



2024/2864

18.11.2024

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2024/2864

av den 24 november 2023

**om SA.32179 (2014/C) – Statliga stödåtgärder till förmån för Trenitalia S.p.A. och FS Logistica S.p.A.
– Italien**

[delgivet med nr C(2023) 7891]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda bestämmelser ⁽¹⁾ ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Den 29 december 2010 mottog kommissionen ett klagomål avseende påstått statligt stöd från Italien till Trenitalia S.p.A. (*Trenitalia*) genom Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI). Både Trenitalia och RFI är dotterbolag till Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS) (se avsnitt 2.1). Vissa överföringar av järnvägsinfrastruktur tillgångar inom FS-koncernen ⁽²⁾, från RFI till andra företag i den koncernen, omfattade enligt klaganden stöd. Klagomålet registrerades med nummer SA.32179 (2010/CP).
- (2) Den 11 februari 2011 översände kommissionen klagomålet till de italienska myndigheterna och begärde upplysningar om de åtgärder som är föremål för undersökningen. Den 1 april 2011 efterkom Italien delvis denna begäran. Den 14 juni 2011 skickade kommissionen en påminnelse till Italien och begärde att de uppgifter som saknades skulle tillhandahållas. Den 12 juli 2011 lämnade Italien ytterligare upplysningar som svar på kommissionens begäran om upplysningar av den 11 februari 2011.
- (3) Den 24 november 2011 uppmanade kommissionen Italien att lämna kompletterande uppgifter. Den 31 januari 2012 lämnade Italien de begärda upplysningarna. Den 8 januari 2013 lämnade Italien ytterligare upplysningar till kommissionen.
- (4) Genom en skrivelse av den 28 mars 2014 informerade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda ett förfarande i enlighet med artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) (*beslutet om att inleda förfarandet*) avseende vissa överföringar av tillgångar från RFI till Trenitalia och FS Logistica S.p.A. (*de åtgärder som omfattas av undersökningen*).
- (5) I beslutet om att inleda förfarandet underrättade kommissionen även Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende den ersättning som Italien har beviljat Trenitalia för fullgörande av allmän trafikplikt inom godstransporter på järnväg (ärendet SA.32953). Bedömningen av denna åtgärd enligt reglerna om statligt stöd är föremål för ett separat slutligt beslut från kommissionen.

⁽¹⁾ EUT C 156, 23.5.2014, s. 77.

⁽²⁾ I detta beslut kallas FS och de företag som FS äger och kontrollerar, inklusive RFI och Trenitalia, för FS-koncernen. För en beskrivning av FS-koncernens struktur, se avsnitt 2 i detta beslut samt FS-koncernens officiella webbplats, som finns på <https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html>.

- (6) Den 22 april 2014 begärde Italien en förlängning av tidsfristen för att inkomma med synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet, vilket kommissionen beviljade den 28 april 2014. Den 21 maj 2014 begärde Italien en ytterligare förlängning av tidsfristen för att inkomma med synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet, vilket kommissionen beviljade följande dag.
- (7) Beslutet om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 23 maj 2014 ⁽³⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärderna i fråga.
- (8) Mellan juni och juli 2014 mottog kommissionen synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet från Italien samt från tre berörda parter. Italien lämnade sina synpunkter den 24 juni 2014. Den 13 juni 2014 begärde FerCargo, en sammanslutning av privata företag som bedriver godstrafik på järnväg, en förlängning av tidsfristen för att inkomma med synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet, vilket kommissionen beviljade. FerCargo överlämnade sina synpunkter den 8 juli 2014. Den 16 juni 2014 begärde FS en förlängning av tidsfristen för att inkomma med sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet, vilket kommissionen beviljade. FS lämnade synpunkter för FS-koncernens räkning den 23 juli 2014. Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) lämnade synpunkter den 19 juni 2014.
- (9) Den 20 juni och den 6 augusti 2014 översände kommissionen de berörda parternas synpunkter till Italien. Den 24 september 2014 begärde Italien en förlängning av tidsfristen för att inkomma med synpunkter på de berörda parternas synpunkter. Kommissionen beviljade denna förlängning följande dag. Den 20 november 2014 översände Italien sina synpunkter på de berörda parternas synpunkter. Den 4 november 2015 kompletterade Italien sina synpunkter med ytterligare upplysningar.
- (10) Den 20 september 2017 skickade kommissionen en begäran om upplysningar till Italien, vilken Italien besvarade den 16 och den 30 november 2017. Den 22 december 2017 skickade kommissionen ytterligare en begäran om upplysningar till Italien, vilken Italien delvis besvarade den 31 januari 2018. Den 21 mars 2018 hölls ett möte mellan kommissionen och de italienska myndigheterna. Den 3 april 2018 skickade kommissionen ytterligare en begäran om upplysningar till Italien, vilken Italien besvarade den 23 maj 2018. Den 17 december 2018 hölls ett möte mellan kommissionen och de italienska myndigheterna, vilket följdes av ett ytterligare möte den 22 januari 2019. Italien lämnade ytterligare upplysningar den 26 april och den 28 juni 2019.
- (11) Den 20 december 2019 skickade kommissionen en begäran om upplysningar till Italien, vilken Italien besvarade den 31 januari 2020.
- (12) I början av 2020 bröt covid-19-pandemin ut, vilket innebar en stor chock för unionens ekonomier och krävde samordnade ekonomiska insatser från medlemsstaterna och unionens institutioner för att mildra de negativa konsekvenserna för unionens ekonomi. Under dessa exceptionella omständigheter strävade kommissionen efter att skyndsamt besvara anmälningar om statliga stödåtgärder som beviljats i samband med covid-19-utbrottet och införa alla nödvändiga förfarandelättnader för att dess godkännandeförfarande skulle gå snabbt ⁽⁴⁾. Under covid-19-krisen var kommissionen tvungen att prioritera statliga stödåtgärder mot covid-19 ⁽⁵⁾. Till följd av detta har slutförandet av det formella förfarandet för granskning av de åtgärder som omfattas av undersökningen samt slutförandet av andra förfaranden försenats.

⁽³⁾ Se fotnot 1.

⁽⁴⁾ Kommissionens meddelande till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska centralbanken, Europeiska investeringsbanken och eurogruppen *Samordnad ekonomisk reaktion på Covid-19-utbrottet*, COM(2020) 112 final, 13. 3.2020, avsnitt 5.

⁽⁵⁾ En förteckning över de beslut som kommissionen antagit i samband med covid-19-krisen finns på GD Konkurrens webbplats på följande länk: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (senast besökt den 20 oktober 2023).

- (13) Den 24 februari 2022 inledde Ryssland dessutom ett militärt angrepp mot Ukraina. De direkta och indirekta effekterna av det ryska militära angreppet fick ekonomiska återverkningar på hela den inre marknaden. För att mildra de negativa sociala och ekonomiska negativa konsekvenserna i unionen krävdes det ett snabbt svar från kommissionen i denna situation. Under dessa omständigheter uppmanades kommissionen att skyndsamt besvara anmälningar om statliga stödåtgärder som beviljats i samband med krisen i Ukraina. ⁽⁶⁾ Under 2022 och 2023 var kommissionen tvungen att prioritera granskningen av dessa statliga stödåtgärder, ⁽⁷⁾ vilket ledde till ytterligare förseningar i samband med slutförandet av det formella förfarandet för granskning av de åtgärder som omfattas av undersökningen.
- (14) Den 17 oktober 2023 samtyckte Italien undantagsvis till att avstå från sina rättigheter enligt artikel 342 i EUF-fördraget jämförd med artikel 3 i rådets förordning nr 1/1958 ⁽⁸⁾ och till att detta beslut skulle antas och meddelas på engelska.

2. BESKRIVNING AV FS-KONCERNEN OCH ÖPPNANDET AV MARKNADEN

2.1. Omorganisationen av FS-koncernen

- (15) Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni (*gamla FS*), var den helt vertikalt integrerade järnvägsoperatören i Italien och den enda juridiska person som ansvarade för kollektivtrafiken på järnväg, både för passagerare och gods, fram tills en omstrukturering av bolaget inleddes i slutet av 1990-talet. Gamla FS ägde samtliga tillgångar som var nödvändiga för att fullgöra sina uppgifter och ägdes till 100 % av det italienska ekonomi- och finansministeriet (*ministeriet*).
- (16) Mellan 1998–2001 omorganiserade Italien gamla FS genom att inrätta nya dotterbolag som ansvarade för olika affärsområden, till vilka gamla FS överförde samtliga tillgångar och verksamheter. I synnerhet inrättade Italien ett nytt holdingbolag som helt kontrollerades av ministeriet, nämligen FS, som äger och kontrollerar alla företag som är verksamma inom de olika affärsområdena, inbegripet följande:
- a) Trenitalia, som bildades i juni 2000 och fick i uppdrag att tillhandahålla transporttjänster på järnväg (som tidigare tillhandahölls av passagerar-, regional- och godstrafikdivisionerna och av gamla FS:s tekniska enhet för rullande materiel).
 - b) RFI, som bildades i juli 2001, blev ensam ägare och förvaltare av järnvägsinfrastrukturen. Tillfälligt ägde och förvaltrade RFI även de tillgångar som var föremål för de åtgärder som omfattas av undersökningen, innan dessa tillgångar överfördes vidare till andra enheter i FS-koncernen – se avsnitt 3.1).

FS-koncernen består av Trenitalia och RFI samt holdingbolaget FS och de bolag det kontrollerar och ägs helt av ministeriet.

- (17) I samband med den omorganisation till vilken hänvisas i skäl 16 skulle alla tillgångar som var nödvändiga för att genomföra respektive verksamhet överföras till Trenitalia och till andra nybildade enheter som avses i skäl 18, såsom FS Logistica, men även till andra enheter som inte omfattas av den aktuella undersökningen. Juridiska och tekniska komplikationer hindrade emellertid överföringen av vissa fastigheter ⁽⁹⁾, vilket medförde att slutförandet av omorganisationen fördröjdes.

⁽⁶⁾ Meddelande från kommissionen om den tillfälliga krisramen för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin efter Rysslands aggression mot Ukraina (EUT C 131 I, 24.3.2022, s. 1).

⁽⁷⁾ En förteckning över de beslut som kommissionen antagit inom ramen för den tillfälliga kris- och omställningsramen för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin till följd av Rysslands angrepp mot Ukraina finns på GD Konkurrens webbplats på följande länk: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (senast besökt den 16 oktober 2023).

⁽⁸⁾ Rådets förordning nr 1 om vilka språk som skall användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT 17, 6.10.1958, s. 385/58).

⁽⁹⁾ Italien noterar särskilt att man innan omfördelningen genomfördes var tvungen att samla in, kategorisera och kontrollera den nödvändiga dokumentationen från fastighetsregistret samt administrativa handlingar och bokföringsunderlag kopplade till de tillgångar som skulle överföras till Trenitalia. Efter att gamla FS överfört alla infrastrukturanläggningar till RFI behöll sistnämnda bolag således tillfälligt äganderätten till dessa, inklusive de anläggningar som skulle överföras till Trenitalia och FS Logistica.

- (18) Enligt Italien godkände FS styrelse den 17 maj 2007 affärsplanen för 2007–2011 inom ramen för den omorganisation av FS-koncernen som avses i skäl 16 ⁽¹⁰⁾. På grund av FS-koncernens betydande ekonomiska förluster (över 2 miljarder euro 2006) antog FS en intern omstruktureringsplan för att återställa FS-koncernens ekonomiska bärkraft. Utöver kostnadsbesparingsåtgärder beslutade FS-koncernen att öka sina rörelseintäkter, särskilt genom effektivisering av de fastigheter och anläggningar i koncernens olika enheter. Detta omfattade inrättandet av särskilda dotterbolag till vilka de tillgångar som användes för att bedriva särskild verksamhet överfördes, nämligen följande:
- a) Logistiktjänster. I detta syfte grundades en ny operatör med namnet FS Logistica S.p.A. (*FS Logistica*) 2007 för att, i likhet med andra etablerade europeiska aktörer (DB Schenker i Tyskland och SNCF-ägda Geodis i Frankrike), erbjuda integrerade logistiktjänster. Den 1 januari 2017 bytte FS Logistica namn till Mercitalia Logistics S.p.A. (*Mercitalia Logistics*) ⁽¹¹⁾.
 - b) Mobilitetstjänster och fastighetsförvaltning. I detta syfte inrättades ett nytt dotterbolag med namnet FS Servizi Urbani S.p.A. den 27 februari 2008 för att maximera värdet på de fastigheter som FS ägde.
 - c) Ingenjörstjänster på utländska marknader. Dessa tjänster tillhandahölls av Italferr S.p.A.
- (19) Enligt Italien bidrog genomförandet av affärsplanen för 2007–2011 till att återställa FS ekonomiska situation, enligt tabell 1.

Tabell 1

FS nyckelresultaträkning, balansräkning och finansiella uppgifter

(miljoner euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Centrala uppgifter i resultaträkningen								
Rörelseintäkter	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Rörelsekostnader	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Bruttorörelsemarginal	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Rörelseresultat (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Nettointäkter/(förluster)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Viktigast uppgifterna om eget kapital och finansiell information								
Investerat nettokapital	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Aktieinnehavarens eget kapital	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Finansiell ställning (netto)	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Skuldsättningsgrad	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

⁽¹⁰⁾ I detta beslut kommer industriplanen för 2007–2011 (på italienska "Piano Industrie 2007–2011") även att kallas "affärsplanen för 2007–2011".

⁽¹¹⁾ Källa: FS:s årsrapport för 2017, s. 13 (Relazione finanziaria annuale).

(miljoner euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tekniska investeringar under perioden	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna i deras synpunkter av den 23 juli 2014

Anmärkning:

Uppgifterna för perioden 2007–2008 anges i överensstämmelse med Italiens nationella redovisningsprinciper, medan uppgifterna för perioden 2009–2013 baseras på internationella redovisningsstandarder (IFRS-standarder).

2.2. Beskrivning av de dotterbolag i FS-koncernen som omfattas av kommissionens undersökning

- (20) Tre dotterbolag i FS-koncernen (RFI, Trenitalia och FS Logistica) berörs av de åtgärder som omfattas av undersökningen och beskrivs i avsnitt 3.

2.2.1 RFI

- (21) RFI ansvarar för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen i Italien och har beviljats en koncession på 60 år genom ett dekret från ministeriet för transport och sjöfart år 2000 ⁽¹²⁾. RFI har därför ett lagstadgat monopol i fråga om uppförande, underhåll och drift av järnvägsinfrastrukturen, järnvägssäkerhet och tilldelning av tåglägen till järnvägsföretag. Enligt dess stadgar får RFI även genomföra all verksamhet eller alla insatser på marknaden som bedöms vara nödvändiga eller lämpliga för att bolaget ska kunna fullgöra sina uppdrag ⁽¹³⁾.

- (22) Företagets viktigaste tillgång är själva järnvägsinfrastrukturen. RFI bedriver följande huvudsakliga verksamhet:

- Utformning, konstruktion, idrifttagning, förvaltning och underhåll av den nationella järnvägsinfrastrukturen samt förvaltning av kontroll- och säkerhetssystem för tågtrafiken.
- Främja integrering av järnvägsinfrastruktur och samarbete med andra förvaltare av järnvägsinfrastruktur.
- Andra uppgifter som infrastrukturförvaltaren anförtrots i enlighet med relevant lagstiftning, såsom hantering av tillträde till infrastruktur och tjänster samt insamling av avgifter som järnvägsföretag ska betala för utnyttjande av infrastruktur.

- (23) De tjänster som RFI tillhandahåller i egenskap av italiensk järnvägsinfrastrukturförvaltare omfattar att bevilja järnvägsföretag tillträde till järnvägsinfrastrukturen, underhålla och utveckla infrastrukturen, säkerställa att kraven på säkerhet och trygghet följs och utfärda säkerhetsintyg ⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ Gamla FS utsågs till infrastrukturförvaltare av den italienska staten genom Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T av den 31 oktober 2000. I juli 2001 efterträdde RFI gamla FS som infrastrukturförvaltare.

⁽¹³⁾ Dessa uppdrag omfattar följande: Köpa eller sälja fastigheter, utveckla kommersiell, industriell eller finansiell verksamhet som är kopplad till företagets verksamhetsmål, förvärva aktier i andra bolag med likartad eller närliggande verksamhet eller vars verksamhet är viktig för dess egna verksamhet, ställa säkerheter och garantier till förmån för tredje man osv.

⁽¹⁴⁾ Programavtal för 2001–2007, artikel 4.

- (24) RFI:s intäkter består huvudsakligen av intäkter från infrastrukturtjänster (nätanvändningsavgifter, försäljning av banström, färjetjänster och statliga bidrag för underhåll av järnvägsnätet). RFI:s ekonomiska situation under perioden 2006–2013 anges i tabell 2:

Tabell 2

RFI:s nyckelresultaträkning, balansräkning och finansiella uppgifter

(miljoner euro)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Centrala uppgifter i resultaträkningen								
Rörelseintäkter	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Rörelsekostnader	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Bruttorörelsemarginal	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Rörelseresultat (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Nettointäkter	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Viktigast uppgifterna om eget kapital och finansiell information								
Investerat nettokapital	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Aktieinnehavarens eget kapital	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Finansiell ställning (netto)	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Skuldsättningsgrad	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna i deras synpunkter av den 23 juli 2014

Anmärkning:

Uppgifterna för perioden 2006–2008 anges i överensstämmelse med Italiens nationella redovisningsprinciper, medan uppgifterna för perioden 2009–2013 baseras på internationella redovisningsstandarder (IFRS-standarder).

(*) År 2008 tillämpades för första gången en ny princip i samband med kostnaderna för användning av rullande materiel (avskrivning). Uppgifterna för 2007 har därför även harmoniserats vad gäller avknoppningen av "järnvägsanläggnings-/manöversektorn" till RFI.

2.2.2 Trenitalia

- (25) Trenitalia grundades 2000 som ett helägt dotterbolag till FS. Vid tidpunkten för antagandet och genomförandet av de åtgärder som omfattas av undersökningen samt vid tidpunkten för inledandet av den formella granskningen var Trenitalia verksamt både inom person- och godstransport på järnväg. Trenitalia är för närvarande den största järnvägsoperatören i Italien och bolagets verksamhet omfattar fjärrtrafik samt lokal och regional passagerartrafik. Sedan januari 2017 tillhandahålls godstrafiken av Mercitalia Rail.

- (26) Trenitalias ekonomiska situation under perioden 2006–2013 anges i tabell 3.

Tabell 3

Trenitalias nyckelresultaträkning, balansräkning och finansiella uppgifter

(EUR/miljoner)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Centrala uppgifter i resultaträkningen								
Rörelseintäkter	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Rörelsekostnader	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Bruttorörelsemarginal	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Rörelseresultat (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Nettointäkter	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Viktigast uppgifterna om eget kapital och finansiell information								
Investerat nettokapital	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Aktieinnehavarens eget kapital	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Finansiell ställning (netto)	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Skuldsättningsgrad	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna i deras synpunkter av den 23 juli 2014.

Anmärkning:

Uppgifterna för perioden 2006–2008 anges i överensstämmelse med Italiens nationella redovisningsprinciper, medan uppgifterna för perioden 2009–2013 baseras på internationella redovisningsstandarder (IFRS-standarder).

(*) År 2008 tillämpades för första gången en ny princip i samband med kostnaderna för användning av rullande materiel (avskrivning). Uppgifterna för 2007 har därför även harmoniserats vad gäller avknoppningen av "järnvägsanläggnings-/manöversektorn" till RFI.

- (27) I januari 2017 överfördes Trenitalias fraktverksamhet till ett nybildat företag, Mercitalia Rail S.r.l. (Mercitalia Rail) som helt kontrollerades av Mercitalia Logistics⁽¹⁵⁾. Genom Mercitalia Logistics tillhandahåller FS-koncernen godstransporttjänster i Italien och utomlands med hjälp av både konventionell och kombinerad transportteknik.

2.2.3 FS Logistica

- (28) FS Logistica bildades 2007 till följd av FS beslut att koncentrera all logistikverksamhet som bedrivs inom FS-koncernen till en enskild utsedd operatör. Fram till 2017 (när bolaget döptes om till Mercitalia Logistics)⁽¹⁶⁾ tillhandahöll FS Logistica logistiktjänster inom godssektorn, vilket omfattade järnväg, intermodala transportlösningar, lagring, hantering och all tillhörande fastighetsverksamhet. FS Logistica kunde aldrig klassificeras som ett "järnvägsföretag" i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/440/EEG⁽¹⁷⁾ eftersom bolaget inte tillhandahöll tågtrafik.

⁽¹⁵⁾ Trenitalia överförde alla sina tillgångar och skulder med koppling till godstransporter och logistik till Mercitalia Rail. Källa: Trenitalia SpA:s årsrapport för 2017, s. 26 och s. 36 (Relazione finanziaria annuale).

⁽¹⁶⁾ Se FS årsrapport för 2017 om finansiell kommunikation, s. 13.

⁽¹⁷⁾ Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25).

