvu nodošanas.

8. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

8.1. Atbalsta esība

- (134) Atbilstoši LESD 107. panta 1. punktam "(..) ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".
- (135) Tātad, lai pasākumu kvalificētu kā valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jābūt izpildītiem šādiem kumulatīviem kritērijiem: i) atbalstu piešķir valsts vai tas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem; ii) tas sniedz priekšrocību konkrētam uzņēmumam; iii) tas ir selektīvs, t. i., tiek dota priekšroka konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, un iv) atbalstam jārada vai jādraud radīt konkurences izkropļojumus un jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.

⁽⁸⁸⁾ Sk. 81. apsvērumu.

- (136) Saskaņā ar noteikto judikatūru valsts iestāžu iejaukšanās uzņēmuma kapitālā neatkarīgi no tās formas varētu būt valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja ir izpildīti minētā panta nosacījumi ⁽⁸⁹⁾.
- (137) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ⁽⁹⁰⁾.
- (138) Tomēr priekšrocība netiek piešķirta, ja dalībvalsts rīkojas saskaņā ar tirgus ekonomikas dalībnieka principu ("TED princips") ⁽⁹¹⁾.
- (139) Itālija apgalvo, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, atbilst TED principam, tādējādi tā nav piešķirusi nekādas priekšrocības, tāpēc pasākumi nav valsts atbalsts. Tāpēc Komisija 8.1.1.1. un 8.1.1.2. iedaļā analizēs, vai Itālija ir rīkojusies saskaņā ar TED principu.

8.1.1.1. TED testa piemērojamība

- (140) Komisija pārbaudīs TED principa piemērojamību, lai noteiktu, vai valsts, lemjot par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana, rīkojās kā valsts varas īstenotāja, nevis kā ekonomikas dalībnieks. Vispirms Komisija pārbaudīs, vai TED tests vispār ir piemērojams FS veiktajiem aktīvu nodošanas pasākumiem.
- (141) Komisija norāda, ka valsts politikas apsvērumu esība pati par sevi nav pietiekama, lai izslēgtu TED principa piemērojamību. Turklāt šajā lietā FS nolēma nodot RFI aktīvus *Trenitalia* un *FS Logistica* ⁽⁹²⁾, pamatojoties uz 18. un 19. apsvērumā minēto uzņēmējdarbības plānu 2007.–2011. gadam. Šis uzņēmējdarbības plāns tika izstrādāts, lai racionalizētu FS grupas pārvaldību un radītu vērtību, kas cita starpā iegūstama, labāk pārvaldot nekustamos īpašumus (sk. 108. apsvērumu).

8.1.1.1.1. Itālija nerīkojās kā valsts varas īstenotāja

- (142) Komisija atgādina, ka Tiesa ir atzinusi, ka TED testa piemērojamība galu galā ir atkarīga no tā, vai valsts piešķir ekonomiskas priekšrocības uzņēmumam ekonomikas dalībnieka statusā, nevis valsts varas nesēja [īstenotāja] statusā ⁽⁹³⁾. Valsts darbības, kas ir domātas tādu tās pienākumu izpildei, kuri tai ir valsts varas īstenotāja statusā, nevar salīdzināt ar privāta ieguldītāja darbībām tirgus ekonomikā ⁽⁹⁴⁾.
- (143) Lai noteiktu, vai pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir valsts varas īstenošana, Komisijai ir jāpārbauda: i) to būtība un priekšmets, ii) konteksts, kādā tie notikuši, iii) sasniedzamais mērķis un iv) noteikumi, kas uz tiem attiecas.

8.1.1.1.2. Pasākumu būtība un priekšmets

- (144) Šajā gadījumā pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ietver aktīvu nodošanu, kuras mērķis ir racionalizēt FS grupai piederošo aktīvu izmantošanu, lai palielinātu FS grupas rentabilitāti ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁹⁾ Tiesas 1994. gada 14. septembra spriedums Spānija/Komisija, C-278/92 līdz C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 20. punkts un tajā minētā judikatūra; un Tiesas 2003. gada 8. maija spriedums Itālija un SIM 2 Multimedia/Komisija, C-399/00 un C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, 36. punkts un tajā minētā judikatūra.

⁽⁹⁰⁾ Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums *Syndicat français de l'Express international (SFEI) u.c./La Poste u.c.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts; Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedums Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts, un Tiesas 2019. gada 19. decembra spriedums *Arriva Italia u.c.*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 46. punkts un tajā minētā judikatūra.

⁽⁹¹⁾ Terminus "tirgus ekonomikas ieguldītājs" un "tirgus ekonomikas dalībnieks" var lietot savstarpēji aizstājami; tie ir definēti Komisijas paziņojumā par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp., 73.–82. punkts).

⁽⁹²⁾ Sk. 3. daļu.

⁽⁹³⁾ Attiecībā uz ieguldījumiem sk. Tiesas 2012. gada 5. jūnija spriedumu *Komisija/EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79.–82. un 87. punkts.

⁽⁹⁴⁾ Tiesas 2009. gada 15. decembra spriedums *EDF/Komisija*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228. punkts.

⁽⁹⁵⁾ Sk. 112.–115. apsvērumu.

8.1.1.1.3. Sasniedzamais mērķis un pasākumu konteksts

- (145) Attiecībā uz izvirzīto mērķi ir jāuzsver, ka nedz uzņēmējdarbības plāna 2007.–2011. gadam saturs, nedz konteksts, kādā tika nolemts par aktīvu nodošanu, nenorāda uz jebkādiem sabiedriskās politikas mērķiem, kas pamatotu FS lēmumu īstenot pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana.
- (146) Proti, pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, un attiecīgais uzņēmējdarbības plāns 2007.–2011. gadam nenorāda uz valsts politikas mērķiem: nav nekādas atsaucē vai saiknes ar īpašajām tiesībām, kas ir RFI kā valsts dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vai kas ir *Trenitalia* saskaņā ar tam piešķirtajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, nav arī saistīti ar sabiedrības interešu mērķi nodrošināt savienojamību un “teritoriālo nepārtrauktību” Itālijā.
- (147) Turpretī lēmumi par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir pieņemti un īstenoti FS grupas pārvaldītājsabiedrības – proti, FS, kas darbojas kā vienīgais akcionārs, – vadībā, un to pamatā ir vienīgi finansiāli apsvērumi.
- (148) FS sāka un vadīja reorganizācijas procesu kopš 2007. gada. Šis process noslēdzās, pieņemot FS izstrādāto uzņēmējdarbības plānu 2007.–2011. gadam (sk. 18. apsvērumu). Minētā uzņēmējdarbības plāna pieņemšanas rezultātā tika pieņemti un pēc tam īstenoti šā lēmuma 3.1. sadaļā aprakstītie pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana. Kā norādīts 18. apsvērumā, uzņēmējdarbības plāns 2007.–2011. gadam tika pieņemts saistībā ar FS grupas ievērojamiem finansiāliem zaudējumiem (vairāk nekā 2 miljardi EUR), un tas bija būtiski svarīgs, lai organizētu iekšējo pārstrukturēšanu, kuras mērķis bija atjaunot finansiālo dzīvotspēju. Papildus izmaksu samazināšanas pasākumiem FS nolēma racionalizēt dažādās FS grupas struktūrās izklaidētā nekustamā īpašuma un iekārtu sadali. Šis process ietvēra specializētu meitasuzņēmumu izveidi, kuriem tika nodoti konkrēto darbību veikšanai izmantotie aktīvi.
- (149) Turklāt Komisija norāda, ka dažādie lēmumu pieņemšanas procesa posmi, kuru rezultātā tika pieņemti atsevišķi lēmumi par aktīvu nodošanu, kā izklāstīts 40. apsvērumā, atspoguļo to pašu mērķi racionalizēt aktīvu sadali, lai palielinātu FS grupas rentabilitāti un efektivitāti:
- a) ar 2007. gada 19. septembra vēstuli, kas attiecas uz uzņēmumu pārstrukturēšanu un reorganizācijas procesu, FS sāka aktīvu sadales projektu uzņēmējdarbības plāna 2007.–2011. gadam (18) ietvaros ⁽⁹⁶⁾;
 - b) FS valde 2008. gada 23. aprīlī apstiprināja aktīvu pārdales sākšanu. FS valde pārraudzīja stratēģiskos lēmumus, kas bija jāpieņem ar Investīciju komitejas starpniecību ⁽⁹⁷⁾. Tajā pašā dienā notikušās FS valdes sanāksmes protokols paredz: “Aktīvu sadales darbības prioritārais mērķis ir, izmantojot īpašas uzņēmuma struktūras, piemēram, FS *Logistica* un FS *Sistemi Urbani*, veicināt tādu aktīvu valorizāciju vai labāku izmantošanu, kas nav cieši saistīti ar infrastruktūras pārvaldītājam (RFI) vai dzelzceļa pārvaldītājam uzņēmumam (*Trenitalia*) raksturīgajām darbībām.” Minētajā valdes sanāksmes protokolā ir norādīts, ka šis mērķis tiks sasniegts: “Pārvaldītājsabiedrība veiks stratēģisku analīzi un novērtējumu par “pieejamiem” aktīviem, ko identificējuši uzņēmumi, kuriem tie pieder. Investīciju komiteja nodrošinās pārvaldītājsabiedrības aktīvu sadales stratēģisko lietderību kopumā un lems par aktīvu vispiemērotāko sadali.”;
 - c) FS īstenoja 2008. gada 23. aprīlī pieņemto stratēģiskās vadības lēmumu, izveidojot daudzdisciplīnu darba grupu, kuras uzdevums bija ierosināt atbilstošu aktīvu sadali, īpašu uzmanību pievēršot aktīvu pārdales finansiālajai rentabilitātei. Darba grupas galvenie principi ⁽⁹⁸⁾ aktīvu sadales ierosināšanā bija šādi: i) katra FS grupas struktūrvienība identificē aktīvus, kurus varētu nodot citai struktūrvienībai; ii) stratēģisko novērtējumu veic FS, kas lemj par aktīvu vispiemērotāko sadali; iii) konkrēto aktīvu nodošanas pasākumus sagatavo un īsteno struktūrvienību līmenī.

⁽⁹⁶⁾ Sk. 45. apsvērumu. Vēstulē norādīts: “Saistībā ar grupas darbības plašāku reorganizāciju un reorganizācijas procesu industriālajā plānā 2007.–2011. gadam ir noteikti mērķi, cita starpā pamatojoties uz visu grupai piederošo aktīvu maksimāli efektīvu izmantošanu. Konkrēti, attiecībā uz nekustamā īpašuma aktīviem šī [pārdales] nozīmē, ka katrs [FS] grupas uzņēmums ātri identificē visus nerūpnieciskos vai rūpnieciskos aktīvus, kas vairs nav izmantojami attiecīgajam uzņēmumam paredzētajam uzdevumam.”

⁽⁹⁷⁾ Sk. 45. apsvērumu.

⁽⁹⁸⁾ Skatīt RFI valdes 2008. gada 24. novembra sanāksmes protokolu.

- (150) Tāpēc FS kopā ar saviem meitasuzņēmumiem pieņēma faktiskos lēmumus, ar kuriem apstiprina pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana⁽⁹⁹⁾. Konkrētāk, šie lēmumi tika pieņemti 2009. gada septembrī attiecībā uz *Trenitalia* (sk. 41. un 42. apsvērumu) un 2007. gada oktobrī, 2008. gada novembrī un 2010. gada decembrī attiecībā uz *FS Logistica* (sk. 43. un 44. apsvērumu). Šie secinājumi netiek apšaubīti saistībā ar 2009. gada rīkojuma pieņemšanu. Komisija norāda, ka daži no šiem lēmumiem tika pieņemti pirms 2009. gada rīkojuma pieņemšanas. Turklāt 2009. gada rīkojumā nebija paredzēti konkrēti pasākumi, tajā nebija uzskaitīti precīzi nododamie aktīvi, kā arī nebija sniegta konkrēta finanšu informācija par šiem pasākumiem. 2009. gada rīkojuma 1. un 2. pantā ir vienīgi norāde uz vispārējo mērķi racionalizēt FS grupas struktūru, atstājot FS un tās meitasuzņēmumu ziņā lemt par veicamajiem pasākumiem un to īstenošanu⁽¹⁰⁰⁾.
- (151) Komisija arī norāda, ka Itālija iesniedza trīs pētījumus⁽¹⁰¹⁾, kuru pamatā bija pieejamie dati un informācija un kuros prognozēta paredzamā attīstība laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu. Šo pētījumu mērķis ir atjaunot rentabilitāti, ko FS kā akcionārs varētu gaidīt aktīvu nodošanas rezultātā. Kā izklāstīts un parādīts 8.1.1.2. iedaļā, šie pētījumi liecina, ka jebkurš privāts ieguldītājs, kas būtu tādā pašā situācijā kā FS, būtu īstenojis šādu nodošanu, jo aktīvu nodošana *Trenitalia* un *FS Logistica* būtu radījusi šo uzņēmumu pašu kapitāla vērtības pieaugumu, kas būtu lielāks par pašu kapitāla zudumu, kuru radītu RFI pārtraukšana lietot šos aktīvus.

8.1.1.1.4. Secinājums par TED testa piemērojamību

- (152) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka FS rīkojās kā ieguldītājs/akcionārs un ka šajā lietā ir piemērojams TED tests.

8.1.1.2. TED testa piemērošana

8.1.1.2.1. Metodiskā pieeja

- (153) Komisijai jānovērtē, vai pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, atbilda standarta tirgus apstākļiem, proti, vai uz peļņu orientēts privāts tirgus dalībnieks, kas atrodas tādā pašā situācijā kā FS, būtu īstenojis šādus pasākumus.
- (154) Lai novērtētu, vai aktīvu nodošana atbilda tirgum, Komisija izskata situāciju, kurā pārvaldītājsabiedrībai ir jāizlemj, vai ielūdināt kapitālu meitasuzņēmumā. Iemesls ir tāds, ka, nolemjot daļu RFI aktīvu piešķirt saņēmējiem uzņēmumiem (*Trenitalia* un *FS Logistica*), aktīvu nodošanas rezultātā palielinās saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāls un samazinās aktīvu sākotnējā īpašnieka kapitāls. Konkrētāk, TED tests paredz aprēķināt pārvaldītājsabiedrības FS kā akcionāra neto peļņu, t. i., salīdzināt saņēmēju uzņēmumu (*Trenitalia* un *FS Logistica*) pašu kapitāla vērtības pieaugumu ar RFI pašu kapitāla vērtības zudumu aktīvu nodošanas rezultātā un novērtēt, vai aktīvu nodošana kopumā rada FS kā visu šo uzņēmumu vienīgajam akcionāram pašu kapitāla vērtības pieaugumu.

⁽⁹⁹⁾ Sk. 40.–45. apsvērumu.

⁽¹⁰⁰⁾ 2009. gada rīkojuma 1. pantā noteikts: "(..) Lai samazinātu uzturēšanas izmaksas, ko pašlaik pilnā apjomā sedz valsts, RFI saskaņā ar šo rīkojumu ir atļauts brīvi nodot/piešķirt 1. pielikuma sarakstā neiekļautās kravas noliktavas citiem FS grupas uzņēmumiem, tai skaitā *Trenitalia*, saistībā ar jebkādiem reorganizācijas vai kapitalizācijas/aktīvu pieauguma darījumiem. (..)"(..)."