2.3. Bakgrund till liberaliseringen av järnvägstransporter i unionen och Italien

2.3.1 I unionen

- (29) På unionsnivå har **godstransporter** på järnväg avreglerats i tre på varandra följande etapper.
- (30) Det första lagstiftningsinitiativet i början av 1990-talet ledde fram till antagandet av direktiv 91/440/EEG, vilket medlemsstaterna var skyldiga att införliva i sin nationella lagstiftning senast den 1 januari 1993. Genom detta direktiv inleddes en liberalisering av järnvägstransporterna genom införandet av en rätt till tillträde till järnvägsinfrastruktur för internationella sammanslutningar och järnvägsföretag som utför kombinerade⁽¹⁸⁾ internationella godstransporter, tillsammans med principen om åtskillnad mellan verksamheterna infrastrukturförvaltning och transport. Denna princip var inte tillämplig i fråga om strukturer utan när det gällde funktioner, särskilt redovisningsfunktionen. Enligt detta direktiv skulle ett särskiljande kunna uppnås genom inrättandet av särskilda divisioner inom ett enskilt företag eller genom att infrastrukturförvaltning överläts till en separat enhet. En sådan rättslig separation var emellertid inte obligatorisk.
- (31) Direktiv 91/440/EEG ändrades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG⁽¹⁹⁾, vilket ingick i det så kallade första järnvägspaketet⁽²⁰⁾, som medlemsstaterna var skyldiga att införliva i sin nationella lagstiftning senast den 15 mars 2003. Enligt artikel 10.3 i direktiv 91/440/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG, skulle järnvägsföretag beviljas rätt till tillträde på icke-diskriminerande grunder med avseende på följande typer av tjänster:
- a) Internationell godstrafik på det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter⁽²¹⁾.
 - b) Internationell godstrafik på hela unionens järnvägsnät från och med den 15 mars 2008.
- (32) För att förbättra säkerheten, interoperabiliteten och öppnandet av marknaden för godstransporter på järnväg antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG⁽²²⁾, vilket ingick i det så kallade andra järnvägspaketet⁽²³⁾. Genom detta direktiv infördes en rätt till tillträde för järnvägsföretag i förhållande till följande typer av tjänster:
- a) Internationell godstrafik på hela unionens järnvägsnät från och med den 1 januari 2006 (för att föregripa tidsfristen 15 mars 2008 som fastställts i direktiv 2001/12/EG).
 - b) Alla typer av godstransporttjänster (inklusive nationell trafik) från och med den 1 januari 2007.
- (33) Till följd av detta öppnades marknaden för godstransporter på järnväg upp för konkurrens från och med den 15 mars 2003 på det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, från och med den 1 januari 2006 för internationell godstrafik på hela unionens järnvägsnät och från och med den 1 januari 2007 för cabotagetrafik på järnväg. Godstransporter på järnväg anses därför ha avreglerats helt på unionsnivå sedan den 1 januari 2007 för både nationella och internationella tjänster.

⁽¹⁸⁾ Kombinerad transport definieras som intermodal transport med en strikt begränsad vägsträcka, se artikel 1 i rådets direktiv 75/130/EEG av den 17 februari 1975 om upprättandet av gemensamma regler för vissa former av kombinerad landsvägs- och järnvägstransport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 48, 22.2.1975, s. 31).

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁽²⁰⁾ Det första järnvägspaketet omfattade även Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29).

⁽²¹⁾ Ett järnvägsnät på cirka 50 000 km, i enlighet med artikel 10a i och bilaga I till direktiv 2001/12/EG, som i Italien omfattar hamnarna Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genua, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapel, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste och Venedig som är anslutna till järnvägen.

⁽²²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁽²³⁾ Det andra järnvägspaketet omfattade även Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (EUT L 164, 30.4.2004, s. 1).

- (34) Direktiv 91/440/EEG, i dess lydelse enligt direktiven 2001/12/EG och 2004/51/EG, konsoliderades och upphävdes med verkan från och med den 17 juni 2015 genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽²⁴⁾. I artikel 10.1 i direktiv 2012/34/EU föreskrivs följande: "Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransporttjänster."
- (35) När det gäller **persontrafik** på järnväg öppnade det tredje järnvägspaketet (genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG ⁽²⁵⁾) upp den internationella persontrafiken på järnväg för konkurrens, med verkan från och med den 1 januari 2010. Genom det fjärde järnvägspaketet har persontrafik på järnväg liberaliserats fullt ut enligt följande:
- Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 ⁽²⁶⁾ om ändring av direktiv 2012/34/EU har järnvägsföretag beviljats tillträde till nationella järnvägsnät från och med den 1 januari 2019 ⁽²⁷⁾.
 - Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 ⁽²⁸⁾ infördes krav på konkurrensutsatta anbudsförfaranden vid tilldelning av avtal om allmän trafik från och med den 3 december 2019, med en övergångsperiod som löpte ut den 24 december 2023 ⁽²⁹⁾.

2.3.2 I Italien

- (36) I Italien avreglerades godstransporttjänsterna på järnväg från och med den 22 oktober 2003, då lagdekret nr 188 av den 8 juli 2003 (lagdekret 188/2003) ⁽³⁰⁾ trädde i kraft, genom vilket det första järnvägspaketet införlivades i nationell lagstiftning. När det gäller nationella godstransporttjänster som tillhandahålls med hjälp av den nationella järnvägsinfrastrukturen beviljades järnvägsföretag som använder det nationella järnvägsnätet olika tillträdesrättigheter enligt artikel 6 i lagdekret 188/2003, under förutsättning att vissa krav var uppfyllda ⁽³¹⁾ samt att det förelåg ömsesidighet i förhållande till järnvägsföretag som var etablerade utomlands.

⁽²⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

⁽²⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽²⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen (EUT L 352, 23.12.2016, s. 1).

⁽²⁷⁾ Se artikel 3 i direktiv (EU) 2016/2370, där det föreskrivs att även om direktivet träder i kraft från och med den 1 januari 2019 gäller dess bestämmelser om tillträde till järnvägsnät endast för tågplanen från och med den 14 december 2020.

⁽²⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg (EUT L 354, 23.12.2016, s. 22).

⁽²⁹⁾ Se artikel 1.9 a.

⁽³⁰⁾ Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 – "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24.7.2003 – Supplemento ordinario n. 118). Lagdekret 188/2003 ersatte två presidentdekret (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) och 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) genom vilka direktiven 91/440/EG, 95/18/EG och 95/19/EG hade införlivats.

⁽³¹⁾ Järnvägsföretag som hade för avsikt att bedriva nationell godstrafik på järnväg i Italien behövde, utöver det driftstillstånd för järnväg som krävdes enligt artikel 6.1 i lagdekret 188/2003, inneha ett särskilt tillstånd från infrastruktur- och transportministern (artikel 6.2 i lagdekret 188/2003) enligt definitionen i artikel 131.1 i lag nr 388 av den 23 december 2000. Enligt denna lag motiverades behovet av ett sådant tillstånd med att infrastruktur- och transportministeriet behövde kunna begränsa höjningen av järnvägsavgifterna och garantera den ekonomiska lönsamheten för järnvägstransporterna i Italien.

- (37) Genom lagdekret 188/2003 öppnades även delvis ⁽³²⁾ den italienska marknaden för inrikes persontrafik på järnväg 2003. För all inhemsk verksamhet förblev konkurrensen på marknaden emellertid begränsad i praktiken innan den internationella persontrafiken på järnväg öppnades för konkurrens den 1 januari 2010 och Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. inledde sin verksamhet inom den inhemska höghastighetstrafiken på järnväg under 2012. Marknaden har till stor del förblivit stängd för konkurrens, eftersom Trenitalia med få undantag direkt har tilldelats de flesta avtalen om allmän trafik ⁽³³⁾.
- (38) Italien införlivade direktiv 2004/51/EG i nationell lagstiftning genom lagdekret nr 162 av den 10 augusti 2007 ⁽³⁴⁾ (i kraft från och med den 23 oktober 2007). Genom detta dekret ändrades lagdekret 188/2003 från och med den 23 oktober 2007 genom att järnvägsföretag fick tillträde till det italienska järnvägsnätet på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor för att bedriva internationell godstrafik och, senast från och med den 1 januari 2007, tillträde till järnvägsnätet för att bedriva alla typer av godstrafik på järnväg ⁽³⁵⁾.
- (39) Slutligen införlivade Italien direktiv 2012/34/EU i nationell lagstiftning genom lagstiftningsdekret nr 112 av den 15 juli 2015 ⁽³⁶⁾ (i kraft från och med den 27 juli 2015). Genom detta dekret bekräftades järnvägsföretagens rätt till tillträde till marknaden för gods- och persontransporter på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor för att säkerställa konkurrensen inom järnvägssektorn ⁽³⁷⁾.

3. BESKRIVNING AV DE ÅTGÄRDER SOM OMFATTAS AV UNDERSÖKNINGEN

3.1. Beskrivning av överföringarna av tillgångar (*överföringarna av tillgångar eller åtgärderna*)

- (40) De åtgärder som omfattas av undersökningen består av en överföring av 31 tillgångar från RFI till Trenitalia i september 2009 samt överföringar av tio tillgångar från RFI till FS Logistica i december 2007, av 42 tillgångar i december 2008 och av fem tillgångar i juli 2011, enligt de villkor som beskrivs i detta underavsnitt.
- (41) Besluten att överföra vissa infrastrukturtillgångar från RFI till Trenitalia fattades vid FS styrelsemöte den 7 september 2009 och godkändes vid RFI:s och Trenitalias bolagsstämmor den 10 september 2009.
- (42) Överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia genomfördes på följande sätt:
- RFI:s aktiekapital (*capitale sociale e patrimonio*) minskades med 621 106 000 euro i september 2009 genom att 621 106 000 stamaktier till ett värde av en euro vardera annullerades. Trenitalias aktiekapital ökades samtidigt med 621 106 000 euro genom emission av 1 242 212 stamaktier till ett (nominellt) värde av 500 euro vardera.
 - FS utgör fortsatt den enda aktieägaren i både Trenitalia och RFI, både före och efter de förändringar av RFI:s och Trenitalias aktiekapital som beskrivs i led a.

⁽³²⁾ Öppnandet var föremål för en ömsesidighetsklausul för italienska järnvägsföretag, vilken hävdades 2007.

⁽³³⁾ När det gäller det nät som RFI förvaltade tilldelade endast två regioner sina trafikavtal genom anbudsförfaranden under 2019 (Valle d'Aosta och Emilia Romagna), medan tilldelningen av trafikavtal i de andra regionerna skedde genom direkt tilldelning (förutom Lombardiet tilldelade de övriga 17 regionerna Trenitalia avtalet för 9 eller 15 år). Vad gäller den återstående delen av infrastrukturen, vilken delvis ägs av ministeriet för infrastruktur och transport, regioner, provinser, kommuner, privata enheter och andra offentliga organ är särskilda arrangemang tillämpliga av historiska skäl (källa: *Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice*, redigerad av Matthias Finger och Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, s. 70).

⁽³⁴⁾ Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 – "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 234, 8.10.2007).

⁽³⁵⁾ Artikel 25.1 i lagdekret nr 162 av den 10 augusti 2007 om ändring av artikel 12.1 i lagdekret 188/2003.

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

⁽³⁷⁾ Artikel 2.1 c i lagstiftningsdekret nr 112 av den 15 juli 2015.

- (43) Överföringen av vissa infrastrukturtillgångar från RFI till FS Logistica godkändes på RFI:s och FS Logisticas bolagsstämmor den 30 oktober 2007, den 26 november 2008 och den 20 december 2010 ⁽³⁸⁾.
- (44) Överföringarna av tillgångar från RFI till FS Logistica genomfördes i form av tre särskilda transaktioner under 2007, 2008 och 2011:
- a) RFI:s aktiekapital och tillgångar minskades
 - i) med 268 673 758 euro den 21 december 2007,
 - ii) med 151 786 267 euro den 30 december 2008,
 - iii) med 3 186 760 euro den 6 juli 2011.
 - b) FS Logisticas aktiekapital och tillgångar ökades samtidigt med samma respektive värden genom emission av stamaktier.
 - c) FS utgör fortsatt den enda aktieägaren i både FS Logistica och RFI, både före och efter de förändringar av RFI:s och Trenitalias aktiekapital som beskrivs i leden a och b.
- (45) De överföringsbeslut som godkändes vid de möten till vilka hänvisas i skäl 40 formaliserar de ledningsbeslut som FS och dess dotterbolag RFI, Trenitalia och FS Logistica fattat sedan 2007 ⁽³⁹⁾.
- (46) De åtgärder som omfattas av undersökningen har godkänts av FS aktieägare, nämligen den italienska staten (närmare bestämt ministeriet). Den 7 juli 2009 godkände Italien genom direktiv från premiärministern ⁽⁴⁰⁾ (2009 års direktiv) ⁽⁴¹⁾ överföringar av vissa infrastrukturtillgångar, vilka hade finansierats med offentliga medel, från RFI till Trenitalia och till andra företag i FS-koncernen med verksamhet inom godstransporter på järnväg. I 2009 års direktiv föreskrevs särskilt följande:
- a) RFI hade befogenhet att fritt överföra specifika frakthanläggningar (som inte ingick i bilaga 1 till 2009 års direktiv ⁽⁴²⁾) till andra företag i FS-koncernen, inklusive Trenitalia, som en del av transaktionerna för att öka tillväxten med avseende på tillgångarna (artikel 1) ⁽⁴³⁾.
 - b) RFI var skyldig att lämna in ett förslag till det italienska infrastruktur- och transportministeriet där den funktionella specialiseringen och de avgiftspliktiga tjänster som erbjuds beskrevs för var och en av de anläggningar och terminaler som förtecknas i bilaga 1 till 2009 års direktiv (artikel 1).
 - c) RFI skulle lämna in en plan till det italienska ministeriet för infrastruktur och transport för att specificera vilka funktioner var och en av de underhållsanläggningar för rullande material som bolaget ägde hade, samt huruvida anläggningarna var tillgängliga för alla järnvägsföretag eller vissa anläggningar utnyttjades fullt ut av vissa av dem (artikel 2) ⁽⁴⁴⁾.
 - d) Särskilda underhållsanläggningar för rullande materiel, vilka utnyttjades fullt ut av vissa företag, överfördes till andra företag i FS-koncernen i syfte att minska underhållskostnaderna (artikel 2).

⁽³⁸⁾ Den rättsakt genom vilken överföringen formaliserades antogs den 6 juli 2011.

⁽³⁹⁾ Den 19 september 2007 skickade FS verkställande direktör M. Moretti en skrivelse till alla cheferna i koncernen (*skrivelse av den 19 september 2007*) för att inleda projektet med omfördelningen av tillgångar som en del av genomförandet av affärsplanen för 2007–2011. Den 23 april 2008 godkände FS styrelse inledandet av tilldelningen av tillgångar. Den 3 juni 2008 inrättades en särskild arbetsgrupp för att styra FS-koncernens omfördelning av tillgångar.

⁽⁴⁰⁾ På italienska: "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⁾ Bilaga 1 till 2009 års direktiv innehåller en förteckning över frakthanläggningar och terminaler som ägs av RFI.

⁽⁴³⁾ "För att minska statens nuvarande underhållskostnader får RFI enligt detta direktiv även fritt överföra/tilldela frakthanläggningar som inte är upptagna i förteckningen i bilaga 1 till andra företag i FS-koncernen, bland annat Trenitalia, inom ramen för en eventuell omorganisation samt även inom ramen för kapitalisering eller kapitaliseringsverksamhet." (fri översättning från italienska).

⁽⁴⁴⁾ "För att minska statens nuvarande underhålls- och depåkostnader och för att genomföra Trenitalias kapital/kapitalisering måste RFI inom 60 dagar efter antagandet av detta direktiv lämna in en plan till infrastruktur- och transportministeriet för varje underhållsanläggning för rullande materiel som förvaltaren äger som utöver eventuell funktionell specialisering innehåller uppgifter om

a) att den görs tillgänglig för alla järnvägsföretag som ansluter sig till nätet,

b) att den uteslutande används av vissa av dem.

I alla händelser tillhandahåller infrastrukturförvaltaren inte några tjänster i ovannämnda anläggningar, utan ställer endast dessa tillgångar till förfogande." (fri översättning från italienska).

- (47) Italien bekräftade förteckningen över de överförda tillgångarna och deras egenskaper såsom de beskrivits i skäl 20 i beslutet om att inleda förfarandet och tillade att den rättsliga grunden för överföringarna inte utgjorde 2009 års direktiv utan den italienska civillagen. I tabell 4 sammanfattas de överföringar av tillgångar som RFI gjort till Trenitalia och FS Logistica och som utgör de åtgärder som omfattas av undersökningen.

Tabell 4

Förteckning över tillgångar som RFI överfört till Trenitalia och FS Logistica

Datum	Mottagande företag	Beskrivning	Värde
7 september 2009	Trenitalia	RFI överförde 11 underhållsanläggningar för rullande materiel tillsammans med 20 andelar angränsande mark till Trenitalia	Bokfört värde på 621 miljoner euro ⁽¹⁾
21 december 2007	FS Logistica	RFI överförde 10 delar av godsterminaler till FS Logistica	Bokfört värde på 268,7 miljoner euro ⁽²⁾
30 december 2008	FS Logistica	RFI överförde 41 fastigheter i Italien (t.ex. tomter, lagerlokaler, lokaler, fabriker och anläggningar med koppling till godstrafik) samt sin andel på 43,75 % i SGT till FS Logistica ⁽³⁾	Bokfört värde på 151,8 miljoner euro ⁽⁴⁾
6 juli 2011	FS Logistica	RFI överförde fem fastigheter (fabriker, områden och byggnader) till FS Logistica	Bokfört värde på 3,2 miljoner euro ⁽⁵⁾

Källa: Uppgifter från de italienska myndigheterna.

⁽¹⁾ Källa: RFI:s årsrapport för 2009, s. 30 och 31 (Bilancio di esercizio) och Trenitalias årsrapport för 2009, s. 46 och 47 (Bilancio di esercizio).

⁽²⁾ Källa: RFI:s årsrapport för 2008, s. 27 (Bilancio di esercizio).

⁽³⁾ Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., en italiensk aktör inom kombinerad väg- och järnvägstransport som till 53,3 % ägs av FS Logistica och till 34,5 % av Hupac. Enligt lagen av den 30 december 2008 genom vilken äganderätten överläts uppgår värdet på 43,75 % av aktierna i SGT till 491 732 euro.

⁽⁴⁾ Källa: RFI:s årsrapport för 2008, s. 27 (Bilancio di esercizio).

⁽⁵⁾ Källa: RFI:s årsrapport för 2010, s. 27 (Bilancio di esercizio) och FS verksamhetsrapport för 2010, s. 65.

3.2. Beskrivning av de tillgångar som överförts till Trenitalia

- (48) De tillgångar som överfördes till Trenitalia i september 2009 består av 31 anläggningar, nämligen följande:

- Elva underhållsanläggningar, inklusive verkstäder som används av olika divisioner inom Trenitalia, på totalt 1,6 miljoner m².
- 20 "angränsande områden" med koppling till verkstäder som redan ägs av Trenitalia på totalt 0,6 miljoner m².

- (49) De angränsande områdena utgör huvudsakligen mark- och manöverområdena bredvid en verkstad eller byggnad och är nödvändiga för att verkstaden eller byggnaden ska kunna användas.

- (50) Vad gäller verkstäderna och andra tekniska anläggningar har Italien uppgett att de betjänade olika passagerardivisioner, såsom anges i tabell 5.

Tabell 5

Beskrivning av de elva underhållsanläggningar som överförts till Trenitalia

Anläggning nr	Grupp av tillgångar	Område som överförts 2009 (m ²)	Berörda divisioner från Trenitalia
1)	Centrala enheten i Bari	1 30 000	Divisionen för långdistans trafik
2)	Enheten för Firenze Osmannoro	340 000	Divisionen för regional passagerartrafik
3)	Enheten för Firenze Romito	52 000	Divisionen för regional passagerartrafik
4)	Enheten Genova Terralba	41 000	Divisionen för regional passagerartrafik
5)	Enheten för Napoli Smistamento	317 800	Divisionen för långdistans trafik
6)	Enheten för Messina	26 000	Divisionen för regional passagerartrafik
7)	Enheten för Roma Prenestina	105 130	Divisionen för långdistans trafik
8)	Enheten för Torino Smistamento	225 000	Divisionen för långdistans trafik
9)	Enheten för Cervignano	117 940	Godstrafik
10)	Enheten för Trieste	61 576	Divisionen för regional passagerartrafik
11)	Enheten för Verona	169 100	Godstrafik
	TOTALT	1 585 546	

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna (i deras synpunkter av den 24 juli 2014).

- (51) Nio av de elva underhållsanläggningar som överfördes till Trenitalia 2009 användes av
- divisionen för "långdistans trafik" (fyra anläggningar, på totalt 0,8 miljoner m²),
 - den regionala passagerardivisionen (fem anläggningar, på totalt 0,5 miljoner m²).
- (52) De andra båda underhållsanläggningarna, på totalt 0,3 miljoner m², användes för inledande underhåll av godstrafikdivisionens rullande materiel.
- (53) De komplex med de elva underhållsanläggningar som överfördes 2009 omfattar även tillträdesspår och uppställningsspår som är knutna till dessa underhållsanläggningar, för förvaring av rullande materiel före och efter underhåll. Vissa av dessa underhållsanläggningar omfattar tekniska områden som är avsedda för särskilt arbete som är direkt kopplat till inledande underhåll, såsom plattformar eller tunnlar för tågtvätt, områden för tömning av kemiska toaletter och inspektionsdepåer för rullande materiel. Enligt FS gjorde Trenitalia betydande investeringar i dessa anläggningar redan innan dessa tillgångar överfördes under perioden 2003–2008, i syfte att göra underhållsarbetet mer effektivt ⁽⁴⁵⁾.
- (54) De 20 angränsande områden som beskrivs närmare i tabell 6 omfattar följande:
- Olika typer av områden som är belägna intill de underhållsanläggningar som Trenitalia redan använder, främst för divisionen för långdistans trafik med passagerare (fem anläggningar, på totalt 0,26 miljoner m²) och den regionala passagerardivisionen (13 anläggningar, på totalt 0,35 miljoner m²).

⁽⁴⁵⁾ Underhållsdepåerna hade särskilt uppgraderats för att betjäna de tilldelade typerna av rullande materiel.

- b) De återstående komplexen utgör två små områden (på 22 500 m² och 14 000 m²) som gränsar till de anläggningar som den tekniska avdelningen använder för inledande underhåll av persontåg och av godstrafik-divisionen.

Tabell 6

Beskrivning av de angränsande områden som överförts till Trenitalia

	Grupp av tillgångar	Område som överförts 2009 (m ²)	Division inom Trenitalia som använder området
1)	Fabiano	19 100	Divisionen för regional passagerartrafik
2)	Ancona	70 070	Divisionen för regional passagerartrafik
3)	Sulmona	16 090	Divisionen för regional passagerartrafik
4)	Lecce Surbo	39 815	Divisionen för långdistans trafik med passagerare
5)	Bologna Ravone	14 000	Divisionen för regional passagerartrafik
6)	Pisa S. Ermete	8 100	Divisionen för regional passagerartrafik
7)	Siena	4 140	Divisionen för regional passagerartrafik
8)	Milano Martesana	46 000	Divisionen för långdistans trafik med passagerare
9)	Voghera	22 500	Tekniska avdelningen
10)	Milano Fiorenza	50 000	Divisionen för regional passagerartrafik
11)	Napoli Centrale	45 300	Divisionen för regional passagerartrafik
12)	Catania	50 065	Divisionen för regional passagerartrafik
13)	Roma S. Lorenzo	53 500	Divisionen för långdistans trafik med passagerare
14)	Roma Smistamento	49 000	Divisionen för regional passagerartrafik
15)	Torino Porta Nuova	10 992	Divisionen för långdistans trafik med passagerare
16)	Novara	8 500	Divisionen för regional passagerartrafik
17)	Mestre	109 400	Divisionen för långdistans trafik med passagerare
18)	Trento	2 300	Divisionen för regional passagerartrafik
19)	Bolzano	9 600	Divisionen för regional passagerartrafik
20)	Torino Orbassano	14 285	Godstrafik
TOTALT		642 757	

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna i deras synpunkter av den 24 juli 2014.

3.3. Beskrivning av de tillgångar som överförts till FS Logistica

- (55) Såsom påpekats i skälen 18 och 28 beslutade holdingbolaget FS år 2007 att överföra aktiekapitalet och motsvarande tillgångar från logistikverksamheten (i den mån de ägdes av RFI men användes i logistikverksamheten) till ett särskilt företag (FS Logistica). Tabell 7 innehåller en förteckning över de tillgångar som överfördes till FS Logistica den 21 december 2007, tabell 8 innehåller en förteckning över de tillgångar som överfördes till FS Logistica den 30 december 2008 och tabell 9 en förteckning över de tillgångar som överfördes till FS Logistica den 6 juli 2011.

Tabell 7

Förteckning över tillgångar som överfördes till FS Logistica den 21 december 2007

	Godster- minaler	Lager	Kontor	Angränsande områden	Anslutna områden	Aktieinnehav
1	Alessandria Smistamento	X	X	X	X	
2	Bari Ferruccio/Bari Lamasinata ⁽¹⁾	X	X	X	X	
3	Bologna S. Donato	X	X	X	X	
4	Brescia	X	X	X	X	
5	Marcianise- Maddaloni			X	X	
6	Milano Smistamento	X				
7	Novara	X	X	X		
8	Padova Campo di Marte	X	X	X	X	
9	Turin	X	X	X	X	
10	Verona	X	X	X	X	

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna i deras synpunkter av den 24 juli 2014.

⁽¹⁾ Inga anslutna områden i Bari Lamasinata-terminalen.

Tabell 8

Förteckning över tillgångar som överfördes till FS Logistica den 30 december 2008

	Godstermina- ler	Lager	Kontor	Angränsande områden	Anslutna områden	Aktieinnehav
1	Alessandria Smistamento	X	X	X	X	
2	Bari	X	X	X	X	

	Godsterminaler	Lager	Kontor	Angränsande områden	Anslutna områden	Aktieinnehav
3 Casalmaggiore		X	X	X		
4 Cassano D'Adda				X	X	
5 Castelguelfo				X		
6 Catania		X	X	X	X	
7 Cittadella			X	X	X	
8 Conegliano		X		X	X	
9 Fossano						
10 Genua		X	X	X		
11 Grisignano		X		X	X	
12 Indicatore			X	X		
13 Lamezia				X		
14 Legnago		X	X	X	X	
15 Livorno Palumbo				X		
16 Livorno Cantiere		X		X	X	
17 Lucca		X				
18 Marcianise-Maddaloni	X					
19 Milano smistamento	X					
20 Moncalieri				X	X	
21 Mori		X		X	X	
22 Napoli			X	X		
23 Novara Boschetto				X	X	
24 Novi S. Bovo		X	X	X	X	
25 Ospitaletto TR		X	X	X	X	
26 Padova Interporto	X					

	Godsterminaler	Lager	Kontor	Angränsande områden	Anslutna områden	Aktieinnehav
27	Palermo Brancaccio	X	X	X	X	
28	Pomezia	X				
29	Pontirolo			X	X	
30	Prato Centrale	X	X	X	X	
31	Prosecco	X	X	X	X	
32	Ravenna			X		
33	Ravenna Sapir			X	X	
34	Rezzato	X	X	X	X	
35	Roma Smistamento	X	X	X	X	
36	Rovato	X	X	X	X	
37	S.Stefano Magra	X		X	X	
38	Siracusa	X	X	X	X	
39	Surbo	X	X	X	X	
40	Treviso scalo	X	X	X	X	
41	Verona Porta Nuova	X	X	X	X	
42	Partecipazione SGT S.p.A.					X

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna i deras synpunkter av den 24 juli 2014.

Tabell 9

Förteckning över tillgångar som överfördes till FS Logistica den 6 juli 2011

	Godsterminaler	Lager	Kontor	Angränsande områden	Anslutna områden	Aktieinnehav
1	Lecco	X	X	X	X	
2	Novara Boschetto	X	X	X	X	
3	Ostiglia			X	X	
4	Piadena			X	X	
5	Rivalta Scrivia			X		

Källa: Upplysningar från de italienska myndigheterna i deras synpunkter av den 24 juli 2014.

- (56) Vid tidpunkten för överföringarna ägde FS Logistica logistisk infrastruktur utspridd över hela Italien och bedrev sin verksamhet genom följande tre olika affärsenheter: "förvaltning och utveckling av fastighetstillgångar", "multimodal transport och logistik" samt "Omnia Express: transport och avlägsnande".
- (57) Vid tidpunkten för överföringarna omfattade FS Logisticas uppdrag utformning, genomförande, idrifttagande, förvärv, försäljning, förvaltning och underhåll av logistikstrukturer såsom intermodala centraler, logistikplattformar, distributionscentraler, terminaler och anläggningar för hantering och lagring av gods eller intermodala transportenheter. FS Logistica tillhandahöll integrerade logistiktjänster (lagring, hantering och behandling av beställningar från produktionsanläggningar eller lagerlokaler till leveransställen för sjötransport). Företaget förvaltede, förbättrade och utvecklade även logistiska eller industriella fastighetstillgångar. Såsom påpekas i skäl 28 bytte FS Logistica namn till Mercitalia Logistics 2017.

4. SKÄL TILL ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

4.1. Förekomst av statligt stöd

4.1.1 Statliga medel

- (58) I beslutet att inleda förfarandet (skäl 70) fann kommissionen preliminärt att överföringen av de tillgångar som anges i tabell 4 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen fann inledningsvis preliminärt att de åtgärder som omfattas av undersökningen omfattade statliga medel och kunde tillskrivas staten. Som grund för denna slutsats konstaterade kommissionen att tillgångarna hade överförts från RFI till Trenitalia och FS Logistica och att dessa tre företag var helägda dotterbolag till FS, vars aktiekapital i sin tur helt ägdes av den italienska staten. Kommissionen fann även att den italienska staten, som äger 100 % av aktierna i FS, vid tidpunkten för de aktuella transaktionerna utsåg styrelseledamöterna och därför hade ett avgörande inflytande över RFI:s förvaltning i egenskap av helägt dotterbolag till FS.

4.1.2 Ekonomisk fördel

- (59) Vad gäller förekomsten av en ekonomisk fördel betvivlade kommissionen att de åtgärder som omfattas av undersökningen hade genomförts till marknadspris, eftersom de italienska myndigheterna inte hade tillhandahållit några förhandsvärderingar av de överförda tillgångarnas marknadspris som skulle ha visat att RFI hade agerat som en marknadsaktör när de åtgärder som omfattas av undersökningen vidtogs ⁽⁴⁶⁾. Kommissionen betvivlade även att transaktionerna i fråga utgjorde en omfördelning av tillgångar inom samma koncern som inte omfattades av reglerna om statligt stöd. Kommissionen noterade att skyldigheten enligt direktiv 91/440/EEG att ha separat redovisning för transportverksamhet och infrastrukturförvaltning inom järnvägssektorn motiveras av att transporterna utförs på en konkurrensutsatt marknad. Kommissionen ansåg därför att en omfördelning av tillgångar mellan från en infrastrukturförvaltare till en järnvägsoperatör inom samma företagsgrupp utan ersättning skulle kunna ge sistnämnda part en ekonomisk fördel genom att dess konkurrensställning förbättras jämfört med konkurrenternas ställning på marknaden ⁽⁴⁷⁾.
- (60) Kommissionen fann preliminärt att Trenitalias och FS Logisticas tillgångar ökade betydligt utan att dessa företag behövde betala för dessa tillgångar. Den överförda infrastrukturen som kunde ha sålts till andra järnvägsföretag eftersom den tidigare tillhörde infrastrukturförvaltaren, kunde dessutom endast användas av Trenitalia och FS Logistica. Kommissionen betonade att denna villkorade tillgång till infrastruktur kan ha haft särskild betydelse i samband med underhållsanläggningar, eftersom tillgången till dessa och kostnaderna utgör en viktig konkurrensfaktor på marknaden för godstransporttjänster på järnväg.
- (61) Mot bakgrund av ovanstående ansåg kommissionen därför preliminärt att de åtgärder som omfattas av undersökningen medförde en ekonomisk fördel för Trenitalia och FS Logistica.

⁽⁴⁶⁾ Skäl 61 i beslutet att inleda förfarandet.

⁽⁴⁷⁾ Skäl 62 i beslutet att inleda förfarandet.

4.1.3 Selektivitet

- (62) I beslutet om att inleda förfarandet fann kommissionen preliminärt att de åtgärder som omfattas av undersökningen var selektiva eftersom de endast förefaller ha gynnat Trenitalia och FS Logistica.

4.1.4 Snedvridning av konkurrensen och inverkan på handeln

- (63) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att godstransporttjänster på järnväg har varit avreglerade i Italien sedan 2003. Kommissionen avvisade även Italiens påståenden om att de åtgärder som omfattas av undersökningen bör betraktas som en del av den ursprungliga omorganisationen av FS-koncernen 2000–2001, vilken ägde rum innan marknaden öppnades, och att omfördelningen av tillgångar 2009 omfattade verkstäder som huvudsakligen hade samband med underhåll av rullande materiel för persontransporter, en sektor som avreglerades på unionsnivå först från och med den 1 januari 2010.
- (64) Kommissionen noterade att de italienska myndigheterna inte hade lagt fram någon bevisning för att ett beslut redan hade fattats vid den första omorganisationen 2000–2001 vad gäller de tillgångar som överfördes mellan 2007 och 2011 och att de åtgärder som omfattas av undersökningen förefaller ha genomförts till följd av 2009 års direktiv ⁽⁴⁸⁾. Vad gäller Italiens påstående att underhållsverkstäderna omfattade rullande materiel för persontrafik påpekade kommissionen att Italien inte hade visat att dessa tillgångar hade överförts till persontrafik och att Italien i vilket fall som helst hade fortsatt att överföra tillgångar efter avregleringen av marknaden för persontrafik, eftersom beslutet om den slutliga överföringen i fråga fattades 2010 och genomfördes 2011 ⁽⁴⁹⁾.
- (65) Kommissionen ansåg därför preliminärt att de åtgärder som omfattas av undersökningen hade vidtagits när den italienska marknaden för godstransporter på järnväg var öppen för konkurrens, vilket innebar att dessa åtgärder kunde snedvrida konkurrensen på den marknaden. Eftersom de viktigaste aktörerna på den italienska marknaden för godstransporter på järnväg vid tidpunkten för överföringarna även var verksamma på internationell nivå drog kommissionen preliminärt slutsatsen att dessa åtgärder påverkade handeln inom unionen ⁽⁵⁰⁾.

4.1.5 Preliminär slutsats

- (66) Kommissionen fann därför preliminärt att de åtgärder som omfattas av undersökningen till förmån för Trenitalia och FS Logistica utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

4.2. Stödets förenlighet

- (67) I beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen inledningsvis att ingen av de grunder för förenlighet med den inre marknaden som anges i artiklarna 93, 106.2, 107.2 eller 107.3 i EUF-fördraget var tillämpliga i det aktuella fallet.
- (68) Kommissionen uttryckte därför tvivel om huruvida de åtgärder som omfattas av undersökningen var förenliga med den inre marknaden och uppmanade Italien att inkomma med sina synpunkter på möjliga grunder för förenlighet.

5. SYNPKUNKTER FRÅN ITALIEN

- (69) Italien har framfört två huvudargument, nämligen att
- Italien har iakttagit unionens sektorsregler för vertikalt integrerade företag, särskilt när överföringarna av tillgångar genomfördes, och
 - de åtgärder som omfattas av undersökningen som beskrivs i tabell 4 uppfyller marknadsekonomitestet och inte utgör statligt stöd.

⁽⁴⁸⁾ Skäl 67 i beslutet att inleda förfarandet.

⁽⁴⁹⁾ Skäl 68 i beslutet att inleda förfarandet.

⁽⁵⁰⁾ Skäl 69 i beslutet att inleda förfarandet.

5.1. Innebär överföringarna av tillgångar att unionens sektorsregler iakttas?

- (70) När det gäller det första argumentet hävdar Italien att varken direktiv 91/440/EEG, i dess ändrade lydelse, eller direktiv 2012/34/EU fastställer någon skyldighet att järnvägstransporter och infrastrukturförvaltning ska genomföras av olika bolag. Italien förlitar sig på två domar från EU-domstolen (mål C-556/10 ⁽⁵¹⁾ och mål C-369/11 ⁽⁵²⁾) och konstaterar att, såsom det redan hävdats under förfarandet i mål C-556/10, "kravet på åtskillnad som föreskrivs av unionslagstiftaren med avseende på järnvägstransportverksamhet och infrastrukturförvaltning avser bokföringen" ⁽⁵³⁾. Mot denna bakgrund anser Italien att unionsrätten inte innehåller några krav på att medlemsstaterna ska införa en åtskillnad mellan verksamhetsområden i fråga om infrastrukturförvaltning och transportverksamhet som genomförs av järnvägsföretag. Italien anser inte heller att unionsrätten hindrar järnvägsföretag eller andra personer (andra än infrastrukturförvaltaren) från att äga tillgångar som kan beskrivas som "järnvägsinfrastruktur", i enlighet med artikel 3 i direktiv 91/440/EEG.
- (71) Enligt Italien är detta tillvägagångssätt förenligt med principerna i unionens järnvägslagstiftning, nämligen principen om järnvägskoncerners förvaltningsmässiga och organisatoriska oberoende, i enlighet med kommersiella principer och marknadsprinciper (särskilt artiklarna 4 och 5 i direktiv 91/440/EEG). Även i direktiv 2012/34/EU erkänns friheten för integrerade grupper att organisera sig i grupper av företag eller divisioner, beroende på vad som är lämpligt (se artikel 7.1 i direktiv 2012/34/EU) ⁽⁵⁴⁾.
- (72) På grundval av dessa överväganden hävdar Italien att unionslagstiftningen fullt ut ger järnvägsföretag frihet att fördela resurser och tillgångar mellan de juridiska enheter som utgör en koncern. Denna frihet i fråga om fördelning omfattar möjligheten att organisera de olika verksamheterna självständigt, antingen i flera divisioner inom ett enskilt företag eller i flera företag inom en enskild koncern. Denna frihet omfattar möjligheten att ändra företags interna organisation genom att i förekommande fall omfördela deras verksamhet och tillgångar mellan divisioner eller företag.
- (73) Italien hävdade även att ett järnvägsföretag, i enlighet med tillämpliga unionsbestämmelser, kan ta emot ett antal tillgångar som tillhandahålls av andra företag inom samma grupp och eventuellt bli ägare till sådana tillgångar, oavsett huruvida de ursprungligen hade tilldelats ett annat företag i gruppen. Italien påpekar dessutom att det aktuella handlingsutrymmet enligt unionslagstiftningen även i än högre grad är tillämplig när de tillgångar som överförs inom en koncern inte kan klassificeras som infrastruktur.
- (74) Italien anser därför att de åtgärder som omfattas av undersökningen till vilka hänvisas i beslutet om att inleda förfarandet utgör omstruktureringsåtgärder inom FS-koncernen som är helt legitima och förenliga med det stora handlingsutrymme som järnvägskoncerner har enligt unionsrätten att organisera sin struktur och verksamhet som de anser vara lämplig.
- (75) Italien hävdar att de relevanta rekonstruktionsåtgärderna i det aktuella fallet inleddes i början av 2000-talet men att de försenades till följd av flera hinder (se skäl 17). Italien hänvisar dessutom till de argument som FS lagt fram (se avsnitt 6.1.1) och hävdar att den relevanta verksamheten är förenlig med ett "ekonomiskt och industriellt tillvägagångssätt". Enligt FS och Italien var åtgärderna utformade för att optimera fördelningen av koncernens resurser i förhållande till de olika berörda affärsområdena.

5.2. Avsaknad av statligt stöd vid överföring av tillgångar

- (76) När det gäller den överföring av tillgångar som omfattas av undersökningen hävdar Italien att de kumulativa villkor som anges i artikel 107.1 i EUF-fördraget för att en åtgärd ska utgöra statligt stöd inte är uppfyllda.

⁽⁵¹⁾ Dom av den 28 februari 2013, kommissionen/Tyskland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.

⁽⁵²⁾ Dom av den 3 oktober 2013, kommissionen/Italien, C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.

⁽⁵³⁾ Dom av den 28 februari 2013, kommissionen/Tyskland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punkt 49.

⁽⁵⁴⁾ Enligt Italien skulle detta givetvis omfattas av kravet på oberoende i fråga om de "väsentliga uppgifter" som avses i artikel 7 i direktiv 2012/34/EU.

5.2.1 Tillskrivande av ansvar

- (77) När det gäller frågan huruvida den italienska staten kan tillskrivas ansvar uppger Italien att FS är oberoende när det gäller förvaltningen gentemot sin offentliga aktieägare (ministeriet) och att företaget vidtog de åtgärder som omfattas av undersökningen utan statligt inflytande eller inblandning, med fullständigt kommersiellt oberoende och rent affärsmässig logik. Italien åberopar den rättspraxis som följer av domen Stardust Marine ⁽⁵⁵⁾.
- (78) Med hänsyn till omständigheterna i ärendet anser Italien att de företag i FS-koncernen som deltog i överföringarna av tillgångar agerade oberoende av den offentliga aktieägaren (ministeriet). Italien hävdar särskilt att 2009 års direktiv inte medför något i frågasättande av att den italienska staten inte ska tillskrivas ansvar. Enligt Italien är 2009 års direktiv "en lagbestämmelse med allmän räckvidd, med ett politiskt syfte som antagits i enlighet med lag nr 400/1988 och i sig endast ger uttryck för en politisk vilja men inte medför direkta effekter" ⁽⁵⁶⁾. Enligt de italienska myndigheterna bekräftas den icke-bindande karaktären från 2009 års direktiv av det faktum att FS eller RFI aldrig har genomfört artikel 1 i det direktivet, i vilken föreskrivs att vissa terminaler och godsfaciliteter skulle överföras till Trenitalia.

5.2.2 Statliga medel

- (79) Italien hävdar att de åtgärder som omfattas av undersökningen varken direkt eller indirekt påverkade de medel i statsbudgeten som staten faktiskt hade kontroll över. Italien tillägger följande:
- Åtgärderna i fråga utgör gemensamma koncerninterna uppdelningsåtgärder som genomförts inom FS-koncernen. Detta innebär att de beslutades och genomfördes samt fick rättsliga och ekonomiska effekter enbart inom FS-koncernen.
 - Dessa transaktioner bestod i denna egenskap av en omfördelning av tillgångar och aktier som redan ingick i FS-koncernen och som därför inte hade någon som helst inverkan på dess totala sammansättning, vilken inte påverkades av åtgärderna.