2009. gada rīkojuma 2. pantā noteikts: "Lai samazinātu uzturēšanas un glabāšanas izmaksas, ko pašlaik pilnā apjomā sedz valsts, un nodrošinātu *Trenitalia* aktīvu pieaugumu/kapitalizāciju, RFI 60 dienu laikā pēc šā rīkojuma pieņemšanas iesniedz Infrastruktūras un transporta ministrijai plānu, kurā par katru pārvaldītājam piederošo ritošā sastāva tehniskās apkopes objektu ir sniegta informācija par tā funkcionālo specializāciju, ja tāda ir (..)."

⁽¹⁰¹⁾ Sk. 5.2.3.2. iedaļu.

- (155) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija puda bažas par iespējamo ekonomisko priekšrocību, ko nodošana rada saņēmējiem uzņēmumiem, jo tie saņemtu aktīvus bez atlīdzības (59. apsvērums). Lai gan saņēmēji neveica naudas maksājumus par aktīvu nodošanu, Komisija norāda, ka aktīvu nodošana ir pielīdzināma pašu kapitāla iepludināšanai natūrā par labu saņēmējiem uzņēmumiem. Tādējādi aktīvu nodošanas ieguvumi varētu izpausties kā lielāka peļņa saņēmēju uzņēmumu akcionāram, proti, FS.
- (156) Lai gan Komisija uzskata, ka aktīvu nodošana ir līdzīga kapitāla iepludināšanai natūrā, tā arī norāda, ka šos aktīvus jau izmantoja FS grupas meitasuzņēmumi. Tādējādi tie jau bija devuši ieguldījumu FS grupas uzņēmējdarbībā un galu galā arī vērtības radīšanā FS grupā. Šo aktīvu nodošana no viena FS grupas meitasuzņēmuma citam bija lēmums, kura mērķis bija palielināt FS grupas vērtību – uzlabot tās darbības efektivitāti salīdzinājumā ar “ierastās darbības” scenāriju, nemainot aktīvu īpašumtiesības (grupas ietvaros). Tāpēc Komisija uzskata, ka šāds scenārijs ir attiecīgais hipotētiskais scenārijs, kas ļauj novērtēt to pasākumu atbilstību TED, uz kuriem attiecas izmeklēšana (sk. 8.1.1.2.2. iedaļu). Kopumā TED testā ir svarīgi, vai brīdī, kad FS pieņēma lēmumu par aktīvu nodošanu, bija pamats uzskatīt, ka tas bija rentabls lēmums FS grupas līmenī salīdzinājumā ar *status quo* scenāriju (sk. arī 154. apsvērums).
- (157) Turpmākajās iedaļās (8.1.1.2.2.–8.1.1.2.4.) Komisija piemēros TED testu, lai novērtētu pasākumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, pamatojoties uz attiecīgajiem pierādījumiem, kas sniegti 5.2.3.2. iedaļā aprakstītajos pētījumos. Komisija novērtēs, vai pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, atbilst TED principam.

8.1.1.2.2. TED tests

- (158) Šajā iedaļā Komisija veiks TED testu, pamatojoties uz PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumu datiem⁽¹⁰²⁾. TED testa vajadzībām tiks aprēķināts pārvaldītājsabiedrības (FS) kā akcionāra neto peļņa, jo aktīvu nodošana rada saņēmēju uzņēmumu un nodoto aktīvu sākotnējā īpašnieka pašu kapitāla vērtības izmaiņas (sk. 154. apsvērums). Komisija paļausies uz pašu kapitāla, nevis uzņēmuma vērtību, jo privāts ieguldītājs, kas iepludina kapitālu meitasuzņēmumā, nav ieinteresēts palielināt uzņēmuma vērtību *per se*, bet gan palielināt vērtību paša ieguldītajam kapitālam uzņēmuma kapitālā (sk. 160. apsvērums).
- (159) Lai izpildītu TED testu no pārvaldītājsabiedrības (FS) kā akcionāra viedokļa (154. apsvērums), Komisija salīdzinās pašu kapitāla vērtības pieaugumu meitasuzņēmumos, kuri saņēma aktīvus (*Trenitalia* un *FS Logistica*), ar pašu kapitāla vērtības zudumu meitasuzņēmumā, no kura šie aktīvi tika izņemti (*RFI*)⁽¹⁰³⁾. Aktīvu nodošana atbilst TED testam, ja pašu kapitāla vērtības pieaugums meitasuzņēmumos, kuri saņem aktīvus, ir lielāks vai vismaz vienāds ar pašu kapitāla vērtības zudumu meitasuzņēmumā, kuram sākotnēji piederēja šie aktīvi. Tāpēc šajā gadījumā tiks uzskatīts, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, atbilst TED testam, ja ir izpildīti šādi divi nosacījumi:
- a) saņēmēju uzņēmumu, proti, *FS Logistica* un *Trenitalia*, pašu kapitāla vērtība ir pozitīva;
 - b) pašu kapitāla pieauguma vērtība saņēmēju uzņēmumu līmenī ir lielāka vai vismaz kompensē zaudētā pašu kapitāla vērtību *RFI* līmenī, kas ir aktīvu sākotnējais īpašnieks.
- (160) Kopā ņemti, 159. apsvērums a) un b) punktā minētie nosacījumi nozīmē, ka, lai aktīvu nodošana atbilstu TED testam, pietiek ar to, ka tie nerada pašu kapitāla vērtības zudumu FS grupas līmenī. Šāds pašu kapitāla vērtības zudums rastos abos turpmāk izklāstītajos scenārijos.

⁽¹⁰²⁾ E.CA pētījums nesniedz vērtējumu par aktīvu nodošanu. Tajā ir novērtēta PwC 2019. gada aprīļa pētījuma noturība, proti, pārbaudīts jutīgums pret alternatīviem pieņēmumiem, pamatojoties uz finanšu prognozēm PwC 2019. gada aprīļa pētījumā.

⁽¹⁰³⁾ Jāatzīmē, ka TED tests tiek veikts atsevišķi attiecībā uz nodošanu par labu *FS Logistica* un *Trenitalia*. Attiecībā uz katru šo nodošanu TED testā ņem vērā visus nodotos aktīvus, kā minēts 3.2. un 3.3. sadaļā.

- (161) Pirmais ir scenārijs, kurā saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla vērtība ir negatīva, jo to parāds ir lielāks par to aktīvu vērtību. Šādā gadījumā jebkādi papildu aktīvi, kas nodoti šiem uzņēmumiem, tiktu izmantoti, lai vismaz daļēji atmaksātu parāda turētājiem. Tāpēc, lai pierādītu aktīvu nodošanas atbilstību TED testam, ir vajadzīga saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla pozitīva vērtība (t. i., 159. apsvērums a) punkta nosacījuma izpilde), jo tā nodrošina, ka nodotie aktīvi rada ieguvumus šo uzņēmumu akcionāram (proti, FS), nevis pašiem uzņēmumiem kā parāda turētājiem.
- (162) Otrais scenārijs, kurā rastos pašu kapitāla zaudējumi un tādējādi TED tests netiktu izpildīts, īstenojas, ja saņēmēji uzņēmumi izmanto aktīvus sliktāk nekā to sākotnējais īpašnieks un tādējādi no šiem aktīviem gūst mazāku peļņu. Šajā scenārijā aktīvu nodošana samazinātu peļņu un tāad arī pašu kapitāla vērtību grupas līmenī. Tāpēc, lai aktīvu nodošana atbilstu TED testam, ir nepieciešams, lai tās rezultātā nesamazinātos aktīvu vērtība (t. i., tiktu izpildīts 159. apsvērums b) apakšpunkta nosacījums). Šajā scenārijā sinerģijas esība, proti, tas, ka aktīvu nodošana saņēmējiem uzņēmumiem rada lielāku peļņu nekā aktīvu atstāšana sākotnējam īpašniekam, ir papildu arguments, kas sniedz pārliecību, ka pastāv rentabilitātes stimuli, kas veicina aktīvu nodošanu.
- (163) Komisija norāda, ka PwC 2019. gada aprīļa pētījumā tika aplēsta aktīvu nodošanā iesaistīto uzņēmumu *uzņēmuma* vērtība. Kā norādīts E.CA pētījumā (sk. 5.2.3.2. iedaļas c) apakšpunktu), uzņēmuma vērtība ir piemērots rādītājs, lai novērtētu, vai 86. un 87. apsvērumā minētie ieguldījumi, kurus nodrošināja aktīvu nodošana, ir rentabli. Tas ir tāpēc, ka šie ieguldījumi sniedz labumu uzņēmumam kopumā, nevis parāda turētājiem vai akcionāriem. Tomēr TED testā pamatā ir svarīgi izvērtēt pārvaldītājsabiedrības (FS) kā akcionāra rīcību (sk. 158. un 159. apsvērumu). Komisija uzskata, ka privāta pārvaldītājsabiedrība, iekļūdinot kapitālu meitasuzņēmumā (t. i., kritērijs FS kā pārvaldītājsabiedrības rīcības novērtēšanai konkrētajā lietā – sk. 154. apsvērumu), ir vairāk ieinteresēta palielināt vērtību pašas kapitāla ieguldījumam meitasuzņēmuma kapitālā, nevis palielināt meitasuzņēmuma uzņēmuma vērtību⁽¹⁰⁴⁾. Šādas pašu kapitāla daļas vērtība ir atkarīga no meitasuzņēmuma uzņēmuma vērtības, kā arī no meitasuzņēmuma parāda summas. Tāpēc, pat ja meitasuzņēmuma uzņēmuma vērtība palielinās pašu kapitāla iekļūdināšanas rezultātā, šāds palielinājums var dot labumu parāda turētājiem, nevis uzņēmumam, ja parāds ir lielāks par uzņēmuma vērtību. Tādējādi Komisija uzskata, ka kopumā uzņēmuma vērtību nevar tieši izmantot TED testa piemērošanā; tā vietā atbilstošais izmantojamais rādītājs ir saņēmēju meitasuzņēmumu, kā arī aktīvu sākotnējā īpašnieka *pašu kapitāla* vērtība.
- (164) Komisija norāda, ka praksē var būt iespējams aprēķināt pašu kapitāla vērtību, atņemot neto parāda uzskaites vērtību no uzņēmuma vērtības, ja parāda uzskaites vērtība ir labs tuvinājums tā tirgus vērtībai⁽¹⁰⁵⁾. Parāda uzskaites vērtību var uzskatīt par labu tirgus vērtības tuvinājumu, ja procentu likme, ko uzņēmums maksā par (jaunu un esošu) parādu, atspoguļo šā uzņēmuma pašreizējo kredīspēju. Piemēram, uzņēmuma parāda tirgus vērtība ir zemāka par tā uzskaites vērtību, ja uzņēmuma kredīspēja ir pasliktinājusies salīdzinājumā ar situāciju parāda rašanās brīdī, jo šādam uzņēmumam tirgū tiktu pieprasīta augstāka procentu likme par jebkuru jaunu parādu. Komisija 165. un 168. apsvērumā novērtēs, cik ticams ir pieņēmums, ka parāda tirgus vērtība ir zemāka par parāda uzskaites vērtību gan FS *Logistica*, gan *Trenitalia*.
- (165) Attiecībā uz aktīvu nodošanu *Trenitalia* Komisija norāda, ka laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu, *Trenitalia* saskārās ar finansiālām grūtībām, lai gan tā nebija grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē⁽¹⁰⁶⁾. Proti, *Trenitalia* bija ziņojis par zaudējumiem piecu gadu laikā pirms aktīvu nodošanas⁽¹⁰⁷⁾, un tai bija gan finansiālas problēmas, gan nepieciešama rekapitalizācija. Šādā situācijā nonākušu uzņēmumu parāda uzskaites vērtību mēdz novērtēt augstāk par attiecīgā parāda tirgus vērtību, jo ar parādu saistītās nākotnes naudas plūsmas ir pakļautas lielākam riskam, tāpēc tām ir zemāka pašreizējā vērtība (sk. 164. apsvērumu). Tāpēc nebūtu lietderīgi aprēķināt *Trenitalia* pašu kapitāla vērtību, no uzņēmuma vērtības atņemot neto parāda uzskaites vērtību. Tādiem uzņēmumiem kā *Trenitalia* laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu

⁽¹⁰⁴⁾ Uzņēmuma vērtība ir tā pašu kapitāla un parāda vērtības summa vai – līdzvērtīgi – vērtība, kas izriet no uzņēmuma aktīvu darbības.

⁽¹⁰⁵⁾ Parāda tirgus vērtība ir ar šo parādu saistīto nākotnes naudas plūsmu (proti, parāda atmaksa un procentu likmes) pašreizējā vērtība, kas aprēķināta, izmantojot diskonta likmi, kura atspoguļo šā instrumenta riska līmeni un debitora kredīspēju.

⁽¹⁰⁶⁾ Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁷⁾ *Trenitalia* uzrādīja negatīvus neto ienākumus (miljonos EUR): – 18,7 % 2003. gadā, – 327,7 % 2004. gadā, – 631,7 % 2005. gadā, – 1 989,4 % 2006. gadā un – 402,6 % 2007. gadā. Avoti: *CapitalIQ*, FS.

nodošanu, parāda uzskaites vērtība, visticamāk, bija augstāka par tā tirgus vērtību, kā rezultātā pašu kapitāla vērtība tika novērtēta par zemu, un tādējādi ir iespējams kļūdainš secinājums par aktīvu nodošanas neatbilstību tirgus prasībām.

- (166) Tāpēc Komisija izmantos PwC 2019. gada decembra pētījumu, lai novērtētu RFI aktīvu nodošanas *Trenitalia* atbilstību tirgum. Kā norādīts 5.2.3.2. iedaļā, minētajā pētījumā aplēsta RFI un *Trenitalia* pašu kapitāla vērtība, izmantojot diskontētās naudas plūsmas modeli attiecībā pret pašu kapitālu. Atšķirībā no 164. apsvērumā minētās metodes diskontētās naudas plūsmas uz pašu kapitālu modeli ir nepieciešamas skaidras prognozes par naudas plūsmām no finansēšanas darbībām, t. i., parāda vērtspapīru emitēšanas, parāda atmaksas un procentu maksājumiem. Tādējādi salīdzinājumā ar 164. apsvērumā minēto metodi diskontētās naudas plūsmas uz pašu kapitālu modelis ir piemērotāks attiecībā uz tādu uzņēmumu kā *Trenitalia*, kas ziņo par zaudējumiem, jo nav ticams pieņēmums, ka parāda tirgus vērtība bija vienāda ar tirgus vērtību brīdī, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu.
- (167) Kā norādīts 93. apsvērumā, PwC 2019. gada decembra pētījumā aplūkotajā scenārijā ar aktīvu nodošanu *Trenitalia* ir aplēsta pozitīva pašu kapitāla vērtība, kas ir par 138,1 miljonu EUR lielāka nekā scenārijā bez nodošanas. Arī aplēstā RFI pašu kapitāla vērtība ir pozitīva; šī vērtība ir par 16,7 miljoniem EUR mazāka nekā scenārijā bez aktīvu nodošanas. Kopumā šīs aplēses norāda, ka RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* radīja FS grupas līmenī 121,4 miljonu EUR (138,1 miljons EUR mīnus 16,7 miljoni EUR) neto vērtību akcionāriem.
- (168) Attiecībā uz RFI aktīvu nodošanu FS *Logistica* Komisija uzskata 164. apsvērumā minētos pieņēmumus par ticamiem. Tāpēc, ka laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu, šie uzņēmumi bija stabili un augoši. Šajā gadījumā, izmantojot 164. apsvērumā minēto metodi, pašu kapitāla vērtība tiek aprēķināta piesardzīgi, jo netiek ņemtas vērā iespējamās ienākošās parāda plūsmas, kas nepieciešamas uzņēmuma izaugsmes finansēšanai.
- (169) Tāpēc, lai TED testu piemērotu RFI aktīvu nodošanai FS *Logistica*, Komisija aprēķina abu uzņēmumu pašu kapitāla vērtību, atņemot to neto parāda uzskaites vērtību no uzņēmuma vērtības, kas aplēsta PwC 2019. gada aprīļa pētījumā.
- (170) Šie aprēķini liecina, ka RFI aktīvu nodošana FS *Logistica* palielināja FS grupas pašu kapitāla vērtību par 14,1 miljonu EUR. Šo palielinājumu izraisa FS *Logistica* iegūtais pašu kapitāls 26 miljonu EUR⁽¹⁰⁸⁾ vērtībā un RFI zaudētais pašu kapitāls 11,9 miljonu EUR⁽¹⁰⁹⁾ apmērā. Komisija norāda, ka šis rezultāts izriet no tā, ka scenārijā ar aktīvu nodošanu uzņēmuma vērtība ir augstāka salīdzinājumā ar scenāriju, kad aktīvi paliek RFI rīcībā (sk. 88. apsvērumu). Tam ir šādi iemesli: i) FS *Logistica* pašu kapitāla vērtību aprēķina kā starpību starp tā uzņēmuma vērtību un neto parāda uzskaites vērtību, un ii) neto parāda uzskaites vērtība faktiskajā un hipotētiskajā scenārijā paliek nemainīga. Kopumā šis rezultāts apstiprina, ka RFI aktīvu nodošana FS *Logistica* atbilst tirgum, jo tika gaidīts, ka tie kopumā palielinās FS grupas pašu kapitāla vērtību.