5.2.3 Ekonomisk fördel

5.2.3.1 Allmänna överväganden

- (80) Enligt Italien jämföras åtgärderna i fråga i beslutet om att inleda förfarandet felaktigt med ett kostnadsfritt köp. De överföringar av tillgångar som förfarandet gäller har en helt annan rättslig och ekonomisk karaktär. Enligt Italien är det frågan om uppdelningsåtgärder inom FS-koncernen, dvs. omstruktureringar som är vanliga inom offentliga och privata koncerner och regleras av unionsrätten och nationell bolagsrätt. Särskild vad gäller delningar påpekar Italien att sådana åtgärder regleras på unionsnivå genom rådets direktiv 82/891/EEG ⁽⁵⁷⁾. Såsom föreskrivs i detta direktiv (se artikel 2) ⁽⁵⁸⁾ innebär "delningar" en överföring av aktier från det bolag som erhåller tillgångar (till följd av åtgärden) till aktieägarna i det bolag som förlorar tillgångar (i samband med åtgärden). Enligt Italien görs överföringar av tillgångar i liknande fall aldrig i utbyte mot betalning av ett pris, utan genom att partnern tilldelas

⁽⁵⁵⁾ Dom av den 15 maj 2002, Frankrike/kommissionen, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽⁵⁶⁾ Högsta förvaltningsdomstolens dom av den 6 april 2011, RG nr 4639/2009 avseende det extraordinära överklagandet av 2009 års direktiv från vissa godstrafikföretag.

⁽⁵⁷⁾ Rådets sjätte direktiv 82/891/EEG av den 17 december 1982 grundat på artikel 54.3 g i fördraget om delning av aktiebolag (EGT L 378, 31.12.1982, s. 47).

⁽⁵⁸⁾ Enligt Italien regleras bolagsrättsliga frågor i direktiv 82/891/EEG. När det gäller det italienska rättssystemet påpekar Italien att delningen, i enlighet med bestämmelserna i civillagen, kan genomföras genom det förenklade förfarande som föreskrivs i de kombinerade bestämmelserna i artiklarna 2506-ter och 2505 i civillagen, om ett och samma moderbolag äger det bolag som delas och det bolag till vilket tillgångarna överförs. I det fallet gäller inte artikel 2501-ter första stycket punkt 3 (utbytesförhållandet mellan aktierna och eventuell kontant betalning), punkt 4 (förfaranden för fördelning av aktier) och punkt 5 (startdatum för delaktighet i vinsten från de tilldelade aktierna) och inte heller artiklarna 2501-quinquies (rapport från det administrativa organet) eller 2501-sexies (expertrapport) i civillagen. Sammanfattningsvis omfattar de förfaranden som används vid överföringen av tillgångarna i fråga inte någon värdering av de överförda tillgångarna, eftersom tillgångarna stannar kvar i koncernens ägo (de överfördes endast till ett annat företag inom koncernen på grundval av det bokförda värdet). Detta kombineras med att moderbolaget tilldelas nyemitterade aktier som motsvarar ökningen av tillgångarna i det mottagande dotterbolaget.

aktier (och det är därför inte frågan om överföringar av tillgångar mot ett pris, utan mot aktier). Eftersom åtgärden helt enkelt utgör ett genomförande av en intern omstrukturering är den neutral för FS-koncernen som helhet. Det är frågan om en enkel omlokalisering av (vissa) tillgångar från ett ställe till ett annat inom samma koncern ⁽⁵⁹⁾.

- (81) Enligt Italien motsvarar överföringarna av de tillgångar som översynen gäller därför i ekonomiskt hänseende omfördelningar mellan divisioner inom ett enskilt företag, medför inte något nytt kapitaltillskott till FS-koncernen och är begränsade till en rent intern omstrukturering. De ger inte i sig några fördelar och utgör därför inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Italien hävdar att denna bedömning bekräftas av kommissionens egen praxis, särskilt i ärendena Banque Postale ⁽⁶⁰⁾ och Chronopost ⁽⁶¹⁾, vilket har bekräftats av EU-domstolen ⁽⁶²⁾.
- (82) Italien kompletterade sina inledande synpunkter genom att lägga fram tre studier från oberoende experter som visar att överföringarna av tillgångar har genomförts på marknadsmässiga villkor och därmed inte ger de mottagande företagen, nämligen FS Logistica och Trenitalia, någon ekonomisk fördel. De tre studierna kommer att presenteras i avsnitt 5.2.3.2.

5.2.3.2 Studier från oberoende experter som Italien har lämnat in

- (1) PwC:s studie från april 2019 angående överföringen av tillgångar till Trenitalia och FS Logistica

- (83) I sin studie från april 2019 uppskattar PricewaterhouseCoopers ⁽⁶³⁾ (PwC) huruvida överföringarna av tillgångar var lönsamma genom att beräkna och sedan jämföra företagsvärdet för de tre företag som deltagit i transaktionen (Trenitalia och FS Logistica, mottagarna och RFI, den ursprungliga ägaren) i två scenarier, nämligen i) det faktiska scenariot (med överföringarna av tillgångarna) och ii) ett kontrafaktiskt scenario (utan överföringarna av tillgångarna). Resultaten visar att mottagarnas (Trenitalia och FS Logistica) företagsvärde, är högre i det första scenariot än i det andra scenariot, medan det motsatta är fallet för den ursprungliga ägaren, nämligen RFI.
- (84) Företagsvärdet utgör summan av det eget kapitalets och skuldernas marknadsvärde och motsvarar därmed företagets värde som helhet, dvs. både ur borgenärernas och aktieägarnas perspektiv. I studien uppskattas företagsvärdet med hjälp av den diskonterade kassaflödesmetoden, där nuvärdet av det förväntade "fria kassaflödet till företaget" beräknas ⁽⁶⁴⁾.
- (85) För varje scenario och varje företag som deltagit vid överföringarna av tillgångar använde PwC:s studie från april 2019 prognoser för det fria kassaflödet till företaget fram till 2017, med tillägg för ett slutvärde för att ta hänsyn till perioden efter 2017. Slutvärdet, som representerar värdet för varje företag som deltagit vid överföringen av tillgångar efter 2017, har beräknats med hjälp av Gordons tillväxtformel ⁽⁶⁵⁾. Vid en tillämpning av Gordons tillväxtformel utgår man från att det normaliserade fria kassaflödet till företaget har en stabil tillväxttakt. Normaliseringen består i att kapitalutgifterna fastställs så att de motsvarar avskrivningarna, att rörelsekapitalet

⁽⁵⁹⁾ I detta avseende påpekar Italien att vissa överföringar även omfattade tillgångar som återfördes till RFI av andra företag i FS, nämligen överföringen av delar av Torino Orbassanos och Maddaloni Marcianises terminaler som hittills ägts av FS Logistica.

⁽⁶⁰⁾ Kommissionens beslut av den 21 december 2005 om statligt stöd som Frankrike påstått ha beviljat Banque Postale, C(2005) 5421 (EUT C 21, 28.1.2006, s. 4).

⁽⁶¹⁾ Kommissionens beslut av den 1 oktober 1997 om statligt stöd som Frankrike påstått ha beviljat SFMI-Chronopost C(1997) 3146 (EGT L 164, 9.6.1998, s. 37).

⁽⁶²⁾ Dom av den 1 juli 2008, Chronopost/Ufex m.fl., förenade målen C-341/06 P och C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

⁽⁶³⁾ PriceWaterhouseCoopers är en välkänd revisionsbyrå.

⁽⁶⁴⁾ Det fria kassaflödet till företaget utgör summan av kassaflödena för driften och för investeringar. Det omfattar inte kassaflödet för finansieringsverksamhet, dvs. räntekostnader, utdelningar, in- och utflöden av skulder. I sig är det fria kassaflödet till företaget därför ett resultatmått för hela företaget, både för borgenärer och aktieägare.

⁽⁶⁵⁾ Gordons tillväxtformel används för att fastställa värdet för en viss tillgång, med antagandet att tillgångarna ger en viss vinst som ständigt ökar i en viss beständig fast takt.

Gordons tillväxtformel är $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, där TV är slutvärdet, NCF är det normaliserade kassaflödet (se skäl 85), g är kassaflödenas stabila tillväxttakt och WACC är den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden.

ändras så att det motsvarar noll och att samma vinstmarginal antas föreligga som under planeringsperiodens sista år. I studien beräknas slutligen företagsvärdet för varje företag som deltagit vid överföringen av tillgångar som summan av nuvärdet av det fria kassaflödet till företaget och slutvärdet, med en företagsspecifik vägd genomsnittlig kapitalkostnad ⁽⁶⁶⁾ som diskonteringsränta.

- (86) Skillnaden mellan kassaflödena i scenarierna med och utan överföringarna utgör de synergieffekter som FS-koncernen kunde förvänta sig av de åtgärder som omfattas av undersökningen. När det gäller överföringarna från RFI till Trenitalia medför dessa att RFI förlorar en vinst som motsvarar hyran för tillgångarna som det leasade till Trenitalia, efter avdrag för de därmed sammanhängande kostnaderna, dvs. fastighetsskatter och avskrivningar. Efter överföringen erhåller Trenitalia RFI:s uteblivna vinster. Dessutom erhåller Trenitalia avkastningen på investeringar som syftar till att förbättra tillgångarna, vilka inte skulle ha genomförts om dessa tillgångar fortsatt hade tillhört RFI (se t.ex. skälen 98 och 99). Dessa investeringar har i syfte att rationalisera underhållsprocessen för Trenitalias rullande materiel och omfattar bland annat strukturella ändringar av verkstäderna för tågunderhåll, ändringar av deras utformning, kostnader för automatisering och anpassning till nya typer av rullande materiel. I studien framhålls att överföringen av tillgångarna sammanlagt gjorde det möjligt för Trenitalia att göra ytterligare investeringar på 205 miljoner euro än i scenariot där tillgångarna tillhörde RFI. Dessa ytterligare investeringar under perioden 2010–2017 ⁽⁶⁷⁾ skulle ha medfört totalt 382,55 miljoner euro i kostnadsbesparingar för underhåll jämfört med scenariot där tillgångarna tillhörde RFI. På koncernnivå utgör synergieffekterna från överföringen av tillgångar från RFI till Trenitalia därför avkastningen på de investeringar som syftar till att förbättra tillgångarna.
- (87) När det gäller överföringarna från RFI till FS Logistica medför dessa att RFI förlorar en vinst som motsvarar hyran för de tillgångar som bolaget leasade till FS Logistica, efter avdrag för de därmed sammanhängande kostnaderna, dvs. fastighetsskatter och avskrivningar. Samtidigt ger överföringarna FS Logistica förmåner som härstammar från investeringar som syftar till att förbättra tillgångarna och erhålla större intäkter från uthyrning av dessa tillgångar på marknaden. När det gäller investeringarna syftar de till att öka den yta som kan hyras ut på marknaden (t.ex. extraordinärt underhåll av befintliga tillgångar, uppförande av nya lagerlokaler, samriskföretag för uppförande av nya terminaler) och uppgår till 38,2 miljoner euro under perioden 2010–2017. Enligt studien kompenserar de förmåner som FS Logistica erhåller sammantaget mer än väl RFI:s förluster, eftersom förstådda bolag kan dra större nytta av de överförda tillgångarna i egenskap av företag som är specialiserat inom logistikverksamhet.
- (88) I studien konstateras att i scenariot där tillgångarna överförs till förmån för Trenitalia och FS Logistica uppgår det uppskattade företagsvärdet för Trenitalia till 4 639 miljoner euro, för FS Logistica till 82 miljoner euro och för RFI till 2 206 miljoner euro. I det kontrafaktiska scenariot (utan överföring av tillgångar) fastställer studien företagsvärdet för Trenitalia till 4 315 miljoner euro, för FS Logistica till 56 miljoner euro och för RFI till 2 234 miljoner euro. Sammantaget innebär överföringarna av tillgångar att Trenitalias och FS Logisticas företagsvärden ökar med 325 miljoner euro, respektive 26 miljoner euro samt att RFI:s företagsvärde minskar med 28,3 miljoner euro. Studien visar även att av den totala minskningen av RFI:s företagsvärde (28,3 miljoner euro) kan 16,4 miljoner euro hänföras till överföringen till Trenitalia och återstoden till överföringarna till FS Logistica ⁽⁶⁸⁾.
- (89) I PwC:s studie från april 2019 dras slutsatsen att ökningen av mottagarnas företagsvärde (325 miljoner euro för Trenitalia och 26 miljoner euro för FS Logistica) till följd av de synergier som överföringarna av tillgångar medför uppväger förlusten för RFI (28,3 miljoner euro). Av detta följer att de åtgärder som omfattas av undersökningen ökade företagsvärdet på koncernnivå med 322,7 miljoner euro.

⁽⁶⁶⁾ Den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden fastställs som ett vägt genomsnitt av kostnaden för eget kapital och kostnader för skulder efter skatt, med vikter som motsvarar den kapitalstruktur som de företag som deltar i överföringarna har.

⁽⁶⁷⁾ Både investeringar och kostnadsbesparingar utgör summor för åren 2010–2017, utan någon diskontering.

⁽⁶⁸⁾ I PwC:s studie från april 2019 uppskattas med andra ord att RFI:s företagsvärde skulle ha varit 2 222,1 miljoner euro i scenariot där tillgångar endast överfördes till förmån för FS Logistica, medan RFI:s företagsvärde skulle ha varit 2 217,6 euro i scenariot där tillgångar endast överfördes till förmån för Trenitalia.

(2) PwC:s studie från december 2019 angående överföringen av tillgångar till Trenitalia

- (90) PwC:s studie från december 2019 utgör en ytterligare bedömning av huruvida överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia var lönsamma. Liksom PwC:s studie från april 2019 jämför studien från december 2019 RFI:s och Trenitalias lönsamhet i scenarierna med och utan överföring av tillgångar. Den största skillnaden mellan de båda studierna är att i PwC:s studie från december 2019 beaktas lönsamheten i förhållande till det egna kapitalet i stället för företagsvärdet. Medan företagsvärdet beaktar företaget som en helhet, dvs. det värde som hänför sig både till borgenärer och aktieägare, återspeglar det egna kapitalet endast företagets värde ur aktieägarnas perspektiv.
- (91) I PwC:s studie från december 2019 uppskattas det egna kapitalet med hjälp av modellen för diskonterat kassaflöde till eget kapital, vilken utgörs av nuvärdet av de fria kassaflöden som är tillgängliga för aktieägarna (fritt kassaflöde till eget kapital). Dessa kassaflöden är summan av de fria kassaflödena till företaget, vilka används för att beräkna företagsvärdet (se skäl 84), och de finansiella kassaflödena, dvs. det totala kassainflödet från ny lånefinansiering, efter avdrag för kassautflöden som räntekostnader och återbetalningar av skulder⁽⁶⁹⁾. Med hjälp av det fria kassaflödet till eget kapital i sig kan man därför mäta hur mycket likvida medel som finns tillgängliga för en potentiell utdelning till aktieägarna. Slutligen härrör det egna kapitalet från beräkningen av nuvärdet av det fria kassaflödet till eget kapital genom att kostnaden för eget kapital används som diskonteringsränta.
- (92) I PwC:s studie från december 2019 erhålls de fria kassaflödena till eget kapital för både RFI och Trenitalia – för båda scenarierna med och utan överföring av tillgångar – genom att de prognostiserade kassaflödena för finansieringsverksamhet läggs till det fria kassaflödet till företaget från studien från april 2019. I PwC:s studie från december 2019 ingår även ett slutvärde för eget kapital för slutet av den period som affärsplanen omfattar, dvs. 2018. Detta slutvärde har erhållits genom en tillämpning av Gordons tillväxtformel, som antar att det fria kassaflödet till eget kapital ökar konstant och utgår från en normaliserad nivå med avseende på dessa kassaflöden. Normaliseringen av det fria kassaflödet till företaget sammanfaller med den som beräknades i PwC:s studie från april 2019 (skäl 85), medan normaliseringen av kassaflödet för finansieringsverksamhet erhålls genom att de finansiella utgifterna fastställs till ett något lägre värde än under affärsplanens sista år och med skuldåterbetalningar och emissioner av skuldebrev som är lika med noll. I PwC:s studie från december 2019 erhöles slutligen det egna kapitalet för RFI och Trenitalia som nuvärdet av respektive företags fria kassaflöde till eget kapital i varje scenario, med användning av respektive företags kostnad för eget kapital som diskonteringsränta.
- (93) I PwC:s studie från december 2019 uppskattas värdet på Trenitalias och RFI:s eget kapital till 1 102,3 respektive 3 813,7 miljoner euro i scenariot där tillgångarna överfördes och till 964,2 respektive 3 830,4 miljoner euro i det kontrafaktiska scenariot. Dessa uppskattningar innebär att överföringen av tillgångar från RFI till Trenitalia genererade ett aktieägarvärde på koncernnivå, eftersom det skapades eget kapital på ytterligare 138,1 miljoner euro i Trenitalia och RFI endast förlorade 16,7 miljoner euro i eget kapital. PwC:s studie från december 2019 tillhandahåller en ytterligare kvantifiering, utöver PwC:s studie från april 2019, av fördelarna med att överföra tillgångar från RFI till Trenitalia ur FS-koncernens perspektiv.

(3) E.CA:s studie

- (94) De två ovannämnda studierna kompletteras av E.CA:s studie från juni 2019 som genomfördes av den ekonomiska konsulten E.CA⁽⁷⁰⁾ och bedömer tillförlitligheten från PwC:s studie från april 2019. Dessutom förklarar studien den ekonomiska grunden för överföringarna och stöder det metodval som gjorts i PwC:s studie från april 2019.

⁽⁶⁹⁾ Kassaflödena för finansieringsverksamhet består av räntebetalningar, efter avdrag för skatter, skuldåterbetalningar och skuldemissioner.

⁽⁷⁰⁾ E.CA är en välkänd revisionsbyrå som FS-koncernen utsett för att tillhandahålla teknisk expertis i detta fall.

- (95) När det gäller metoden förklarar E.CA:s studie varför metoden att tillämpa företagsvärdet är lämplig för att fastställa de effektivitetsvinster som överföringarna av tillgångar medför, jämfört med metoden där man tillämpar det egna kapitalet. Skälet är att företagsvärdemetoden fokuserar på de intäkter och kostnader som genereras av företaget som helhet, vilket är där effektivitetsvinster uppstår. Metoden där det egna kapitalet tillämpas kräver däremot prognoser över kassaflödena för finansieringsverksamheten som inte direkt förväntas påverkas av de effektivitetsåtgärder som motiverar överföringarna av tillgångar. Revisionsbyrån E.CA anser därför att det är lämpligare att använda företagsvärdemetoden för att bedöma huruvida överföringarna av tillgångarna är lönsamma.
- (96) I E.CA:s studie från juni 2019 bedöms även antagandena i PwC:s studie från april 2019 när det gäller den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden. Medan PwC:s studie från april 2019 förlitar sig på ett enda värde för den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för att uppskatta företagsvärdet, tar E.CA:s studie från juni 2019 fram ett intervall för varje företag som deltar i överföringarna av tillgångar, genom att variera de nyckelparametrar som används för att beräkna den vägda kapitalkostnaden, nämligen betavärdet, riskpremien på eget kapital och den riskfria räntesatsen ⁽⁷¹⁾.
- (97) I E.CA:s studie från juni 2019 bekräftas resultaten från PwC:s studie från april 2019 med avseende på de synergier som överföringarna av tillgångarna har medfört. Studien konstaterar att den högsta uppskattade värdeförlusten för RFI är 56 miljoner euro och har erhållits genom en tillämpning av det lägsta värdet för intervallet för RFI:s vägda genomsnittliga kapitalkostnad, medan de lägsta uppskattade ökningarna i värde för Trenitalia och FS Logistica uppgår till 195 respektive 24 miljoner euro och har erhållits med tillämpning av det högsta värdet för intervallet för dessa företags respektive vägda genomsnittliga kapitalkostnad. Sammantaget skulle värdeskapandet på koncernnivå uppgå till minst 163 miljoner euro, även om försiktiga värden används för den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden ⁽⁷²⁾.
- (98) Slutligen illustrerar E.CA:s studie från juni 2019 logiken bakom överföringarna av tillgångar. Revisionsbyrån E.CA anser att överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia och FS Logistica medförde en decentralisering av befogenheten att fatta beslut om dessa tillgångar inom FS-koncernen. I enlighet med ekonomisk teori ⁽⁷³⁾ är det optimalt att decentralisera beslut gällande icke-strategiska, relativt små och vanliga affärsinvesteringar, där dotterbolag eller divisionschefer sannolikt har bättre information än sina överordnade. Om dessa beslut fattades på centraliserad nivå skulle resultatet inte bli optimalt. Detta beror på att divisionscheferna inte skulle ha några incitament att dela med sig av sin information, eftersom en del av fördelarna från dessa beslut skulle delas med deras överordnade.
- (99) I E.CA:s studie från juni 2019 anses samma ekonomiska teori vara tillämplig på överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia och FS Logistica. De tillgångar som överfördes till dessa två företag användes i den ordinarie verksamheten, såsom logistik och underhåll, som inte ingick i RFI:s kärnverksamhet. Enligt revisionsbyrån E.CA är det därför rimligt att anta att RFI inte hade lika mycket information som Trenitalia och FS Logistica beträffande användningen av dessa tillgångar. Enligt E.CA talar ekonomisk teori (se skäl 98) för att Trenitalia och FS Logistica inte skulle ha gjort de investeringar som beskrivs i skälen 86 och 87 utan överföringarna, eller inte ha gjort lika omfattande investeringar, eftersom en del av fördelarna skulle ha tillfallit RFI. I E.CA:s studie från juni 2019 konstateras också att FS-koncernen i princip hade kunnat inrätta ett förhandlingssystem innehållande investeringar från RFI i utbyte mot en ersättning för Trenitalia och FS Logistica. Därigenom hade man kunnat uppnå samma optimala investeringsstrategi som den som överföringarna av tillgångar medförde. Enligt E.CA:s studie kunde man emellertid rimligen förvänta sig att kontraktsmässiga problem, tidsmässiga inkonsekvenser och fördröjningar skulle förhindra optimala investeringsresultat genom förhandlingssystemet, såvida inte tillgångarna ägdes av den part som skulle gynnas av dessa investeringar.