⁽¹⁰⁸⁾ FS *Logistica* pašu kapitāla vērtība ir starpība starp tā uzņēmuma vērtību (t. i., 82 miljoniem EUR scenārijā ar aktīvu nodošanu un 56 miljoniem EUR scenārijā bez aktīvu nodošanas – sk. 88. apsvērumu) un tā 12,7 miljonu EUR neto parādu (avots: FS *Logistica* balance). No tā izriet, ka scenārijā ar aktīvu nodošanu pašu kapitāla vērtība ir 69,3 miljoni EUR, bet scenārijā bez aktīvu nodošanas – 43,3 miljoni EUR, proti, aktīvu nodošanas rezultātā FS *Logistica* pašu kapitāla vērtība pieaug par 26 miljoniem EUR.

⁽¹⁰⁹⁾ RFI pašu kapitāla vērtība ir starpība starp tā uzņēmuma vērtību (t. i., 2 222,1 miljonu EUR scenārijā ar aktīvu nodošanu un 2 234 miljoniem EUR scenārijā bez aktīvu nodošanas – sk. 88. apsvērumu) un tā –1 091 miliona EUR neto parādu (avots: RFI balance). No tā izriet, ka scenārijā ar aktīvu nodošanu pašu kapitāla vērtība ir 3 313,1 miljons EUR, bet scenārijā bez aktīvu nodošanas – 3 325 miljoni EUR, proti, aktīvu nodošanas FS *Logistica* rezultātā RFI pašu kapitāla vērtība pieaug par 11,9 miljoniem EUR.

- (171) Vērtības, kas aprēķinātas 167. un 170. apsvērumā, liecina, ka saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla vērtība ir pozitīva un aktīvu nodošanas rezultātā tā palielinājās, jo saņēmējiem uzņēmumiem ir labākas iespējas izmantot aktīvus (sk. 86. un 87. apsvērumu). Šie konstatējumi liecina, ka ir izpildīti abi 159. apsvērumā minētie nosacījumi pat atbilstību TED testam. Turklāt Komisija norāda, ka šie konstatējumi apstiprina secinājumu, ka saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla vērtības pieaugums un RFI pašu kapitāla vērtības zudums rada pozitīvu neto ietekmi FS grupas līmenī. Kā norādīts 159. apsvērumā, šāds pašu kapitāla vērtības pieaugums FS grupas līmenī sniedz papildu norādi, ka FS rīkojās kā tirgus dalībnieks, pieņemot lēmumu veikt aktīvu nodošanu.
- (172) Visbeidzot, lai secinātu, ka aktīvu nodošanas pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, atbilst TED testam, Komisijai ir jānovērtē to pētījumu ticamība, kuros tika iegūti šie rezultāti. Tāpēc 8.1.1.2.3. iedaļā Komisija kritiski novērtēs pieņēmumus, kas ir PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumu pamatā, un secinās, vai aktīvu nodošana atbilst TED principam.

8.1.1.2.3. TED tests: noturības un jutīguma analīze

- (173) Šajā iedaļā Komisija novērtēs metodiku un pieņēmumus, kas ir PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumu pamatā. Attiecībā uz metodiku Komisija norāda, ka PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā izmantota labi zināma un plaši izmantota metodika, lai aplēstu attiecīgi uzņēmuma vērtību un uzņēmuma pašu kapitāla vērtību. Tādējādi Komisija uzskata, ka ir pamatoti un lietderīgi TED testā izmantot šo metodiku.
- (174) Pieņēmumi, kas ir PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījuma pamatā, attiecas uz kritērijiem, ko izmanto, lai aplēstu aktīvu nodošanā iesaistīto uzņēmumu pašu kapitāla līmeni. Proti, Komisija norāda, ka PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījums pamatojas uz **finanšu prognozēm** un ietver konkrētus pieņēmumus par **vērtēšanas parametriem** (t. i., diskonta likmi un galīgo vērtību). Komisija izvērtēs abus aspektus šīs iedaļas atlikušajā daļā.
- (175) Attiecībā uz **finanšu prognozēm** Itālija apgalvo, ka tās pēc aktīvu nodošanas dienas ir atjaunotas, pamatojoties uz vadības uzskatiem un pieejamo informāciju, kā arī norisēm, kas bija paredzamas laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu. Komisija ir izvērtējusi šo apgalvojumu, pārbaudot FS grupas iekšējos dokumentus un rūpīgi izpētot, kā tika izstrādāts *ex post* atjaunoto finanšu prognožu process.
- (176) Komisija ir konstatējusi, ka šīs prognozes ir pamatotas ar iekšējiem uzņēmējdarbības plāniem, kas attiecās uz prognožu pirmajiem gadiem. Konkrētāk, 2007. gada 17. maijā apstiprinātajā uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam⁽¹¹⁰⁾ ir iekļautas *Trenitalia* un RFI finanšu prognozes 2008.–2011. gadam. Turpmāk sniegtajā 11. tabulā ir salīdzinātas ieņēmumu un peļņas prognozes (kā definēts EBITDA, t. i., peļņa pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas) uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam ar PwC 2019. gada decembra pētījumā iekļautajām prognozēm (dati miljonos EUR).

11. tabula

Saskaņā ar uzņēmējdarbības plānu 2007.–2011. gadam pieņemto EBITDA un ieņēmumu prognožu salīdzinājums ar PwC 2019. gada decembra pētījumu, ko izmanto TED testā

Uzņēmums	Prognoze	Avots	2008	2009	2010	2011
<i>Trenitalia</i>	Ieņēmumi	Uzņēmējdarbības plāns 2007.–2011. gadam	6 048	6 481	7 171	8 110
		PwC 2019. gada decembra pētījums	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA rādītājs	Uzņēmējdarbības plāns 2007.–2011. gadam	710	1 208	1 681	2 319
		PwC 2019. gada decembra pētījums	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Ieņēmumi	Uzņēmējdarbības plāns 2007.–2011. gadam	2 888	3 003	3 185	3 424
		PwC 2019. gada decembra pētījums	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA rādītājs	Uzņēmējdarbības plāns 2007.–2011. gadam	224	304	423	565
		PwC 2019. gada decembra pētījums	54	– 101	359	503

⁽¹¹⁰⁾ Sk. 18. apsvērumu.