⁽⁷¹⁾ En akties betavärde är ett riskmått som visar hur mycket avkastningen på en aktie varierar i förhållande till avkastningen på den totala aktiemarknaden. Ju högre betavärdet är desto högre är risken för en aktie. Riskpremien på eget kapital utgör skillnaden mellan avkastningen på ett börsindex och den riskfria räntesatsen. Den riskfria räntesatsen är avkastningen på en tillgång utan kreditrisk. Den riskfria räntesatsen, betavärdet och riskpremien på eget kapital är nödvändiga för att fastställa kostnaden för eget kapital.

⁽⁷²⁾ Detta belopp erhålls på följande sätt: 195 miljoner euro + 24 miljoner euro - 56 miljoner euro.

⁽⁷³⁾ Se t.ex. Aghion P, Tirole J., "Formal and real authority in organizations", *Journal of political economy*, 1.2.1997, 105(1), s. 1–29, Milton H, Raviv A., "Allocation of decision-making authority", *Review of Finance*, 9.3.2005, s. 353–383.

- (100) På grundval av dessa studier anser Italien att överföringarna av tillgångar skedde på marknadsmässiga villkor.

5.2.4 Snedvridning av konkurrensen

- (101) Italien hävdar att avregleringen av järnvägstransportmarknaderna på unionsnivå inleddes 2007 för godstransporter och 2010 för persontransporter. Reglerna om statligt stöd är först tillämpliga efter dessa datum och eventuella tidigare åtgärder kan inte klassificeras som "stöd", förutsatt att de uppfyller de andra villkoren i artikel 107.1 i EUF-fördraget, eller kan på sin höjd klassificeras som "befintligt stöd". I detta avseende konstaterar Italien att beslutet att överföra tillgångarna mellan 2007 och 2011 redan hade fattats vid tidpunkten för omstruktureringen av FS-koncernen 2000–2001 och således vid en tidpunkt när marknaden ostridigt ännu inte var avreglerad. Italien erinrar dessutom om att nästan alla tillgångar som överfördes 2009 var "öronmärkta" för persontrafik på järnväg som avreglerades först senare ⁽⁷⁴⁾.
- (102) Italien hänvisar även till domen i målet Chronopost ⁽⁷⁵⁾. Enligt Italien bekräftade EU-domstolen i det fallet att överföringar av tillgångar genom företagsinterna transaktioner inom en koncern inte snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen.

6. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

6.1. FS

6.1.1 Observationer beträffande överföringsprocesserna

- (103) FS stöder Italiens synpunkter såsom de sammanfattats i avsnitt 5.2. FS tillägger att beslutet att överföra tillgångarna från RFI till Trenitalia och FS Logistica fattades långt innan överföringen faktiskt ägde rum. FS tillägger att de överförda tillgångarna varken är viktiga eller nödvändiga för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen i Italien. Enligt FS består de överförda tillgångarna av följande: större reparationsverkstäder, verkstäder och lagerlokaler som är belägna utanför järnvägens gränser, tomter och parkeringsområden som är belägna utanför järnvägsområdets gränser eller, om de är belägna innanför dessa gränser, som inte är nödvändiga för järnvägsverksamhet, byggnader för passagerare, servicebyggnader, andra byggnader som "inte är viktiga för" järnvägsverksamheten och andra byggnader som "inte är viktiga" på grund av deras avsedda användning (t.ex. kafeterior och yrkesskolor).
- (104) FS hävdar att överföringen av tillgångar från RFI till Trenitalia och FS Logistica i samband med omfördelningen av tillgångar försenades på grund av rättsliga och tekniska svårigheter, särskilt tekniska svårigheter kopplade till fastighetsregistreringen. Även om tillgångarna fanns i företagets databas från och med 1999 var det inledningsvis nödvändigt att genomföra kontroller på plats för att fastställa och exakt definiera tillgångars storlek (inklusive fastighetsgränserna) och deras värde innan de överfördes till de olika affärsenheterna. Dessa tillgångar omfattade underhållsverkstäder, multifunktionella dynamiska anläggningar, större underhållsverkstäder, vissa godsterminaler och andra fastigheter.
- (105) Vidare försenades processen även på grund av lagändringar på unionsnivå inom sektorn. Inom sex år utfärdades tre paket med järnvägsdirektiv, vilka vart och ett medförde en betydande ändring av den rättsliga ramen och följaktligen av de berörda företagens affärsplaner och ledning.
- (106) Dessa komplikationer löstes inledningsvis genom att tilldelningen av tillgångar till de olika företag som koncernen bestod av förenklades. RFI behöll äganderätten till vissa fastigheter som inte var centrala för företagets uppdrag som infrastrukturförvaltare (se skälen 16 och 17). Följaktligen överfördes vissa av de tillgångar som avses i skäl 103 inte till Trenitalia vid denna tidpunkt utan fortsatte tillfälligt att tillhöra RFI, trots att de hade en tydlig koppling till nyetablerade Trenitalias transportverksamhet.
- (107) Detta ursprungliga arrangemang betraktades emellertid endast vara tillfälligt. Vid uppdelningen av företaget år 2000 planerades redan att dessa tillgångar skulle omfördelas vid en senare tidpunkt.

⁽⁷⁴⁾ Se skäl 35.

⁽⁷⁵⁾ Se fotnot 68.

- (108) FS anser att omfördelningen av tillgångar till transportverksamhet respektive infrastrukturförvaltning var ett av de mål som fastställdes i affärsplanen för 2007–2011. Enligt FS planerades en rationalisering av verksamheten i affärsplanen för 2007–2011 som utfärdades i maj 2007, vilket bland annat skulle uppnås genom bättre förvaltning av fastigheter. Detta skulle ha möjliggjort ett värdeskapande och utveckling av nya affärsområden, däribland inrättandet av en ny logistikoperatör (FS Logistica) och ett företag specialiserat inom fastighetsutveckling och tillhandahållande av integrerade tjänster till städer och omgivande områden (FS Sistemi Urbani).
- (109) Överföringen till FS Logistica av tio grupper anläggningar i olika godsterminaler, vilka ingick i de åtgärder som förtecknades i affärsplanen för 2007–2011, grundas på den sammantagna bedömningen av nätverket för godstransporter samt en dubbel analys enligt följande: Å ena sidan syftade överföringarna till att minska antalet serviceställen genom att koncentrera dem till anläggningar med bättre driftsprestanda och lämplig teknisk utrustning. Å andra sidan syftade överföringarna till att omfördela delar av anläggningar i de större godsterminalerna för att identifiera de sektorer som tjänar RFI och de delar som inte längre är strikt nödvändiga för att bolaget skulle kunna fullgöra sina skyldigheter enligt koncessionen för infrastrukturförvaltning, med beaktande av scenarier för uppskattad efterfrågan.
- (110) När det gäller fastigheter hävdar FS att överföringarna hade i syfte att i) uppnå en lönsam användning av tillgångar (genom att placera dem i FS Logistica) som annars inte kunde utvecklas på ett lönsamt sätt, ii) utveckla värdefulla områden och tillgångar som är öronmärkta för andra användningsområden än gods- eller persontransport på järnväg (som överfördes till FS Sistemi Urbani som inte berörs av den aktuella undersökningen), iii) generera resurser som är avsedda att stödja företagsprogram.
- (111) Enligt FS är den valda metoden för överföringen av dessa tillgångar, dvs. den partiella avknoppningen ⁽⁷⁶⁾, som omfattar emittering av nya aktier om det egna kapitalet ökar (som den transaktion med Trenitalia som avses i avsnitt 3.1) eller överlåtelsen av aktier i nya företag (som den transaktion med FS Logistica som avses i avsnitt 3.3), typiska koncerninterna omorganisationer som rutinmässigt genomförs i affärsvärlden i syfte att optimera hur ett företag är organiserat för att förbättra dess effektivitet och resultat och i slutändan främja värdeskapandet. FS hävdar att den aktuella metoden ombalanserar FS-koncernens kapitalstruktur för att koncernen ska kunna göra de investeringar som anges i affärsplanen för 2007–2011 utan tillskott av ny likviditet.

6.1.2 Synpunkter beträffande den affärsmässiga grunden för överföringarna av tillgångar

- (112) FS hävdar att det för utvecklingen av järnvägssystem historiskt sett krävdes att omfattande områden var tillgängliga för att hysa järnvägsanläggningar. Utöver järnvägsspår, rangerbangårdar och växlingsspår uppfördes ofta byggnader på dessa områden för olika ändamål kopplade till järnvägsdrift, nämligen underhåll av rullande materiel, lagerlokaler för infrastruktur och rullande materiel, anläggningar för materialprovning, kol- och bränslestationer, elstationer, passagerarstationer, godslager, parkeringsplatser och ramper för tillträde till godslager, depåer för rullande materiel, servicebyggnader för järnvägspersonal (t.ex. kafeterior, omklädningsrum, "järnvägshotell", anläggningar för sociala möten, personalbostäder). Denna typ av organisation medförde att de befintliga järnvägsföretagen under årtionden samlade på sig en stor mängd fastigheter. Under andra halvan av 1900-talet medförde nedläggningen av många järnvägslinjer och utkontrakteringen av flera tjänster inom järnvägssektorn till ackumulering av "icke-instrumentella tillgångar" inom järnvägsföretagen. På grund av den åtskillnad mellan förvaltning och redovisning som föreskrevs enligt direktiv 91/440/EEG krävdes sedan att alla tillgångar i sådana företag skulle fördelas mellan de olika aktörer i vilka de befintliga järnvägsbolagen delades upp.

⁽⁷⁶⁾ En avknoppningsprocess innebär att en viss del eller vissa delar av en organisations affärsverksamhet avskiljs från huvudföretaget så att den blir en egen enhet.

(113) Som en följd av detta var det huvudsakliga målet från FS ledning att på ett effektivare och mer balanserat sätt fördela de tillgångar som den enhet som ägde dem (RFI) inte behövde. FS hävdar att omfördelningen och överföringen av underhållsverkstäder till Trenitalia (genom den avknoppning som genomfördes 2009) överensstämde med följande affärsmässiga överväganden:

- a) Förvaltningen av underhållsdepåer och angränsande områden omfattades inte av RFI:s ordinarie verksamhet. RFI kunde inte uppgradera och förbättra dessa tillgångar för att göra dem effektivare och anpassa dem till användarens behov (dvs. Trenitalia).
- b) Överföringen av äganderätten till dessa tillgångar till Trenitalia, som var den part som ansvarade för hela underhållsprocessen för rullande materiel, gjorde det möjligt att inleda åtgärder för att rationalisera och omarbete nätverket av underhållsanläggningar, i överensstämmelse med koncernens affärsplan.
- c) På grund av optimering av nätverket av underhållsdepåer, omorganisering av dem och minskningen av antalet nödvändiga center krävdes det i synnerhet ändringar av utformningen av de underhållsdepåer som användes och vissa av dessa omfattade betydande investeringar.
- d) Transaktionen bidrog till att uppnå en mer balanserad fördelning av tillgångar mellan företagen i koncernen.

Enligt FS ledde dessa överföringar till en högre avkastning på det investerade kapitalet och stärkte koncernens ställning på marknaden. Överföringen av tillgångar gjorde det dessutom möjligt för Trenitalia att på ett bättre sätt identifiera de områden där det krävdes investeringar för att optimera sina tjänster och styra investeringarna.

(114) FS anser att (om)fördelningen av underhållsverkstäderna helt och hållet överensstämde med liknande transaktioner som genomförts av FS största konkurrenter i unionen i fråga om karaktär och syfte. FS har anfört några exempel, nämligen den omorganisation av bolagsstrukturen som genomfördes under samma period av unionens största järnvägsgrupper, särskilt av SNCF-koncernen i Frankrike, RENFE i Spanien, Deutsche Bahn-koncernen i Tyskland och SNCB i Belgien. Enligt FS genomfördes dessa omorganisationsprocesser ofta genom företagstransaktioner, dvs. avknoppningar, av samma typ som de som FS-koncernen genomfört. Dessutom bekräftar de omorganisationer som andra järnvägsgrupper i unionen genomfört att underhållsanläggningarna överfördes direkt till järnvägstransportoperatören eller placerades under dennes kontroll och inte längre ingick i infrastrukturförvaltarens tillgångar.

(115) FS tillägger att överföringen av fastighetstillgångar till FS Logistica, som inte är ett järnvägsföretag, även är förenlig med koncernens övergripande affärsstrategi. De tillgångar som överförts till FS Logistica utgör delar av frakthanläggningar, byggnader och mark avsedda för logistikverksamhet (hantering, förvaring av gods och lagring) som ingår fullt ut i de uppgifter som särskilt tilldelats FS Logistica inom FS-koncernen. FS hävdar även att överföringarna har visat sig vara effektiva i ekonomiskt hänseende, vilket framgår av den förbättrade avkastningen på det kapital som investerats i FS Logistica och av företagets viktigaste ekonomiska indikatorer samt av den ständiga ökningen av FS Logisticas rörelsemarginal (i förhållande till fastighetsförvaltningen).

6.1.3 Synpunkter beträffande efterlevnaden av EU:s regler

(116) Enligt FS innehåller varken direktiv 91/440/EEG i dess ändrade lydelse eller direktiv 2012/34/EU krav på att separata företag genomför järnvägstransportverksamhet och förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

(117) Enligt FS ger den unionsrättsliga ramen medlemsstaterna frihet att fastställa strukturen, organisationen och fördelningen av tillgångar inom gruppen. Den begränsar dessutom inte friheten att fördela de olika verksamheterna, resurserna och tillgångarna inom de olika företagen i en koncern. FS tillägger att den frihet som beviljas enligt unionsreglerna är tillämplig i än högre grad eftersom de tillgångar som är föremål för de koncerninterna överföringarna inte räknas som "infrastruktur". Enligt FS klassificeras inte godsterminaler eller underhållsdepåer som järnvägsinfrastruktur i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG. FS-koncernen kunde därför genomföra omfördelningen av tillgångar enligt eget godtycke.

- (118) Dessutom hävdar FS att överföringen av tillgångar genom avknoppning från RFI till Trenitalia och FS Logistica är förenlig med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, såsom den specificeras i EU-domstolens praxis, bland annat i dess domar av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, *Eni-Lanerossi* ⁽⁷⁷⁾ och i mål C-305/89, *Alfa Romeo* ⁽⁷⁸⁾.
- (119) FS hävdar att ett korrekt underhåll är nödvändigt för att uppfylla de villkor som föreskrivs i det servicekontrakt som ingåtts mellan Trenitalia och de italienska regionerna ⁽⁷⁹⁾. Detta bekräftar att underhållsanläggningar utgör en nödvändig del av Trenitalias investeringsprogram.
- (120) FS tillägger att de planerade investeringarna i underhåll förväntades förbättra tjänsterna och öka omsättningen och lönsamheten på koncernnivå. Till stöd för detta påstående hävdar FS att den lönsamhetsanalys som företaget utarbetat visar att marknaden kräver en avkastning på investerat kapital på omkring 8 % för Trenitalia och 5,5 % för RFI, enligt följande tabell:

Tabell 10

Jämförd lönsamhet för Trenitalia och RFI 2008

Trenitalia	2008 (i miljarder euro)	Vägd genomsnittlig kapitalkostnad	Investerat nettokapi- tal i %	Viktad vägd genomsnittlig kapitalkostnad
Investerat nettokapital – Medellånga sträckor	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
Investerat nettokapital regionalt	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
Investerat nettokapital frakt	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Investerat kapital	6,876			7,6 %
RFI	2008	Vägd genomsnittlig kapitalkostnad	Investerat nettokapi- tal i %	Viktad vägd genomsnittlig kapitalkostnad
Investerat nettokapital konventionellt nätverk	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
Investerat nettokapital höghastighet/hög kapacitet	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Investerat kapital	31,330			5,5 %

Källa: FS.

- (121) Enligt FS bekräftar dessa skillnader i lönsamhet att tilldelningsprocessen genomfördes av både strategiska och affärsmässiga skäl och för att erhålla högre avkastning på investerat kapital på koncernnivå.

6.1.4 Synpunkter beträffande överensstämmelsen med bolagsrätten och redovisningsreglerna

- (122) FS hävdar att avknoppningstransaktionerna från RFI till Trenitalia och FS Logistica utgör transaktioner mellan företag som "står under gemensam kontroll", eftersom båda är helägda dotterbolag till FS. De aktuella transaktionerna genomfördes genom överföringen av tillgångar till deras bokförda värde inom koncernen. Enligt FS är detta val helt legitimt ur moderbolagets synvinkel, både i civilrättsligt och bokföringsmässigt hänseende.

⁽⁷⁷⁾ Dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen ("*Eni-Lanerossi*"), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

⁽⁷⁸⁾ Dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen ("*Alfa Romeo*"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.

⁽⁷⁹⁾ Det serviceavtal som ingåtts mellan Trenitalia och de italienska regionerna utgjorde ett avtal om allmän trafik där kvantiteter, kvalitetsnormer, avgifter och driftskriterier fastställdes för de tjänster som Trenitalia skulle tillhandahålla inom dessa regioner samt den ersättning som skulle betalas till Trenitalia.

6.2. Europeiska järnvägsgemenskapen (CER)

- (123) Enligt CER ⁽⁸⁰⁾ bör järnvägsföretag enligt artikel 4 i direktiv 91/440/EEG vara oberoende av staten i fråga om ledning och administration. Framför allt ska "tillgångar, budget och räkenskaper vara skilda från statens". Enligt CER föreskrivs det i artikel 5 i samma direktiv att järnvägsföretag ska ha rätt att inrätta sin interna organisation utan att det påverkar skyldigheten att ha skilda räkenskaper. Enligt den bestämmelsen krävs inte att två separata bolag inrättas och direktiv 91/440/EEG bör betraktas som *lex specialis* som har företräde framför konkurrenslagstiftningen.
- (124) Enligt CER är järnvägsföretag, i enlighet med relevanta unionsdirektiv, fria att fördela tillgångar såsom underhållsanläggningar, godsterminaler och andra fastigheter som inte omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur i unionsdirektiven (artikel 3 i direktiv 91/440/EEG och artikel 3 i direktiv 2012/34/EU) inom sin organisation och efter eget beslut. Ur ett industriellt perspektiv utnyttjas underhållsverkstäder för rullande materiel i de flesta medlemsstater normalt av ett järnvägsföretag. Slutligen anser CER när det gäller överföring av tillgångar inom samma grupp av offentliga företag att EU-domstolen i domen i målet France Telecom av den 19 mars 2013 ⁽⁸¹⁾ klargjorde att begreppet statligt stöd kräver genomförandet av kontroller för att fastställa att det varken leder till en minskning av statsbudgeten eller en ytterligare ekonomisk risk för statsbudgeten. Vid överföring av tillgångar inom en koncern som består av flera offentliga företag är dessa båda villkor alltid uppfyllda.

6.3. FerCargo

- (125) Såsom anges i skäl 8 företräder FerCargo flera italienska järnvägsföretag som erbjuder godstransporttjänster ⁽⁸²⁾.

6.3.1 Överföringarna av tillgångar

- (126) FerCargo påpekar att de åtgärder som omfattas av undersökningen inte är lätta att spåra. RFI:s årsrapporter påstås inte ta tillräcklig hänsyn till antalet tillgångar som överfördes till Trenitalia och FS Logistica samt deras karaktär.
- (127) FerCargo tillägger att de överförda tillgångarna, tvärt emot vad de italienska myndigheterna hävdar, är nödvändiga för tillhandahållandet av de tjänster som ingår i det minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som järnvägsföretagen har laglig rätt att begära av medlemsstaterna i enlighet med artikel 5 och bilaga 2 till direktiv 2001/14/EG ⁽⁸³⁾. FerCargo tillägger att det i artikel 20 i lagdekret 188/2003, genom vilket direktivet införlivas i nationell lagstiftning, uttryckligen föreskrivs att internationella sammanslutningar av företag och järnvägsföretag har rätt att på icke-diskriminerande villkor få tillträde till och använda godsterminaler, rangerbangårdar, tågbildningsmöjligheter, lagringsanläggningar för rullande materiel och gods, underhålls- och

⁽⁸⁰⁾ Enligt sin webbplats www.cer.be sammanför CER närmare 70 järnvägsföretag, deras nationella sammanslutningar samt infrastrukturförvaltare och företag som hyr ut fordon. CER:s medlemmar står för 71 % av det europeiska järnvägsnätets längd, 76 % av den europeiska godstrafiken och 92 % av passagerartrafiken på järnväg i Europa.

⁽⁸¹⁾ Dom av den 19 mars 2013, Bouygues och Bouygues Télécom/kommissionen m.fl. och kommissionen/Frankrike m.fl. ("France Telecom"), förenade målen C-399/10 P och C-401/10 P, 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 och Sbb Cargo Italia.

⁽⁸³⁾ Enligt bilaga 2 till direktiv 2001/14/EG ska minimipaket av tillträdestjänster omfatta följande:

- Behandling av ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
- Användning av växlar och övergångsspår i tågspår.
- Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.
- All övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

andra tekniska anläggningar. I artikel 13 i lagstiftningsdekret 188/2003 föreskrivs att infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra en årsrapport med titeln "Prospetto Informativo della Rete" (*PIR-rapporten*), som ska innehålla en förteckning över de nödvändiga anläggningar till vilka järnvägsföretag bör få tillträde i enlighet med unionsrätten och nationell lagstiftning.

- (128) Enligt FerCargo visar dessa PIR-rapporter för åren 2008, 2009 och 2010 att dessa nödvändiga anläggningar minskade kraftigt från 108 till 71 mellan 2008 och 2009 och att detta berodde på 2009 års direktiv. Tekniska dokument som Trenitalia offentliggjort tyder emellertid på att vissa av de tillgångar som överförts och följaktligen inte längre är tillgängliga för andra järnvägsföretag fortfarande i tekniskt hänseende ansågs användas av Trenitalias affärspartner ⁽⁸⁴⁾.
- (129) FerCargo anser att reglerna om statligt stöd är tillämpliga på de åtgärder som omfattas av undersökningen. Inledningsvis har åtgärden genomförts efter öppnandet av marknaden för godstransporter. Vidare hävdar FerCargo att alla kriterier för att definiera förekomsten av statligt stöd är uppfyllda enligt följande:
- a) *Statliga medel och statens ansvar:* RFI har själv alltid använt de överförda tillgångarna för att ge tillträde till nödvändiga anläggningar. FerCargo noterar att åtgärderna kan tillskrivas den italienska staten som äger och kontrollerar hela FS kapital, utser alla ledamöter i bolagets styrelse och övervakade överföringen av tillgångar samt RFI:s verksamhet som infrastrukturförvaltare. Enligt FerCargo ska RFI klassificeras som ett offentligt företag i den mening som avses i kommissionens direktiv 2006/111/EG ⁽⁸⁵⁾.
 - b) *Ekonomisk fördel:* De åtgärder som omfattas av undersökningen ger FS dotterbolag (Trenitalia och FS Logistica) en ekonomisk fördel, eftersom de omfattar en kostnadsfri överföring av tillgångar till dessa enheter. FerCargo betvivlar att de åtgärder som omfattas av undersökningen endast utgör en koncernintern omorganisation (dvs. att de är neutrala i ekonomiskt hänseende). Enligt artikel 1.2 i 2009 års direktiv skulle omorganisationen ha ägt rum i samband med rekapisalseringen av FS, medan artikel 2 uttryckligen skulle motivera en överföring av underhållsanläggningarna på grund av behovet av att rekapisalisera Trenitalia. FerCargo anser slutligen att den rättspraxis som bygger på domen i målet *Banque Postale* ⁽⁸⁶⁾ är irrelevant, eftersom det målet rörde bildandet av ett nytt företag med hjälp av tillgångar som redan var öronmärkta inom La Poste för tillhandahållandet av finansiella tjänster. Överföringarna av tillgångar, vilka RFI använde i egenskap av infrastrukturförvaltare, till Trenitalia och andra FS-företag utgör tvärtom en "present" som syftar till att rekapisalisera dessa företag.
 - c) *Selektivitet:* Överföringarna av tillgångarna har endast gjorts till FS dotterbolag.
 - d) *Snedvridning av konkurrensen:* Enligt FerCargo har de åtgärder som omfattas av undersökningen snedvridit konkurrensen på flera sätt. Inledningsvis har konkurrerande järnvägsföretag berövats tillträde till viktiga anläggningar (t.ex. gränsanläggningar i Ventimiglia och Trieste) utan att Italien i förväg har samrått med dem om förteckningen över anläggningar som skulle överföras till Trenitalia. Vidare har rekapisalseringen gjort att Trenitalia kan få förbättrad tillgång till bankfinansiering, särskilt för projekt inom andra områden än godstrafik (t.ex. finansiering av höghastighetsverksamhet och förvärv av tågsättet ETR 1000) ⁽⁸⁷⁾. Mot bakgrund av den nya organisationen av nödvändiga anläggningar till följd av överföringen av tillgångar har RFI slutligen ändrat organisationen av tågmanövreringen väsentligen på bekostnad av järnvägsföretag som konkurrerar med Trenitalia. FerCargo tillägger att anläggningarna inte skulle ha överförts till FS-koncernens dotterbolag, utan att ett upphandlingsförfarande skulle ha genomförts. Enligt FerCargo gav överföringen av anläggningar till enheter i FS-koncernen som konkurrerade med andra järnvägsföretag upphov till konkurrensbegränsande beteenden samt till att förvaltning av dessa anläggningar blev ineffektiv.

⁽⁸⁴⁾ Enhetlig avståndstabell för internationell godstrafik: Förteckning över järnvägsstationer – förteckning över mottagnings-/leveransplatser (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna) upprättad av Trenitalia den 1 juli 2010, s. 27, 28 och 29.

⁽⁸⁵⁾ Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17).

⁽⁸⁶⁾ Se skäl 81.

⁽⁸⁷⁾ ETR 1000 är ett höghastighetståg som Trenitalia kör inom segmentet för persontrafik.

7. KOMMENTARER FRÅN ITALIEN TILL SYNPUKTERNA FRÅN TREDJE PART

7.1. Kommentarer till FerCargos synpunkter

- (130) Italien anser att FerCargos synpunkter främst hänför sig till förvaltningen av frakthanläggningar och därför inte omfattas av kontrollen av statligt stöd. Enligt Italien har FerCargo inte anfört några avgörande faktorer för att bevisa förekomsten av statligt stöd och har misstolkat det utrymme för skönmässig bedömning som offentliga företag har enligt unionsrätten i fråga om deras interna organisation.
- (131) Italien anför vidare att kriteriet om att stödet kan tillskrivas staten inte är uppfyllt, eftersom FS har en företagsstruktur som är helt skild från staten i rättsligt, organisatoriskt och funktionellt hänseende. Därför är bolagets tillgångar och räkenskaper även skilda från statsbudgeten. De åtgärder som omfattas av undersökningen har vidtagits av FS och inte av staten. Enligt Italien innebär åtgärderna därför inte någon överföring av statliga resurser till FS.
- (132) Italien uppger att överföringarna av tillgångar inte gav FS någon ekonomisk fördel. I enlighet med den rättspraxis som bygger på domen i målet Chronopost⁽⁸⁸⁾ saknar överföringar som genomförs genom en partiell koncernintern uppdelning nämligen betydelse i samband med reglerna om statligt stöd. Genom dessa transaktioner omfördelade företaget som helhet tillgångsposter från en enhet till en annan inom koncernen. Antalet tillgångar och deras totala värde inom koncernen förblev emellertid oförändrat, utan att FS-koncernen erhöll någon ekonomisk fördel. Italien anser att de åtgärder som omfattas av undersökningen utgör typiska affärsåtgärder som syftar till att optimera företagets organisation för att förbättra dess effektivitet och resultat och i slutändan främja värdeskapande.
- (133) Vad gäller vilken typ av tillgångar som överförts förklarar Italien att omfördelningen av tillgångar inom FS omfattar vissa tillgångar som redan borde ha tillhört Trenitalias portfölj sedan företaget bildades (underhållsanläggningar), dvs. tillgångar som inte längre var relevanta för infrastrukturförvaltningen. Vad gäller överföringarnas påstådda inverkan på driften av de järnvägsföretag som FerCargo företräder noterar Italien följande:
- Inga godsdepåer och terminaler överfördes till Trenitalia.
 - Minskningen av anläggningar som är tillgängliga för andra järnvägsföretag har inte skett på det sätt som FerCargo beskriver. Såsom framgår av PIR-rapporten från december 2009 och efterföljande tillgängliga utgåvor är förteckningen över nödvändiga anläggningar som är tillgängliga för andra järnvägsföretag mycket mer omfattande än vad FerCargo hävdar.
 - Alla anläggningar som FerCargo hänvisar till ingick i PIR-rapporterna från 2009, 2010 och följande år, vilket innebär att de (i motsats till vad FerCargo hävdar) gjordes tillgängliga för Trenitalia liksom för alla andra järnvägsföretag.
 - Slutligen finns det bevis för att vissa järnvägsföretag, som också är medlemmar i FerCargo, under 2010–2013 har bedrivit verksamhet i flera anläggningar som enligt FerCargos bedömning inte var tillgängliga efter överföringen av tillgångar.

8. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

8.1. Förekomsten av stöd

- (134) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är "[...] stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".
- (135) Härav följer att om en åtgärd ska räknas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste följande kumulativa kriterier vara uppfyllda: i) Den måste beviljas av staten eller med hjälp av statliga medel. ii) Den måste ge företaget en fördel. iii) Den måste vara selektiv, dvs. gynna vissa företag eller viss produktion. (iv) Den måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och måste påverka handeln mellan medlemsstaterna.

⁽⁸⁸⁾ Se skäl 81.

- (136) Enligt fast rättspraxis kan offentliga myndigheters ingripande i ett företags kapital, oavsett form, utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget när villkoren i den artikeln är uppfyllda ⁽⁸⁹⁾.
- (137) En fördel, i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, är varje ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden, dvs. i avsaknad av statligt ingripande ⁽⁹⁰⁾.
- (138) Det är emellertid inte frågan om någon fördel när en medlemsstat agerar i enlighet med principen om en marknadsekonomisk aktör ⁽⁹¹⁾.
- (139) Italien hävdar att de åtgärder som omfattas av undersökningen respekterar principen om en marknadsekonomisk aktör, vilket innebär att de inte ger någon fördel, och att åtgärderna därför inte utgör statligt stöd. Kommissionen kommer därför i avsnitten 8.1.1.1 och 8.1.1.2 att analysera om Italien har agerat i enlighet med principen om en marknadsekonomisk aktör.

8.1.1.1 Tillämpning av marknadsekonomitestet

- (140) Kommissionen kommer att undersöka huruvida principen om en marknadsekonomisk aktör är tillämplig för att avgöra huruvida staten agerade som en myndighet snarare än som en ekonomisk aktör när den fattade beslut om de åtgärder som omfattas av undersökningen. För det första kommer kommissionen att undersöka huruvida marknadsekonomitestet över huvud taget är tillämpligt på de överföringar av tillgångar som FS har genomfört.
- (141) Kommissionen konstaterar att allmänpolitiska skäl inte i sig är tillräckliga för att utesluta tillämpningen av principen om en marknadsekonomisk aktör. I det aktuella fallet beslutade FS dessutom att överföra tillgångarna från RFI till Trenitalia och FS Logistica ⁽⁹²⁾ på grundval av den affärsplan för 2007–2011 som avses i skälen 18 och 19. Affärsplanen var utformad för att rationalisera förvaltningen av FS-koncernen och generera ett värde som bland annat skulle uppnås genom bättre förvaltning av fastighetstillgångarna (se skäl 108).

8.1.1.1.1 Italien agerade inte som offentlig myndighet

- (142) Kommissionen erinrar om att tribunalen tidigare har ansett att frågan om huruvida marknadsekonomitestet är tillämpligt i slutändan beror på om staten beviljat en ekonomisk förmån till ett statligt ägt företag i sin egenskap av ekonomisk aktör, och inte i sin egenskap av myndighetsutövare ⁽⁹³⁾. Statliga ingripanden för att fullgöra statens skyldigheter som offentlig myndighet kan således inte jämföras med en privat investerares ingripanden i en marknadsekonomi ⁽⁹⁴⁾.
- (143) För att avgöra om de åtgärder som omfattas av undersökningen utgör myndighetsutövning måste kommissionen undersöka i) deras karaktär och innehåll, ii) det sammanhang i vilket de har vidtagits, iii) det eftersträfvade målet och iv) de regler som är tillämpliga på dem.

8.1.1.1.2 Åtgärdens karaktär och innehåll

- (144) I det aktuella fallet består de åtgärder som omfattas av undersökningen av överföringar av tillgångar som syftar till att rationalisera användningen av de tillgångar som FS-koncernen äger för att öka koncernens lönsamhet ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁹⁾ Dom av den 14 september 1994, Spanien/kommissionen, C-278/92–C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 20 och där angiven rättspraxis och dom av den 8 maj 2003, Italien och SIM 2 Multimedia/kommissionen, C-399/00 och C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, punkt 36 och där angiven rättspraxis.

⁽⁹⁰⁾ Dom av den 11 juli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) m.fl./La Poste m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60, dom av den 29 april 1999, Spanien/kommissionen, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41 och dom av den 19 december 2019, Arriva Italia m.fl., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 46 och där angiven rättspraxis.

⁽⁹¹⁾ Begreppen "marknadsekonomisk investerare" och "marknadsekonomisk aktör" kan användas synonymt. De beskrivs i kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1), punkterna 73–82.

⁽⁹²⁾ Se avsnitt 3.

⁽⁹³⁾ När det gäller investeringar, se dom av den 5 juni 2012, kommissionen/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkterna 79–82 och 87.

⁽⁹⁴⁾ Dom av den 15 december 2009, EDF/kommissionen, T-156/04, ECLI:EU:C:2009:505, punkt 228.

⁽⁹⁵⁾ Se skälen 112–115.

8.1.1.1.3 Det eftersträvade målet och åtgärdernas sammanhang

- (145) Vad gäller det eftersträvade målet ska det framhållas att varken innehållet i affärsplanen för 2007–2011 eller det sammanhang i vilket överföringarna beslutades talar för att FS beslut att genomföra de åtgärder som omfattas av undersökningen grundades på några allmänpolitiska mål.
- (146) I synnerhet talar de åtgärder som omfattas av undersökningen och den motsvarande affärsplanen för 2007–2011 inte för att det förelåg några allmänpolitiska mål. Det saknas hänvisning eller koppling till RFI:s särskilda rättigheter i egenskap av nationell järnvägsinfrastrukturförvaltare eller de rättigheter som Trenitalia har enligt de avtal om allmän trafik som bolaget tilldelats. De åtgärder som omfattas av undersökningen har inte heller någon koppling till målet av allmänt intresse att säkerställa förbindelser och "territoriell kontinuitet" inom Italien.
- (147) Omvänt har de åtgärder som omfattas av undersökningen beslutats och genomförts under ledning av holdingbolaget för FS-koncernen, nämligen FS, i egenskap av ensam aktieägare, och uteslutande styrts av ekonomiska överväganden.
- (148) FS inledde och drev rekonstruktionsprocessen från och med 2007. Processen förverkligades genom att FS antog affärsplanen för 2007–2011 (se skäl 18). Antagandet av denna affärsplan ledde i sin tur fram till antagandet och det efterföljande genomförandet av de åtgärder som omfattas av undersökningen i avsnitt 3.1 i detta beslut. Såsom anges i skäl 18 antogs affärsplanen för 2007–2011 i samband med att FS-koncernen gjorde betydande förluster (över 2 miljarder euro) och den var avgörande för utformningen av den interna omstruktureringen och hade i syfte att återställa den ekonomiska bärkraften. Utöver kostnadsbesparingsåtgärderna beslutade FS att rationalisera fördelningen av de fastigheter och anläggningar som var spridda i koncernens olika enheter. Denna process omfattade inrättandet av särskilda dotterbolag till vilka de tillgångar som användes för att bedriva särskild verksamhet överfördes.
- (149) Kommissionen konstaterar dessutom att de olika steg i beslutsprocessen som ledde fram till antagandet av de enskilda beslut om överföring av tillgångar som anges i skäl 40 har samma mål, nämligen att rationalisera fördelningen av tillgångar i syfte att öka FS-koncernens lönsamhet och effektivitet.
- a) FS inledde projektet att fördela tillgångarna som en del av affärsplanen för 2007–2011 (18) genom skrivelsen av den 19 september 2007 som hänvisar till omstruktureringen av företaget och omorganiseringssprocessen ⁽⁹⁶⁾.
- b) Den 23 april 2008 godkände FS styrelse att omfördelningen av tillgångar inleddes. Styrelsen utövade sin tillsyn över de strategiska val som skulle göras genom sin investeringskommitté ⁽⁹⁷⁾. I protokollet från det styrelsemöte som hölls samma dag anges följande: "Den prioriterade målsättningen med fördelningen av tillgångarna är att tillgångar som inte har någon nära koppling till den verksamhet som är specifik för infrastrukturförvaltaren (RFI) eller järnvägsföretaget (Trenitalia) tillvaratas eller utnyttjas bättre, bland annat genom att använda sig av särskilda företagsstrukturer som FS Logistica och FS Sistemi Urbani." Enligt protokollet från detta styrelsemöte skulle detta mål uppnås genom en "strategisk analys och bedömning från holdingbolaget av de 'tillgängliga' tillgångar som identifierats av de företag som äger tillgångarna. Inom holdingbolaget ska investeringskommittén säkerställa den strategiska ändamålsenligheten i samband med fördelningen av tillgångarna som helhet och besluta om den lämpligaste fördelningen av tillgångar."
- c) FS genomförde det strategiska ledningsbeslut som fattades den 23 april 2008 genom att inrätta en tvärvetenskaplig arbetsgrupp som fick i uppgift att föreslå en lämplig fördelning av tillgångar, med tonvikt på att omfördelningen av tillgångarna skulle vara lönsam i ekonomiskt hänseende. När arbetsgruppen ⁽⁹⁸⁾ föreslog hur tillgångarna skulle fördelas följde den följande vägledande principer: i) varje operativ enhet inom FS-koncernen identifierar de tillgångar som kan överföras till en annan enhet, ii) FS gör en strategisk bedömning och beslutar om den lämpligaste fördelningen av tillgångar, iii) de särskilda åtgärderna för att överföra tillgångarna förbereds och genomförs på operativ enhetsnivå.

⁽⁹⁶⁾ Se skäl 45. I skrivelsen anges att "som en del av den mer omfattande omorganisationsprocessen inom koncernen är det underliggande syftet med industriplanen för 2007–2011 bland annat att alla tillgångar som koncernen äger ska användas så effektivt som möjligt. När det gäller fastighetstillgångar omfattar denna [omfördelning] att varje koncernföretag snabbt ska identifiera alla icke-företagsrelaterade tillgångar, oavsett om de har industriell karaktär eller inte, som inte längre behövs för det uppdrag som det enskilda företaget har tilldelats".

⁽⁹⁷⁾ Se skäl 45.

⁽⁹⁸⁾ Se protokollet från RFI:s styrelsemöte av den 24 november 2008.

- (150) FS fattade därför de faktiska besluten om godkännande av de åtgärder som omfattas av undersökningen tillsammans med sina dotterbolag ⁽⁹⁹⁾. Närmare bestämt fattades dessa beslut när det gäller Trenitalia i september 2009 (se skälen 41 och 42) och när det gäller FS Logistica i oktober 2007, november 2008 och december 2010 (se skälen 43 och 44). Antagandet av 2009 års direktiv medför inte att denna slutsats ifrågasätts. Kommissionen konstaterar att vissa av dessa beslut fattades innan 2009 års direktiv antogs. Vidare föreskrevs inga särskilda åtgärder i 2009 års direktiv, några exakta tillgångar som skulle överföras fastställdes inte och inte heller lämnades några särskilda finansiella uppgifter om dessa åtgärder. I artiklarna 1 och 2 i 2009 års direktiv hänvisas endast till det allmänna målet att rationalisera FS-koncernens struktur, vilket innebär att det var upp till FS och dess dotterbolag att besluta vilka exakta åtgärder som skulle vidtas och genomföra dem ⁽¹⁰⁰⁾.
- (151) Kommissionen konstaterar även att Italien lade fram tre studier ⁽¹⁰¹⁾ som grundade sig på tillgängliga uppgifter och information samt den förutsebara utvecklingen vid den tidpunkt som beslutet att överföra tillgångarna fattades. Dessa studier syftar till att beräkna den lönsamhet som FS, i egenskap av aktieägare, kunde förvänta sig i samband med överföringarna av tillgångarna. Såsom kommer att beskrivas och visas i avsnitt 8.1.1.2 visar dessa studier att en privat investerare i samma situation som FS skulle ha genomfört dessa överföringar, eftersom överföringen av tillgångarna till Trenitalia och FS Logistica skulle ha medfört att ökningen av dessa företags eget kapital var större än den minskning i eget kapital som uppkom genom att tillgångarna flyttades från RFI.

8.1.1.1.4 Slutsats om marknadsekonomitestets tillämplighet

- (152) Kommissionen drar därför slutsatsen att FS agerade i egenskap av investerare/aktieägare och att marknadsekonomitestet är tillämpligt i det aktuella fallet.