11. tabula parāda, ka attiecībā gan uz *Trenitalia*, gan uz *RFI* ieņēmumiem un peļņu (*EBITDA*) *PwC* 2019. gada decembra pētījumā prognozes ir zemākas nekā uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam ⁽¹¹¹⁾. Šā iemesla dēļ Komisija *PwC* 2019. gada decembra pētījumā iekļautās prognozes uzskata par piesardzīgākām, jo zemāki ieņēmumi un peļņa nozīmē zemāku uzņēmuma pašu kapitāla vērtību.

- (177) Attiecībā uz 2011.–2018. gadu *PwC* 2019. gada aprīļa un decembra pētījums pamatojas uz pieņēmumiem, kuru pamatā ir pieejamā informācija un pārvaldības stratēģijas, kā arī norises, kas bija paredzamas laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu. Proti, Komisija norāda, ka *PwC* 2019. gada decembra pētījumā ietvertie parāda atmaksas maksājumi atbilst parāda saistību veidam jaunākajās bilancēs, kuras bija pieejamas pirms aktīvu nodošanas. Attiecībā uz ieņēmumiem *PwC* 2019. gada decembra pētījumā prognozēts samazinājums 2013.–2015. gadā, lai ņemtu vērā konkurenta ienākšanu un paredzamo paplašināšanos Itālijas ātrgaitas dzelzceļa tirgū ⁽¹¹²⁾. Komisija uzskata, ka tas ir pamatots pieņēmums, kas liek piesardzīgāk noteikt pašu kapitāla vērtību, salīdzinājumā ar pieņēmumu par pastāvīgiem vai pieaugošiem ieņēmumiem 2013.–2015. gadā.
- (178) Komisija norāda, ka starp kritērijiem, pēc kuriem aplēs aktīvu nodošanā iesaistīto uzņēmumu pašu kapitāla vērtību (sk. 173. apsvērumu), ir **vērtēšanas pieņēmumi**, kas ir *PwC* 2019. gada aprīļa un decembra pētījuma pamatā, proti, diskonta likme un galīgā vērtība. Attiecībā uz *PwC* 2019. gada aprīļa pētījumu Komisija norāda, ka *WACC* un pašu kapitāla izmaksas, t. i., diskonta likmes, uzņēmuma vērtības un pašu kapitāla vērtības iegūšanai tika noteiktas saskaņā ar tirgus praksi un finanšu teoriju ⁽¹¹³⁾. Komisija arī uzskata, ka galīgās vērtības aprēķināšanas metodika ir piemērota, jo tā pamatojas uz parasto Gordona izaugsmes formulu ⁽¹¹⁴⁾.
- (179) Komisija norāda, ka diskonta likmes un galīgās vērtības izmantošanai nepieciešami papildu pieņēmumi par dažiem parametriem.
- (180) Attiecībā uz diskonta likmēm 12. tabulā sniegti *WACC* un pašu kapitāla izmaksu aprēķina parametri, kas ir attiecīgās diskonta likmes, lai novērtētu aktīvu nodošanu attiecīgi *FS Logistica* un *Trenitalia* ⁽¹¹⁵⁾. Lai aplēstu šos parametrus, Itālija izmanto konkrētā tirgus ⁽¹¹⁶⁾ un uzņēmuma datus ⁽¹¹⁷⁾, kas bija pieejami laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu. Ņemot vērā to, ka diskonta likmes aprēķina, pamatojoties uz datiem no atbilstošiem tirgus un uzņēmuma avotiem laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošanu, Komisija uzskata, ka to vērtība ir pamatota.

12. tabula

Parametri pašu kapitāla un *WACC* izmaksu noteikšanai

Formula	Parametrs	RFI aktīvu nodošana <i>FS Logistica</i>		RFI aktīvu nodošana <i>Trenitalia</i>	
		RFI	<i>FS Logistica</i>	RFI	<i>Trenitalia</i> (*)
H=A+B*C+D	Pašu kapitāla izmaksas	11,97 %	12,17 %	11,62 %	11,70 %
A	Bezriskā procentu likmes	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Beta vērtības	0,8	0,9	0,81	1,32

⁽¹¹¹⁾ Vienīgais izņēmums ir *EBITDA* vērtība 2008. gadā. Tomēr četru gadu laikā, uz kuriem attiecas plāns, *PwC* 2019. gada decembra pētījumā norādīto *EBITDA* vērtību summa ir par 1,3 miljardiem EUR mazāka nekā uzņēmējdarbības plānā 2007.–2011. gadam.

⁽¹¹²⁾ Uzņēmums *Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A* tika dibināts 2006. gada decembrī pirms aktīvu nodošanas.

⁽¹¹³⁾ *WACC* nosaka kā vidējo svērtu no pašu kapitāla izmaksām un parāda izmaksām pēc nodokļu samaksas, izmantojot svērumu, kas vienāds ar aktīvu nodošanā iesaistīto uzņēmumu kapitāla struktūru. Pašu kapitāla izmaksas ir bezriskā procentu likmes, valsts riska prēmijas un akciju beta un kapitāla vērtspapīru riska prēmijas summa. Parāda izmaksas veido bezriskā procentu likmes un parāda prēmijas summa, kas atspoguļo darījumā iesaistīto uzņēmumu riska līmeni.

⁽¹¹⁴⁾ Sk. 85. un 92. apsvērumu.

⁽¹¹⁵⁾ Kā paskaidrots 166. apsvērumā, Komisija paļaujas uz *PwC* 2019. gada decembra pētījumu, lai **novērtētu RFI aktīvu nodošanu *Trenitalia***. Lai aplēstu *RFI* un *Trenitalia* pašu kapitāla vērtību, šajā pētījumā izmantots diskontētas naudas plūsmas uz pašu kapitālu modelis, kurā pašu kapitāla izmaksas ir attiecīgā diskonta likme (sk. 5.2.3.2. iedaļas b) apakšpunktu). Kā paskaidrots 169. apsvērumā, attiecībā uz **RFI aktīvu nodošanu *FS Logistica*** Komisija ņēma vērā *PwC* 2019. gada aprīļa pētījumā sniegtos datus. Minētajā pētījumā tiek aplēsta *RFI* un *FS Logistica* uzņēmuma vērtība, izmantojot diskontētu naudas plūsmu uz uzņēmuma modeli, kuram *WACC* ir attiecīgā diskonta likme (sk. 5.2.3.2. iedaļas a) apakšpunktu).

⁽¹¹⁶⁾ Proti, Itālijas valdības obligāciju likmes, beta un līdzīgu uzņēmumu parāda prēmijas, lai attiecīgi aplēstu bezriskā procentu likmi, beta un parāda izmaksas uzņēmumiem, kas piedalās aktīvu nodošanā.

⁽¹¹⁷⁾ Konkrēti, tā ir parāda attiecība pret pašu kapitālu, ko izmanto, lai aplēstu parāda un pašu kapitāla svērumus *WACC* uzņēmumiem, kuri piedalās aktīvu nodošanā.

Formula	Parametrs	RFI aktīvu nodošana FS Logistica		RFI aktīvu nodošana Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Kapitāla vērtspapīru riska prēmija ⁽¹¹⁸⁾	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Papildu prēmija	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
$I=(A+E)*(1-F)$	Parāda izmaksas	4,33 %	4,66 %		
E	Parāda prēmija	0,80 %	1,74 %		
F	Nodokļa likme	27,50 %	27,50 %		
G	$D/(D+E)$	0,0 %	8,26 %		
$J=(1-F)*G+F*H$	WACC	11,74 %	11,57 %		

(*) Beta un papildu prēmija ir Kravu un Pasažieru pārvadājumu nodaļu vidējie rādītāji.

(181) Galīgā vērtība ir atkarīga no diskonta likmes, ko Komisija novērtēja 180. apsvērumā, un no peļņas pastāvīgā pieauguma tempa. Attiecībā uz pēdējo minēto PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā pieņem, ka aktīvu nodošanā iesaistīto trīs uzņēmumu pieauguma temps būs 2 % saskaņā ar Eiropas Centrālās bankas inflācijas mērķi ⁽¹¹⁹⁾. Komisija uzskata, ka šāds pieņēmums ir pamatots, jo tas atbilst tirgus praksei ⁽¹²⁰⁾.

(182) Lai apstiprinātu PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījuma parametru novērtējumu, Komisija ir arī pārbaudījusi TED testa rezultātu jutīgumu, piemērojot alternatīvus pieņēmumus. Jutīguma analīzes mērķis ir noteikt, kuras diskonta likmes un pastāvīgā pieauguma tempa vērtības padarītu TED testu nepiemērojamu. Kā uzsvērts 162. apsvērumā, Komisija norāda, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, atbilstu TED testam pat ārkārtas scenārijā bez sinerģijas, t. i., ja aktīvi radītu vienādu peļņu un tāpēc būtu vienādi vērtīgi neatkarīgi no tā, kuram pieder īpašumtiesības, ar nosacījumu, ka saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla vērtība ir pozitīva. Tāpēc Komisija noteiks diskonta likmju un pastāvīgā pieauguma tempa kritiskās vērtības, proti, šo parametru vērtības scenārijā, kurā aktīvu nodošana vairs nav rentabla, jo pašu kapitāla pieauguma vērtība saņēmējiem uzņēmumiem ir mazāka nekā pašu kapitāla zaudējumi RFI. Pēc tam Komisija novērtēs, vai šīs kritiskās vērtības ir saprātīgas alternatīvas parametriem, kas pieņemti PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā. Kā paskaidrots 183.–186. apsvērumā, Komisija uzskata, ka kritiskās vērtības nav saprātīgas alternatīvas, kuras izmantot kā rādītājus abu pētījumu noturības novērtēšanai.

(183) Attiecībā uz galīgo vērtību Komisija norāda, ka, jo lielāks ir pastāvīgais pieauguma temps saskaņā ar Gordona izaugsmes formulu, jo lielāka ir pašu kapitāla vērtība scenārijos ar aktīvu nodošanu un bez tās to lielāks ir RFI pašu kapitāla zaudējums un saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla pieaugums ⁽¹²¹⁾. Tāpēc, ņemot vērā to, ka PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā ir aplēsta aktīvu nodošanas pozitīvā ietekme uz peļņu FS grupas līmenī (171. apsvērumā), pastāvīgā pieauguma tempa kritiskajam līmenim, kurā šāda peļņa zūd, ir jābūt zemākam attiecībā uz saņēmējiem uzņēmumiem un augstākam attiecībā uz RFI salīdzinājumā ar minētajos pētījumos izdarīto

⁽¹¹⁸⁾ Ailē "RFI aktīvu nodošana FS Logistica" kapitāla vērtspapīru riska prēmija ir specifiska Itālijai, t. i., tā ietver Itālijas valsts riska prēmiju.

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

⁽¹²⁰⁾ Sk., piemēram, <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/>, 3. iedaļu.

⁽¹²¹⁾ Pastāvīgās izaugsmes tempa ietekme uz pašu kapitāla vērtības starpību scenārijā ar aktīvu nodošanu un bez tās ir otršķirīga salīdzinājumā ar ietekmi uz pašu kapitāla vērtību katrā scenārijā. Tas ir tāpēc, ka pašu kapitāla vērtības izmaiņas nosaka uzņēmumu atšķirīgā ilgtermiņa rentabilitāte abos scenārijos, kuriem piemēro pastāvīgās izaugsmes tempu. Pastāvīgās izaugsmes temps abos scenārijos ir vienāds.

pieņemumu. Saglabājot saņēmēju uzņēmumu pastāvīgo izaugsmes tempu 2 % apmērā, kā tika pieņemts pētījumos, Komisijas aplēses par RFI kritiskajiem pastāvīgajiem izaugsmes tempiem ir šādas ⁽¹²²⁾:

- a) attiecībā uz RFI aktīvu nodošanu FS Logistica temps ir 9 %, nevis 2 %, kā tika pieņemts pētījumos;
- b) attiecībā uz RFI aktīvu nodošanu Trenitalia temps ir 10,9 %, nevis 2 %, kā tika pieņemts pētījumos.

Komisija uzskata, ka kritiskie RFI pastāvīgās izaugsmes tempi ir nepamatoti augsti vismaz divu iemeslu dēļ. Pirmkārt, tie ir augstāki nekā rādītāji, ko parasti izmanto tirgus praksē, lai noteiktu pastāvīgās izaugsmes tempu, proti, Itālijas iekšzemes kopprodukta paredzamo izaugsmes tempu un Eiropas Centrālās bankas inflācijas mērķi (181. apsvēruma). Otrkārt, pat ja šie augstie pastāvīgās izaugsmes tempi būtu sasniedzami, tiem būtu vajadzīgi lielāki kapitālizdevumi, nekā pašlaik tika prognozēts PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā. Šajos pētījumos tiek pieņemts, ka kapitālizdevumi, kas ir vienādi ar nolietojumu, var nodrošināt pastāvīgu izaugsmi 2 % apmērā. Lai atbalstītu izaugsmes tempu no 9 % līdz 10,9 %, iespējams, būtu nepieciešami lielāki kapitālizdevumi. Šādi lielāki kapitālizdevumi samazinātu galīgo vērtību, līdzsvarojot augstāka izaugsmes tempa pieņēmuma ietekmi. Kopumā Komisija uzskata, ka PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījuma rezultāti, kuru pamatā bija 2 %, nevis 9 % (nodošanai FS Logistica) un 10,9 % (nodošanai Trenitalia), ir noturīgi.

(184) Attiecībā uz diskonta likmēm Komisija norāda, ka to līmeņa pieauguma ietekme ir pretēja pastāvīgās izaugsmes tempa pieaugumam. Tas nozīmē, ka, jo augstāka ir diskonta likme, jo zemāka ir pašu kapitāla vērtība scenārijos ar aktīvu nodošanu un bez tās un zemāks ir arī RFI pašu kapitāla zaudējums un saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla pieaugums ⁽¹²³⁾. Tāpēc, ievērojot 183. apsvērumā minēto loģiku, diskonta likmju kritiskajam līmenim, lai aktīvu nodošana vairs nebūtu rentabla, ir jābūt augstākam saņēmējiem uzņēmumiem un zemākam RFI salīdzinājumā ar PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā izdarīto pieņēmumu.

(185) Komisija uzskata, ka pieņemtās diskonta likmes saņēmējiem uzņēmumiem, proti, FS Logistica un Trenitalia, ir piesardzīgas aplēses. Tas ir tāpēc, ka šīs diskonta likmes ir augstākas nekā vērtība, kas izriet no mācību grāmatu definīcijas (sk. 119. zemsvītras piezīmi), jo tās ietvēra papildu parametrus. Proti, WACC, lai novērtētu RFI aktīvu nodošanu FS Logistica Itālijas valsts riska prēmijā, pieņemot Itālijas valsts obligāciju likmi kā bezrisku procentu likmi, kā arī pašu kapitāla riska prēmijai pievienojot valsts riska prēmiju, lai gan būtu pietiekami ņemt vērā tikai vienu no šiem diviem elementiem. Pašu kapitāla izmaksas, kas izmantotas, lai novērtētu RFI aktīvu nodošanu Trenitalia, ietver papildu riska prēmiju (sk. 12. tabulu), kas nav iekļauta pašu kapitāla izmaksu definīcijā (sk. 119. zemsvītras piezīmi). Ņemot vērā to, ka šī pieeja jau veido WACC augšējo robežu saņēmējiem uzņēmumiem, Komisija 183. apsvērumā minēto jutīguma analīzi veiks tikai no RFI viedokļa, nosakot kritisko diskonta likmi tā, lai pašu kapitāla zaudējumi kļūtu vienādi ar saņēmēju uzņēmumu pašu kapitāla pieaugumu. Komisijas aplēses par šādām kritiski svarīgām diskonta likmēm ir šādas ⁽¹²⁴⁾:

- a) attiecībā uz RFI aktīvu nodošanu FS Logistica WACC ir 6,8 %, nevis 11,74 %, kā tika pieņemts pētījumos;

⁽¹²²⁾ Lai aplēstu RFI pastāvīgās izaugsmes tempa kritisko vērtību, Komisija izmanto tās pašas finanšu prognozes, kā arī tās pašas PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā identificēto citu attiecīgo parametru vērtības, lai aplēstu RFI pašu kapitāla vērtību. Turklāt Komisija nemaina nevienu parametru un finanšu prognozi, kas nosaka Trenitalia un FS Logistica pašu kapitāla vērtību. Tāpēc šīs vērtības paliek tādas pašas kā PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā. RFI pastāvīgās izaugsmes tempa kritiskā vērtība ir risinājums vienādojumam ar RFI pašu kapitāla vērtību, no vienas puses, kas ir atkarīgs tikai no viena nezināma parametra (t. i., pastāvīgās izaugsmes tempa), un Trenitalia/FS Logistica pašu kapitāla vērtības, no otras puses (t. i., vērtības, kas aplēstas PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā).

⁽¹²³⁾ Augstāka diskonta likme samazina attiecīgi RFI un saņēmēju uzņēmumu naudas plūsmas zaudējumu un guvumu pašreizējo vērtību. Turklāt tā samazina galīgo vērtību, kas aprēķināta, izmantojot Gordona izaugsmes formulu.

⁽¹²⁴⁾ Lai aplēstu RFI diskonta likmes kritisko vērtību, Komisija izmanto tās pašas finanšu prognozes, kā arī tās pašas citu tādu attiecīgo parametru vērtības, kas noteikti PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā RFI pašu kapitāla vērtības aplēšanai. Turklāt Komisija nemaina nevienu parametru un finanšu prognozi, kas nosaka Trenitalia un FS Logistica pašu kapitāla vērtību. Tāpēc šīs vērtības paliek tādas pašas kā PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā. RFI diskonta likmes kritiskā vērtība ir risinājums vienādojumam ar RFI pašu kapitāla vērtību, no vienas puses, kas ir atkarīgs tikai no viena nezināma parametra (t. i., diskonta likmes), un Trenitalia/FS Logistica pašu kapitāla vērtības, no otras puses (t. i., vērtības, kas aplēstas PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījumā).

- b) attiecībā uz RFI aktīvu nodošanu *Trenitalia* pašu kapitāla izmaksas ir 3,4 %, nevis 11,62 %, kā tika pieņemts pētījumos.

Komisija uzskata, ka šādas WACC kritiskās vērtības un pašu kapitāla izmaksas ir nepamatoti zemas šādu iemeslu dēļ. Attiecībā uz pašu kapitāla izmaksām Komisijas aplēstā zemākā robeža ir 7 %, kas ievērojami pārsniedz kapitāla kritiskās izmaksas 3,4 % apmērā. Saskaņā ar tirgus praksi šo zemākās robežas aplēsi aprēķina, pamatojoties uz 119 zemsvītras piezīmē minēto metodi, un pieņem, ka bezriskā procentu likme (kam pieskaitīta valsts riska prēmija) ir 4,4 % ⁽¹²⁵⁾, kapitāla vērtspapīru riska prēmija ir 4,79 % ⁽¹²⁶⁾ un beta likme 0,54 ⁽¹²⁷⁾. Attiecībā uz WACC Komisija atsaucas uz vērtību 6,87 %. Šī vērtība ir ļoti tuva kritiskajai WACC, kas ir 6,8 % un kas minēta a) apakšpunktā, bet tā ir aplēsta, pamatojoties uz piesardzīgu pieņēmumu par 0 % parāda prēmiju ⁽¹²⁸⁾. Tāpēc Komisija pieņem WACC alternatīvas vērtības, pamatojoties uz tirgus datiem, kas bija pieejami laikā, kad tika pieņemti lēmumi par aktīvu nodošana, un konstatē, ka aktīvu nodošana atbilst TED principam.

- (186) Kopumā Komisija uzskata, ka finanšu prognozes un vērtēšanas pieņēmumi, kas ir TED testa pamatā, ir ticami un labi pamatoti. Turklāt Komisija norāda, ka TED testa rezultāti ir noturīgi attiecībā uz alternatīviem, piesardzīgiem vērtēšanas pieņēmumiem.

8.1.1.2.4. Secinājums par TED testa piemērojamību

- (187) Kopumā Komisijas novērtējums par PwC 2019. gada aprīļa un decembra pētījuma metodiku, finanšu prognozēm un parametriem, kā arī pamatā esošo pieņēmumu un to rezultātu noturības pārbaudēm apstiprina, ka aktīvu RFI aktīvu nodošana *FS Logistica* un *Trenitalia* atbilst tirgum.
- (188) RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* un *FS Logistica* atbilda tirgus nosacījumiem, Komisija secina, ka šādu nodošanu būtu īstenojis jebkurš privāts tirgus dalībnieks, kura darbības pamatā ir tikai rentabilitātes iemesli. No tā izriet, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, nesniedza *Trenitalia* un *FS Logistica* ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.1.1.3. Secinājums par atbalsta esību

- (189) Kā norādīts 188. apsvērumā, Komisija uzskata, ka RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* un *FS Logistica* nerada ekonomisku priekšrocību *Trenitalia* un *FS Logistica*. Tā kā LESD 107. panta 1. punkta nosacījumi ir kumulatīvi, nav jāizvērtē, vai šī aktīvu nodošana bija saistīta ar valsts līdzekļiem vai bija attiecināma uz Itālijas valsti, vai bija selektīva, vai izkropļoja vai draudēja izkropļot konkurenci un vai ietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm.

9. SECINĀJUMS

- (190) Kā norādīts 189. apsvērumā, Komisija secina, ka RFI aktīvu nodošana *Trenitalia* un *FS Logistica* nesniedza ekonomisku priekšrocību *Trenitalia* un *FS Logistica* un tāpēc nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Pasākums, ko veido *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.* 31 aktīva nodošana *Trenitalia S.p.A.* 2009. gada septembrī, nav valsts atbalsts uzņēmumam *Trenitalia S.p.A.* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

⁽¹²⁵⁾ Procentu likme Itālijas valdības 10 gadu obligācijām (vidējais rādītājs 2007. gada oktobrī–decembrī).

⁽¹²⁶⁾ Avots: Prof. Damodarana izstrādātais dokuments par valsts riska prēmijām, pieejams <https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls>. Ansvaths Damodaran [Answath Damodaran] ir finanšu profesors Sterna Biznesa skolā un vadošais eksperts pašu kapitāla un citu aktīvu vērtēšanas jautājumos.

⁽¹²⁷⁾ Līdzvērtīgu infrastruktūru pārvaldošu uzņēmumu beta, kas pielāgota, izmantojot sviras mehānismu. Avots: E.CA pētījums, 38. un 39. lpp.

⁽¹²⁸⁾ Aprēķinā, kas izskaidrots 119. zemsvītras piezīmē, arī pieņem, ka pašu kapitāla izmaksas ir 7 % (t. i., 185. apsvērumā aplēstā pašu kapitāla izmaksu zemākā robeža) un RFI kapitāla struktūru kā pašu kapitāla un parāda izmaksu svērumu (sk. 12. tabulu).

2. pants

Pasākumi, ko veido *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.* aktīvu nodošana *FS Logistica S.p.A.* – 10 aktīvu 2007. gada decembrī, 42 aktīvu 2008. gada decembrī un piecu aktīvu 2011. gada jūlijā –, nav valsts atbalsts uzņēmumam *FS Logistica S.p.A.* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2023. gada 24. novembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Didier REYNDEERS