8.1.1.2 Tillämpning av marknadsekonomitestet

8.1.1.2.1 Metodiskt tillvägagångssätt

- (153) Kommissionen måste bedöma huruvida de åtgärder som omfattas av undersökningen överensstämde med normala marknadsförhållanden, nämligen om en vinstdriven privat marknadsaktör i samma situation som FS skulle ha genomfört sådana åtgärder.
- (154) För att bedöma om överföringarna av tillgångar var marknadsmässiga tillämpar kommissionen ett holdingbolags perspektiv när det måste besluta om det ska genomföra ett kapitaltillskott till ett dotterbolag eller inte. Detta perspektiv har valts eftersom överföringarna av tillgångar från RFI till de mottagande företagen (Trenitalia och FS Logistica) medför att de mottagande företags eget kapital ökar och den ursprungliga ägarens kapital minskar. Mer specifikt genomförs marknadsekonomitestet genom att holdingbolaget FS nettovinst beräknas i egenskap av aktieägare, dvs. att ökningen av värdet på det egna kapitalet i de mottagande företagen (Trenitalia och FS Logistica) jämförs med det egna kapitalets värdeförlust för RFI till följd av överföringarna av tillgångar. Därefter bedöms huruvida överföringarna sammantagna får ett positivt resultat för FS i egenskap av enda aktieägare i samtliga dessa företag i förhållande till det egna kapitalets totala värde i dessa företag.

⁽⁹⁹⁾ Se skälen 40–45.

⁽¹⁰⁰⁾ I artikel 1 i 2009 års direktiv föreskrivs följande: "[...] För att minska kostnaderna för underhållet, som för närvarande helt och hållet bärs av staten, bemyndigas RFI härmed att fritt överföra/fördela godsdepåer som inte ingår i förteckningen i bilaga 1 till andra företag i FS-koncernen – inklusive Trenitalia – inom ramen för eventuella omorganisationer eller transaktioner för kapitalisering/ökning av tillgångar. [...] [...]".
I artikel 2 i 2009 års direktiv föreskrivs följande: "För att minska kostnaderna för underhåll och förvaring, som för närvarande helt och hållet bärs av staten, och för att genomföra kapitaliseringen av Trenitalia/öka bolagets tillgångar, ska RFI inom 60 dagar efter utfärdandet av detta direktiv lämna in en plan till infrastruktur- och transportministeriet och ange eventuell funktionell specialisering för varje underhållsanläggning för rullande materiel som förvaltaren äger [...]".

⁽¹⁰¹⁾ Se avsnitt 5.2.3.2.

- (155) I beslutet om att inleda förfarandet ifrågasatte kommissionen vilken potentiell ekonomisk fördel överföringarna till de mottagande företagen skulle medföra, eftersom de skulle erhålla tillgångarna utan ersättning (skäl 59). Även om överföringarna inte omfattade någon kontant betalning från mottagarna noterar kommissionen att överföringarna av tillgångar liknar ett kapitaltillskott in natura till förmån för de mottagande företagen. Överföringen av tillgångar kan därför medföra fördelar i form av högre vinster för FS i egenskap av aktieägare i de mottagande företagen.
- (156) Kommissionen anser visserligen att överföringarna av tillgångar liknar ett kapitaltillskott in natura, men konstaterar också att dotterbolagen i FS-koncernen redan använde dessa tillgångar. Således har de redan bidragit till FS-koncernens affärsverksamhet och i slutändan till värdeskapande inom FS-koncernen. Beslutet att överföra dessa tillgångar från ett dotterbolag i FS-koncernen till ett annat syftade till att öka koncernens värde genom att göra verksamheten mer effektiv, jämfört med ett scenario där verksamheten är oförändrad utan att äganderätten till tillgångarna ändras (inom koncernen). Detta utgör enligt kommissionen därför det relevanta kontrafaktiska scenariot för att bedöma huruvida de åtgärder som omfattas av undersökningen är förenliga med principen om en marknadsekonomisk aktör (se avsnitt 8.1.1.2.2). Sammantaget är det viktigt för marknadsekonomitestet om FS vid den tidpunkt då bolaget beslutade om överföringen av tillgångar hade skäl att tro att det var ett lönsamt beslut på koncernnivå jämfört med scenariot utan några förändringar (se även skäl 154).
- (157) Kommissionen kommer i följande underavsnitt (8.1.1.2.2–8.1.1.2.4) att tillämpa marknadsekonomitestet för att bedöma de åtgärder som omfattas av undersökningen mot bakgrund av den relevanta bevisning som lagts fram i de studier som beskrivs i avsnitt 5.2.3.2. Kommissionen kommer att bedöma om de åtgärder som omfattas av undersökningen är förenliga med principen om en marknadsekonomisk aktör.

8.1.1.2.2 Marknadsekonomitestet

- (158) I detta avsnitt ska kommissionen genomföra marknadsekonomitestet på grundval av uppgifterna i PwC:s studier från april och december 2019 ⁽¹⁰²⁾. Vid marknadsekonomitestet beräknas holdingbolagets (FS) nettovinst i egenskap av aktieägare, eftersom ändringen av värdet på det egna kapitalet i de mottagande bolagen samt den ursprungliga ägaren avgörs av överföringarna av tillgångar (se skäl 154). Kommissionen kommer att grunda bedömningen på det egna kapitalet i stället för på företagsvärdet, eftersom en privat investerare som tillför eget kapital i ett dotterbolag inte är intresserad av att öka företagets värde i sig, utan av att öka värdet på sin egen kapitalinvestering i företagets kapital (se skäl 160).
- (159) För att genomföra marknadsekonomitestet från holdingbolagets (FS) perspektiv i egenskap av aktieägare (skäl 154) kommer kommissionen att jämföra ökningen av värdet på det egna kapitalet i de dotterbolag som erhåller tillgångarna (Trenitalia och FS Logistica) med minskningen i det dotterbolag från vilket dessa tillgångar överfördes (RFI) ⁽¹⁰³⁾. Överföringarna av tillgångarna uppfyller marknadsekonomitestet om ökningen i eget kapital för de dotterbolag som erhåller tillgångarna är högre än, eller åtminstone motsvarar, minskningen för det dotterbolag som ursprungligen ägde dessa tillgångar. I det aktuella fallet anses de åtgärder som omfattas av undersökningen därför uppfylla marknadsekonomitestet om följande båda villkor är uppfyllda:
- Värdet av det egna kapitalet i de mottagande företagen, FS Logistica och Trenitalia, är positivt.
 - Värdet av kapitalökningen på de mottagande företagens nivå är högre eller motsvarar åtminstone värdet av det egna kapital som RFI förlorar, den ursprungliga ägaren av tillgångarna.
- (160) Sammantaget innebär de villkor till vilka hänvisas i punkterna a och b i skäl 159 att det är tillräckligt att överföringarna av tillgångar inte medför en förlust av eget kapital på koncernnivå för att de ska uppfylla marknadsekonomitestet. En sådan förlust av eget kapital skulle inträffa i två möjliga scenarier.

⁽¹⁰²⁾ I E.C.A:s studie tillhandahålls inte någon egen värdering av överföringarna. Den bedömer tillförlitligheten från PwC:s studie från april 2019 genom att undersöka känsligheten när det gäller alternativa antaganden på grundval av de finansiella prognoserna i PwC:s studie från april 2019.

⁽¹⁰³⁾ Det bör noteras att marknadsekonomitestet utförs separat för överföringarna till förmån för FS Logistica och Trenitalia. För var och en av dessa överföringar beaktas alla överförda tillgångar som avses i avsnitt 3.2 och 3.3.

- (161) Det första är ett scenario där värdet på det stödmottagande företags eget kapital är negativt, eftersom skulderna överstiger värdet på tillgångar. I ett sådant scenario skulle eventuella ytterligare tillgångar som överförts till dessa företag i vart fall till viss del användas för att återbeta borgenärerna. Det är därför nödvändigt att de mottagande företagen har ett positivt eget kapital (dvs. att villkor a i skäl 159 är uppfyllt) för att visa att överföringarna av tillgångar uppfyller marknadsekonomitestet, eftersom det säkerställer att fördelarna från de överförda tillgångarna tillfaller aktieägaren i dessa företag (nämligen FS) och inte företagen själva i egenskap av borgenärer.
- (162) Det andra scenario i vilket det föreligger en förlust av eget kapital och marknadsekonomitestet därför inte skulle vara uppfyllt inträffar om de mottagande företagen är sämre på att använda tillgångarna än den ursprungliga ägaren och genererar en lägre avkastning på dessa tillgångar. I det scenariot skulle överföringarna av tillgångar minska vinsten och därmed värdet på det egna kapitalet på koncernnivå. För att överföringarna av tillgångar ska uppfylla marknadsekonomitestet krävs det därför att de inte försämrar värdet (dvs. att villkor b i skäl 159 är uppfyllt). I detta scenario är förekomsten av synergieffekter, dvs. att överföringen av tillgångar till de mottagande företagen ger högre avkastning än om tillgångarna hade varit kvar hos den ursprungliga ägaren, ytterligare ett argument som talar för att drivkraften bakom överföringarna av tillgångar utgjorde lönsamhetsincitament.
- (163) Kommissionen noterar att PwC:s studie från april 2019 uppskattar *företagsvärdet* för de företag som deltar i överföringarna av tillgångar. Såsom påpekas i E.CA:s studie (se avsnitt 5.2.3.2 c) är företagsvärdet ett lämpligt mått för att bedöma huruvida de investeringar som möjliggörs genom de överföringar av tillgångar vilka beskrivs i skälen 86 och 87 är lönsamma. Anledningen är att dessa investeringar totalt sett medför fördelar för företaget och inte särskilt för borgenärerna eller aktieägarna. När det gäller marknadsekonomitestet är emellertid holdingbolagets perspektiv avgörande, i egenskap av aktieägare (se skälen 158 och 159). Kommissionen anser att ett privat holdingbolag som tillför kapital i ett dotterbolag (dvs. riktmärket för att bedöma holdingbolaget FS beteende i det aktuella ärendet – se skäl 154) är mer intresserat av att öka värdet på dess egna kapitalinvestering i dotterbolagets kapital än av att öka dotterbolagets företagsvärde⁽¹⁰⁴⁾ i sig. Värdet på ett sådant aktieinnehav är beroende av dotterbolagets företagsvärde samt dess skulder. Även om dotterbolagets företagsvärde ökar på grund av kapitaltillskottet kan en sådan ökning därför gynna borgenärerna snarare än holdingbolaget om skulden är större än företagsvärdet. Kommissionen anser därför sammantaget att företagsvärdet inte kan användas direkt vid tillämpningen av marknadsekonomitestet. I stället är det lämpliga mått som ska användas de mottagande dotterbolagens *egna kapital* samt motsvarande kapital från den ursprungliga ägaren av tillgångarna.
- (164) Kommissionen noterar att det i praktiken kan vara möjligt att beräkna värdet av det egna kapitalet genom att subtrahera nettoskuldens bokförda värde från företagsvärdet, om skuldens bokförda värde utgör en god uppskattning av dess marknadsvärde⁽¹⁰⁵⁾. Skuldens bokförda värde kan betraktas som en god uppskattning av dess marknadsvärde om den ränta som ett företag betalar på den (nya och befintliga) skulden återspeglar företagets aktuella kreditvärdighet. Till exempel har ett företags skuld lägre marknadsvärde än bokfört värde om företagets kreditvärdighet försämrades jämfört med när skulden uppkom, eftersom marknaden skulle ta ut en högre ränta för eventuella nya skulder till ett sådant företag. Kommissionen kommer att bedöma huruvida det är rimligt att anta att skuldens marknadsvärde är lägre än dess bokförda värde för både FS Logistica och Trenitalia i skälen 165 och 168.
- (165) Med avseende på överföringen av tillgångar till Trenitalia noterar kommissionen att Trenitalia vid tidpunkten för beslutet om att överföra tillgångarna befann sig i en svår ekonomisk situation, även om bolaget inte utgjorde ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering⁽¹⁰⁶⁾. Trenitalia hade redovisat förluster under de fem år som föregick överföringen av tillgångar⁽¹⁰⁷⁾ och bolaget hade finansiella bekymmer och var i behov av rekapitalisering. För företag som befinner sig i en sådan situation tenderar skuldernas bokförda värde att medföra en överskattning av skuldernas marknadsvärde, eftersom de framtida kassaflöden som är knutna till skulderna är mer riskfyllda och därför har ett lägre nuvärde (se skäl 164). Det skulle därför inte vara lämpligt att beräkna värdet av Trenitalias eget kapital genom att subtrahera nettoskuldens bokförda värde från

⁽¹⁰⁴⁾ Ett företags företagsvärde är summan av värdet av dess eget kapital och skulder eller det motsvarande värde som härrör från användningen av ett företags tillgångar.

⁽¹⁰⁵⁾ Ett skuldinstruments marknadsvärde är nuvärdet av de framtida kassaflöden som är knutna till detta skuldinstrument (dvs. återbetalningar av skulder och räntor), beräknat med en diskonteringsränta som återspeglar instrumentets risk och gäldenärens kreditvärdighet.

⁽¹⁰⁶⁾ Meddelande från kommissionen – Riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1).

⁽¹⁰⁷⁾ Trenitalia redovisade en negativ nettointkomst (i miljoner euro): – 18,7 år 2003, – 327,7 år 2004, – 631,7 år 2005, – 1 989,4 år 2006 och – 402,6 år 2007. Källor: CapitalIQ, FS.

bolagets företagsvärde. När det gäller företag som Trenitalia vid den tidpunkt som beslutet att överföra tillgångarna fattades är skuldens bokförda värde sannolikt högre än marknadsvärdet, vilket leder till att värdet på det egna kapitalet underskattas och således till en potentiellt felaktig slutsats om att överföringen av tillgångarna inte var förenlig med marknaden.

- (166) Kommissionen kommer därför att använda PwC:s studie från december 2019 för att bedöma om överföringen av tillgångarna från RFI till Trenitalia var marknadsmässig. Som påpekas i avsnitt 5.2.3.2 uppskattas värdet på RFI:s och Trenitalias eget kapital med hjälp av en diskonterad modell för kassaflöde till eget kapital. Den diskonterade modellen för kassaflöde till eget kapital kräver, till skillnad från den metod som avses i skäl 164, uttryckliga prognoser för kassaflödena för finansieringsverksamheten, dvs. skuldemissioner, skuldåterbetalningar och räntekostnader. Jämfört med den metod som avses i skäl 164 är den diskonterade kassaflödesmodellen därför lämpligare när det gäller ett företag som rapporterar förluster såsom Trenitalia, eftersom det inte är rimligt att anta att skuldernas marknadsvärde vid den tidpunkt då besluten att överföra tillgångarna fattades liknade det bokförda värdet.
- (167) Som påpekas i skäl 93 uppskattas i PwC:s studie från december 2019 ett positivt värde för Trenitalias eget kapital som var 138,1 miljoner euro högre än i scenariot utan dessa överföringar. Det uppskattade värdet för RFI:s eget kapital var också positivt. Detta värde var 16,7 miljoner euro lägre än i scenariot där tillgångarna inte har överförts. Dessa uppskattningar talar sammantaget för att nettovärdet för aktieägarna skulle öka med 121,4 miljoner euro (138,1 miljoner euro minus 16,7 miljoner euro) på FS-koncernens nivå till följd av överföringen av tillgångar från RFI till Trenitalia.
- (168) När det gäller överföringen av tillgångar till FS Logistica anser kommissionen att de antaganden som anges i skäl 164 för RFI och FS Logistica är rimliga. Dessa företag befann sig nämligen i en stabil och växande fas när besluten om att överföra tillgångarna fattades. I detta fall kan beräkningen av det egna kapitalet med hjälp av den metod som avses i skäl 164 anses vara försiktig, eftersom den inte tar hänsyn till de sannolika inflöden av skulder som är nödvändiga för att finansiera företagets tillväxt.
- (169) För att marknadsekonomitestet ska kunna tillämpas på överföringarna av tillgångar från RFI till FS Logistica beräknar kommissionen därför båda företagens egna kapital genom att subtrahera deras bokförda nettoskuld från deras företagsvärde, såsom det uppskattats i PwC:s studie från april 2019.
- (170) Dessa beräkningar visar att överföringarna av tillgångar från RFI till FS Logistica gjorde att värdet på FS-koncernens eget kapital ökade med 14,1 miljoner euro. Ökningen beror på att FS Logisticas eget kapital har ökat med 26 miljoner euro ⁽¹⁰⁸⁾ medan RFI:s eget kapital har minskat 11,9 miljoner euro ⁽¹⁰⁹⁾. Kommissionen noterar att resultatet beror på att företagsvärdet är högre i scenariot där tillgångarna överförs i förhållande till scenariot där tillgångarna är kvar hos RFI (se skäl 88). Skälen till detta är följande: i) FS Logisticas eget kapital beräknas som skillnaden mellan företagsvärdet och nettoskuldens bokförda värde och ii) nettoskuldens bokförda värde ändras inte i de faktiska och kontrafaktiska scenarierna. Sammantaget bekräftar detta resultat att överföringarna av tillgångar från RFI till FS Logistica är marknadsmässiga, eftersom de förväntades medföra en sammantagen ökning av värdet på FS-koncernens eget kapital.

⁽¹⁰⁸⁾ Värdet på FS Logisticas eget kapital är skillnaden mellan bolagets företagsvärde (dvs. 82 miljoner euro i scenariot där tillgångarna överförs och 56 miljoner euro i scenariot där de inte överförs – se skäl 88) och dess nettoskuld på 12,7 miljoner euro (källa: FS Logisticas balansräkning). Resultatet av detta är ett eget kapital på 69,3 miljoner euro i scenariot där tillgångarna överförs och på 43,3 miljoner euro i scenariot där de inte överförs, vilket innebär att FS Logisticas eget kapital ökar med 26 miljoner euro på grund av överföringen av tillgångarna.

⁽¹⁰⁹⁾ Värdet på RFI:s eget kapital är skillnaden mellan bolagets företagsvärde (dvs. 2 222,1 miljoner euro i scenariot där tillgångarna överförs och 2 234 miljoner euro i scenariot där de inte överförs – se skäl 88) och dess nettoskuld på - 1 091 miljoner euro (källa: RFI:s balansräkning). Resultatet av detta är ett eget kapital på 3 313,1 miljoner euro i scenariot där tillgångarna överförs och 3 325 miljoner euro i scenariot där de inte överförs, vilket innebär att RFI:s eget kapital minskar med 11,9 miljoner euro på grund av överföringen av tillgångarna till FS Logistica.

- (171) De värden som beräknats i skälen 167 och 170 visar att värdet på det egna kapitalet i de mottagande företagen är positivt och även har ökat till följd av överföringarna av tillgångar, eftersom de mottagande företagen har bättre förmåga att använda tillgångarna (se skälen 86 och 87). Dessa resultat visar att de båda villkoren för marknadsekonomitestet som beskrivs i skäl 159 är uppfyllda. Kommissionen konstaterar dessutom att dessa resultat stöder slutsatsen att ökningen av de mottagande företagens eget kapital och minskningen av RFI:s eget kapital har en positiv nettoeffekt på koncernnivå. Såsom påpekas i skäl 159 utgör en sådan ökning av det egna kapitalet på koncernnivå en ytterligare indikator på att FS agerade som en marknadsaktör när bolaget beslutade att genomföra överföringarna av tillgångarna.
- (172) För att dra slutsatsen att de undersökta åtgärderna är förenliga med marknadsekonomitestet behöver kommissionen slutligen bedöma huruvida de studier som lett fram till dessa resultat är trovärdiga. I avsnitt 8.1.1.2.3 kommer kommissionen därför att kritiskt bedöma de antaganden som ligger till grund för PwC:s studier från april och december 2019 och avgöra om överföringarna av tillgångar är förenliga med principen om en marknadsekonomisk aktör.

8.1.1.2.3 Marknadsekonomitestet: robusthets- och känslighetsanalyser

- (173) I detta avsnitt kommer kommissionen att bedöma de metoder och antaganden som ligger till grund för PwC-studierna från april och december 2019. Vad gäller metoderna konstaterar kommissionen att välkända metoder som vanligen används för att uppskatta ett företags företagsvärde, respektive eget kapital används i PwC:s studier från april och december 2019. Kommissionen anser därför att det är rimligt och lämpligt att marknadsekonomitestet grundas på dessa metoder.
- (174) När det gäller de antaganden som ligger till grund för PwC:s studier från april och december 2019 hänvisas till de kriterier som används för att uppskatta kapitalnivån hos de företag som deltar i överföringarna av tillgångar. Kommissionen noterar särskilt att PwC:s studier från april och december 2019 bygger på **finansiella prognoser** och innehåller vissa antaganden om **värderingsparametrar** (dvs. diskonteringsränta och slutvärde). Kommissionen kommer att bedöma båda i resten av detta avsnitt.
- (175) När det gäller de **finansiella prognoserna** hävdar Italien att de har korrigerats – efter det datum som överföringarna av tillgångar genomfördes – på grundval av synpunkter från ledningen och tillgänglig information samt den utveckling som kunde förutses när besluten att överföra tillgångarna fattades. Kommissionen har bedömt detta påstående genom att granska interna dokument från FS-koncernen och noggrant undersöka hur de finansiella prognoser som har korrigerats i efterhand har gjorts.
- (176) Kommissionen har konstaterat att dessa prognoser bygger på interna affärsplaner för de första åren som prognoserna omfattar. Närmare bestämt innehåller affärsplanen för 2007–2011 av den 17 maj 2007 ⁽¹¹⁰⁾ finansiella prognoser för Trenitalia och RFI för perioden 2008–2011. I tabell 11 jämförs intäkt- och vinstprognoserna (enligt EBITDA, dvs. vinst före räntor, skatter, av- och nedskrivningar) i affärsplanen 2007–2011 med dem som presenterades i PwC:s studie från december 2019 (uppgifter i miljoner euro).

Tabell 11

Jämförelse av EBITDA och de uppskattade intäkterna enligt affärsplanen för 2007–2011 och PwC:s studie från december 2019 som användes för marknadsekonomitestet

Företag	Överföring	Källa	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Intäkter	Affärsplanen för 2007–2011	6 048	6 481	7 171	8 110
		PwC:s studie från december 2019	5 772	5 834	5 923	5 995
	Vinst före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA)	Affärsplanen för 2007–2011	710	1 208	1 681	2 319
		PwC:s studie från december 2019	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Intäkter	Affärsplanen för 2007–2011	2 888	3 003	3 185	3 424
		PwC:s studie från december 2019	2 507	2 363	2 788	2 945
	Vinst före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA)	Affärsplanen för 2007–2011	224	304	423	565
		PwC:s studie från december 2019	54	- 101	359	503

⁽¹¹⁰⁾ Se skäl 18.

Både för Trenitalia och RFI visar tabell 11 att prognoserna i PwC:s studie från december 2019 är lägre än i affärsplanen för 2007–2011 både när det gäller intäkterna och vinsten (EBITDA) ⁽¹¹¹⁾. Därför anser kommissionen att prognoserna i PwC:s studie från december 2019 är försiktiga, eftersom lägre intäkter och vinster innebär ett lägre eget kapital för ett företag.

- (177) När det gäller åren 2011–2018 grundas PwC:s studier från april och december 2019 på antaganden som bygger på tillgänglig information och tillgängliga förvaltningsstrategier samt den utveckling som kunde förutses när besluten att överföra tillgångarna fattades. Kommissionen noterar särskilt att skuldåterbetalningarna i PwC:s studie från december 2019 är förenliga med den typ av skuldförbindelser som rapporterats i de senaste balansräkningarna som var tillgängliga innan överföringarna av tillgångarna ägde rum. När det gäller intäkterna förutspådde PwC i sin studie från december 2019 en minskning för 2013–2015 för att ta hänsyn till en konkurrens inträde och förväntade expansion på den italienska marknaden för höghastighetståg ⁽¹¹²⁾. Kommissionen anser att detta är ett rimligt antagande som medför att värdet på det egna kapitalet blir mer konservativt jämfört med om man antagit att intäkterna varit konstanta eller ökat under perioden 2013–2015.
- (178) Kommissionen konstaterar att bland kriterierna för att uppskatta det egna kapitalet för de företag som deltar i överföringarna av tillgångar (se skäl 173) ingår de **värderingsantaganden** som ligger till grund för PwC:s studier från april och december 2019, nämligen diskonteringsräntan och slutvärdet. När det gäller PwC:s studie från april 2019 konstaterar kommissionen att den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden och kostnaden för eget kapital, dvs. diskonteringsräntorna för att erhålla företagsvärdet och värdet på det egna kapitalet, fastställdes i enlighet med marknadspraxis och ekonomiska teorier ⁽¹¹³⁾. Kommissionen anser även att metoden för att beräkna slutvärdet är lämplig, eftersom den bygger på den vedertagna Gordon-tillväxtformeln ⁽¹¹⁴⁾.
- (179) Kommissionen noterar att det krävs ytterligare antaganden om vissa parametrar när det gäller diskonteringsräntan och slutvärdet.
- (180) När det gäller diskonteringsräntorna rapporteras parametrarna för att uppskatta den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden och kostnaden för eget kapital i tabell 12. Detta är de relevanta diskonteringsräntorna för att bedöma överföringen av tillgångar till förmån för FS Logistica, respektive Trenitalia ⁽¹¹⁵⁾. För att uppskatta dessa parametrar använder Italien de relevanta uppgifter som fanns tillgängliga på marknads- ⁽¹¹⁶⁾ och företagsnivå ⁽¹¹⁷⁾ när besluten om att överföra tillgångarna fattades. Eftersom diskonteringsräntorna beräknas på grundval av uppgifter från lämpliga källor på marknads- och på företagsnivå när besluten om att överföra tillgångarna fattades, anser kommissionen att värdena är rimliga.

Tabell 12

Parametrar för fastställandet av kostnaden för eget kapital och den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden

Formel	Parameter	Överföringar RFI–FS Logistica		Överföring RFI–Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	Kostnad för eget kapital	11,97 %	12,17 %	11,62 %	11,70 %
A	Riskfri räntesats	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Betavärde	0,8	0,9	0,81	1,32

⁽¹¹¹⁾ Det enda undantaget är värdet på EBITDA under 2008. Under de fyra år som planen gäller är emellertid summan av de årliga EBITDA-värdena i PwC:s studie från december 2019 1,3 miljarder euro lägre än i affärsplanen för 2007–2011.

⁽¹¹²⁾ Företaget Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A grundades i december 2006, innan överföringen av tillgångarna genomfördes.

⁽¹¹³⁾ Den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden fastställs som ett vägt genomsnitt av kostnaden för eget kapital och kostnader för skulder efter skatt, med vikt som motsvarar den kapitalstruktur som de företag som deltar i överföringarna har. Kostnaden för eget kapital är summan av den riskfria räntesatsen, landriskpremien och produkten av aktiebetavärdet och riskpremien på eget kapital. Skuldkostnaden består av summan av den riskfria räntesatsen och skuldpremien, vilken återspeglar riskerna för de företag som deltar i transaktionen.

⁽¹¹⁴⁾ Se skälen 85 och 92.

⁽¹¹⁵⁾ Såsom förklaras i skäl 166 förlitar sig kommissionen på PwC:s studie från december 2019 för att bedöma **överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia**. För att uppskatta värdet på RFI:s och Trenitalias eget kapital använder denna studie en diskonterad modell för kassaflöde till eget kapital, för vilken kostnaden för eget kapital utgör den relevanta diskonteringsräntan (se avsnitt 5.2.3.2 b). När det gäller **överföringarna av tillgångar från RFI till FS Logistica** beaktade kommissionen, såsom förklaras i skäl 169, de uppgifter som angavs i PwC:s studie från april 2019. I denna studie uppskattas RFI:s och FS Logistica's företagsvärde med hjälp av en diskonterad modell för kassaflöde till företaget, för vilken den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden utgör den relevanta diskonteringsräntan (se avsnitt 5.2.3.2 a).

⁽¹¹⁶⁾ Närmare bestämt räntan på italienska statsobligationer, betavärdet och skuldpremierna för liknande företag för att uppskatta den riskfria räntan, betavärdet och skuldkostnaden för de företag som deltar i överföringarna av tillgångar.

⁽¹¹⁷⁾ Särskilt skuldsättningsgraden, vilken används för att uppskatta vikten i fråga om skuld och eget kapital i den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för de företag som deltar i överföringarna av tillgångar.

Formel	Parameter	Överföringar RFI-FS Logistica		Överföring RFI-Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Riskpremie på eget kapital ⁽¹¹⁸⁾	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Tilläggspremie	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
$I=(A+E)*(1-F)$	Skuldkostnad	4,33 %	4,66 %		
E	Skuldpremie	0,80 %	1,74 %		
F	Skattesats	27,50 %	27,50 %		
G	$D/(D+E)$	0,0 %	8,26 %		
$J=(1-F)*G+F*H$	Vägd genomsnittlig kapitalkostnad	11,74 %	11,57 %		

(*) Betavärdet och tilläggspremien utgör genomsnittet för frakt- och passagerardivisionerna

- (181) När det gäller slutvärdet beror detta värde på den diskonteringsränta som kommissionen bedömde i skäl 180 och den stabila vinstökningstakten. I PwC:s studier från april och december 2019 antas tillväxttakten för de tre företag som deltar i överföringarna av tillgångar att ligga på 2 %, i överensstämmelse med Europeiska centralbankens inflationsmål ⁽¹¹⁹⁾. Kommissionen anser att ett sådant antagande är rimligt, eftersom det överensstämmer med marknadspraxis. ⁽¹²⁰⁾
- (182) För att bekräfta sin bedömning av parametrarna i PwC:s studier från april och december 2019 har kommissionen även kontrollerat hur känsliga resultaten från marknadsekonomitestet är genom att tillämpa alternativa antaganden. Känslighetsanalysen har i syfte att fastställa vilka värden på diskonteringsräntan och den stabila tillväxttakten som skulle leda till att de krav som uppställs enligt marknadsekonomitestet inte är uppfyllda. Såsom påpekas i skäl 162 noterar kommissionen att de åtgärder som omfattas av undersökningen skulle vara förenliga med marknadsekonomitestet även i det extrema scenariot utan synergieffekter, dvs. när tillgångarna genererar samma avkastning och därför har samma värde oavsett vilket företag de tillhör, under förutsättning att de mottagande företagen har ett positivt kapitalvärde. Kommissionen kommer därför att fastställa de kritiska värdena för diskonteringsräntan och den konstanta tillväxttakten, dvs. värdena för dessa parametrar i ett scenario där överföringarna av tillgångar inte längre är lönsamma, eftersom kapitalvinster på de mottagande företagens nivå är lägre än RFI:s förluster av eget kapital. Kommissionen kommer sedan att bedöma om dessa kritiska värden utgör rimliga alternativ till de parametrar som antogs i PwC:s studier från april och december 2019. Såsom förklaras i skälen 183–186 anser kommissionen att de kritiska värdena inte utgör rimliga alternativ för att bedöma de två studiernas tillförlitlighet.
- (183) När det gäller slutvärdet konstaterar kommissionen att ju högre den stabila tillväxttakten är i Gordon-tillväxtformeln, desto högre är det egna kapitalet i scenarierna med och utan överföringar av tillgångar och desto större är RFI:s förlust av eget kapital och ökningen av de mottagande företagens eget kapital ⁽¹²¹⁾. Med hänsyn till att PwC:s studier från april och december 2019 uppskattar att överföringarna av tillgångar har en positiv effekt på vinsterna på koncernnivå (skäl 171) krävs det att den kritiska nivån är lägre för de mottagande företagen och högre för RFI för den stabila tillväxttakt när sådana vinster försvinner jämfört med antagandena i dessa studier. Kommissionen gör

⁽¹¹⁸⁾ I kolumnerna "Överföring RFI-FS Logistica" är riskpremien för eget kapital specifik för Italien, vilket innebär att den omfattar Italiens landriskpremie.

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

⁽¹²⁰⁾ Se, till exempel, <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/>, avsnitt 3.

⁽¹²¹⁾ Den effekt som den stabila tillväxttakten har på skillnaden i värdet på det egna kapitalet i scenariot med och utan överföring av tillgångar kommer i andra hand, jämfört med effekten på det egna kapitalet i varje scenario. Detta beror på att förändringen av det egna kapitalet styrs av skillnaderna i företagets långsiktiga lönsamhet i de två scenarierna på vilka den stabila tillväxttakten tillämpas. I sig är den stabila tillväxttakten densamma i båda scenarierna.

följande uppskattningar av RFI:s kritiska stabila tillväxttakt, med en fortsatt stabil tillväxttakt för de mottagande företagen på 2 %, såsom antas i studierna ⁽¹²²⁾:

- a) För överföringarna av tillgångar från RFI till FS Logistica, en tillväxttakt på 9 % i stället för 2 % som antas i studierna.
- b) För överföringen av tillgångar från RFI till Trenitalia, en tillväxttakt på 10,9 % i stället för 2 % som antas i studierna.

Kommissionen anser att RFI:s kritiska stabila tillväxttakt är orimligt hög åtminstone av två skäl. För det första är den högre än de mått som normalt används i marknadspraxis för att beräkna den stabila tillväxttakten, nämligen den italienska bruttonationalproduktens förväntade tillväxttakt och Europeiska centralbankens inflationsmål (skäl 181). För det andra skulle det krävas högre kapitalutgifter än de som för närvarande antagits i PwC:s studier från april och december 2019, även om denna höga stabila tillväxttakt skulle kunna uppnås. I dessa undersökningar antas en kapitalutgift som motsvarar värdeminskningen kunna stödja en stabil tillväxttakt på 2 %. Högre kapitalutgifter skulle antagligen vara nödvändiga för att stödja en tillväxttakt på 9–10,9 %. Sådana högre kapitalutgifter skulle innebära att slutvärdet minskar, vilket uppväger effekten av ett antagande om högre tillväxttakt. Sammantaget anser kommissionen att resultaten av PwC:s studier från april och december 2019, som grundades på en stabil tillväxttakt på 2 % för RFI i stället för 9 % (för överföringen till FS Logistica) och 10,9 % (för överföringen till Trenitalia), är stabila.

(184) När det gäller diskonteringsräntan konstaterar kommissionen att en höjning av nivån får motsatt effekt som en ökning av den stabila tillväxttakten. Detta innebär att ju högre diskonteringsräntan är, desto lägre är det egna kapitalet i scenarierna med och utan överföringar av tillgångar och desto lägre är även minskningen av RFI:s egna kapital och ökningen av de mottagande företagens egna kapital ⁽¹²³⁾. Genom att följa samma logik som i skäl 183 måste därför den kritiska nivån för diskonteringsräntan, när överföringarna av tillgångar inte längre är lönsamma, vara högre för de mottagande företagen och lägre för RFI, jämfört antagandet i PwC:s studier från april och december 2019.

(185) Kommissionen anser att de antaganden om diskonteringsräntor som gjorts för de mottagande företagen, nämligen FS Logistica och Trenitalia, utgör försiktiga uppskattningar. Detta beror på att dessa diskonteringsräntor är högre än det värde som följer vid en tillämpning av den vedertagna definitionen (se fotnot 119), eftersom de omfattade ytterligare parametrar. I synnerhet beaktas landriskpremien för Italien i den vägda genomsnittliga kapitalkostnad som tillämpas för att bedöma överföringarna från RFI till FS Logistica, eftersom man utgår från räntan på italienska statsobligationer som den riskfria räntan och lägger till en landriskpremie till riskpremien på eget kapital, medan det skulle vara tillräckligt att endast räkna in en av dessa två faktorer. När det gäller den kostnad för eget kapital som används vid bedömningen av överföringen från RFI till Trenitalia ingår en tilläggsriskpremie (se tabell 12) som inte ingår i den vedertagna definitionen av kostnaden för eget kapital (se fotnot 119). Med hänsyn till att detta tillvägagångssätt redan utgör en övre gräns för de mottagande företagens vägda genomsnittliga kapitalkostnad kommer kommissionen endast att genomföra den känslighetsanalys som avses i skäl 183 ur RFI:s perspektiv, genom att fastställa den kritiska diskonteringsräntan så att bolagets förluster av eget kapital motsvarar de mottagande företagens kapitalvinster. Kommissionen gör följande uppskattningar när det gäller dessa kritiska diskonteringsräntor ⁽¹²⁴⁾:

- a) För överföringen av tillgångar från RFI till FS Logistica, en vägd genomsnittlig kapitalkostnad på 6,8 % i stället för 11,74 % som antas i studierna.

⁽¹²²⁾För att uppskatta det kritiska värdet för **RFI:s stabila tillväxttakt** har kommissionen använt samma finansiella prognoser och samma värden för de andra relevanta parametrar som identifierades i PwC:s studier från april och december 2019 för att uppskatta RFI:s eget kapital. Dessutom har kommissionen inte ändrat någon av de parametrar och finansiella prognoser för fastställande av Trenitalias och FS Logisticas eget kapital. Dessa värden är därför desamma som i PwC:s studier från april och december 2019. Det kritiska värdet för RFI:s stabila tillväxttakt är resultatet av en ekvation med RFI:s eget kapital på ena sidan, som endast beror på en okänd parameter (nämligen den stabila tillväxttakten) och värdet på Trenitalia/FS Logisticas eget kapital på den andra sidan (nämligen de värden som uppskattats i PwC:s studier från april och december 2019).

⁽¹²³⁾Genom en högre diskonteringsränta minskar nuvärdet i samband med förluster och vinster i kassaflöde för RFI respektive för de mottagande företagen. Dessutom minskar den det slutvärdet som beräknats med hjälp av Gordons tillväxtformel.

⁽¹²⁴⁾För att uppskatta det kritiska värdet för RFI:s **diskonteringsränta** har kommissionen använt samma finansiella prognoser och samma värden för de andra relevanta parametrar som identifierades i PwC:s studier från april och december 2019 för att uppskatta RFI:s eget kapital. Dessutom har kommissionen inte ändrat någon av de parametrar och finansiella prognoser för fastställande av Trenitalias och FS Logisticas eget kapital. Dessa värden är därför desamma som i PwC:s studier från april och december 2019. Det kritiska värdet på RFI:s diskonteringsränta är resultatet av en ekvation med RFI:s eget kapital på ena sidan som endast beror på en okänd parameter (nämligen diskonteringsräntan) och värdet på Trenitalias/FS Logisticas eget kapital på den andra sidan (nämligen de värden som uppskattats i PwC:s studier från april och december 2019).

- b) För överföringen av tillgångar från RFI till Trenitalia, en kostnad för eget kapital på 3,4 % i stället för 11,62 % som antas i studierna.

Kommissionen anser att sådana kritiska värden för den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden och kostnaden för eget kapital är orimligt låga av följande skäl: När det gäller kostnaden för eget kapital uppskattar kommissionen en lägre gräns på 7 % som ligger långt över den kritiska kostnaden för eget kapital på 3,4 %. I överensstämmelse med marknadspraxis beräknas denna uppskattning av den lägre gränsen på grundval av metoden i fotnot 119 och utgår från en riskfri ränta (plus landriskpremie) på 4,4 %⁽¹²⁵⁾, en riskpremie för eget kapital på 4,79 %⁽¹²⁶⁾ och ett betavärde på 0,54 %⁽¹²⁷⁾. När det gäller den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden förlitar sig kommissionen på ett värde på 6,87 %. Detta värde ligger mycket nära den kritiska vägda genomsnittliga kapitalkostnaden på 6,8 % i led a, men har uppskattats med det försiktiga antagandet att skuldpremien är 0 %⁽¹²⁸⁾. Med antagande av alternativa värden för den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden som grundas på marknadsuppgifter som var tillgängliga vid den tidpunkt då besluten att överföra tillgångarna fattades, anser kommissionen därför att överföringarna av tillgångar är förenliga med principen om en marknadsekonomisk aktör.

- (186) Sammantaget anser kommissionen att de finansiella prognoser och värderingsantaganden som ligger till grund för marknadsekonomitestet är trovärdiga och välgrundade. Kommissionen noterar dessutom att resultaten av marknadsekonomitestet är tillförlitliga om man tillämpar alternativa, försiktiga värderingsantaganden.

8.1.1.2.4 Slutsats om tillämpningen av marknadsekonomitestet

- (187) Sammantaget bekräftar kommissionens bedömning av metoden, de finansiella prognoserna och parametrarna i PwC:s studier från april och december 2019, samt kontrollerna av tillförlitligheten med avseende på de underliggande antagandena och resultaten, att överföringarna av tillgångar från RFI till FS Logistica och Trenitalia är marknadsmässiga.
- (188) Eftersom överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia och FS Logistica skedde på marknadsmässiga villkor drar kommissionen slutsatsen att alla privata aktörer som endast drivs av lönsamhetsskäl skulle ha genomfört sådana överföringar. Detta innebär att de åtgärder som omfattas av undersökningen inte gav Trenitalia och FS Logistica någon ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

8.1.1.3 Slutsats om förekomsten av ett stöd

- (189) Såsom anges i skäl 188 anser kommissionen att överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia och FS Logistica inte ger Trenitalia och FS Logistica någon ekonomisk fördel. Eftersom villkoren i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa är det därför inte nödvändigt att bedöma huruvida dessa överföringar omfattade statliga medel, kunde tillskrivas den italienska staten, var selektiva, snedvred eller hotat att snedvrida konkurrensen och påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

9. SLUTSATS

- (190) Såsom anges i skäl 189 drar kommissionen slutsatsen att överföringarna av tillgångar från RFI till Trenitalia och FS Logistica inte gav Trenitalia och FS Logistica någon ekonomisk fördel och därför inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den åtgärd som består av att 31 tillgångar överfördes från Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. till Trenitalia S.p.A. i september 2009 utgör inte statligt stöd till förmån för Trenitalia S.p.A. i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

⁽¹²⁵⁾ Räntesatsen på tioåriga italienska statsobligationer (genomsnittet för oktober–december 2007).

⁽¹²⁶⁾ Källa: Landriskpremier enligt professor Damodaran, tillgängliga på <https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls>. Answath Damodaran är professor i ekonomi vid Stern School of Business och en ledande expert på värdering av eget kapital och andra tillgångar.

⁽¹²⁷⁾ Betavärde för jämförbara infrastrukturförvaltare justerat med hävstång. Källa: E.CA:s studie, s. 38 och 39.

⁽¹²⁸⁾ Enligt beräkningen, som förklaras i fotnot 119, antas även en kostnad för eget kapital på 7 % (dvs. den lägre gränsen för kostnaden för eget kapital som uppskattas i skäl 185) och RFI:s kapitalstruktur som viktningar för kostnaden för eget kapital och skulder (se tabell 12).

Artikel 2

De åtgärder som består av att 10 tillgångar överfördes i december 2007, 42 tillgångar överfördes i december 2008 och 5 tillgångar överfördes i juli 2011 från Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. till FS Logistica S.p.A. utgör inte statligt stöd till förmån för FS Logistica S.p.A. i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 24 november 2023.

På kommissionens vägnar

Didier REYNDEERS

Ledamot av kommissionen
