2024/2860

18.11.2024

CINNEADH (AE) 2024/2860 ÓN gCOIMISIÚN

an 24 Samhain 2023

maidir le SA.32953 (2014/C) - Bearta státchabhrach i bhfabhar Trenitalia SpA - an Iodáil

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2023) 8017)

(Is é an leagan Béarla amháin atá barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe an chéad fhomhír d'Airteagal 108(2) de,

Ag féachaint don Chomhaontú ar an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1)(a) de,

Tar éis a iarraidh ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de bhun na bhforálacha a luaitear thuas, ([1]) agus ag féachaint dá mbarúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

(1) An 18 Aibreán 2011, fuair an Coimisiún gearán maidir leis an bhféidearthacht go ndeonódh an Iodáil státchabhair do Trenitalia S.p.A. ('**Trenitalia**'), ar cuideachta í de chuid Ghrúpa Ferrovie dello Stato ('**Grúpa FS**'), i bhfoirm cúitimh as comhlíonadh oibleagáidí seirbhíse poiblí san iompar lasta iarnróid a deonaíodh faoi thrí chonradh seirbhíse poiblí (na '**Bearta**'). Cláraíodh an gearán sin faoin uimhir thagartha SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). An 26 Meán Fómhair 2011, sholáthair an gearánach faisnéis bhreise.

(2) I litir dar dáta an 18 Deireadh Fómhair 2011, chuir an Coimisiún an gearán sin ar aghaidh chuig údaráis na hIodáile agus d'iarr sé faisnéis maidir leis na Bearta.

(3) An 16 Samhain 2011, d'iarr an Iodáil go gcuirfí síneadh leis an sprioc-am chun freagra a thabhairt ar an iarraidh ar fhaisnéis, síneadh a dheonaigh an Coimisiún an 24 Samhain 2011. An 14 Nollaig 2011, d'iarr an Iodáil soiléirithe maidir le hiarraidh an Choimisiúin ar fhaisnéis, rud a sholáthair an Coimisiún an lá céanna. An 15 Nollaig 2011, d'iarr an Iodáil go gcuirfí síneadh breise leis an sprioc-am chun an fhaisnéis is gá a sholáthar, rud a deonaíodh an 20 Nollaig 2011.

(4) An 31 Eanáir 2012 agus an 17 Feabhra 2012, thug an Iodáil freagraí páirteacha ar an iarraidh ar fhaisnéis dar dáta an 18 Deireadh Fómhair 2011. An 22 Feabhra 2012, sheol an Coimisiún meabhrúchán chuig an Iodáil inar iarradh an fhaisnéis a bhí in easnamh. An 11 Aibreán 2012, sholáthair an Iodáil tuilleadh faisnéise mar fhreagairt ar an iarraidh ar fhaisnéis a rinne an Coimisiún an 18 Deireadh Fómhair 2011.

(5) An 4 Aibreán 2012, chomhlánaigh an gearánach a ghearán le tuilleadh líomhaintí.

(6) An 29 Deireadh Fómhair 2012, d'iarr an Coimisiún tuilleadh faisnéise ar an Iodáil. Sheol an Iodáil an fhaisnéis a iarradh an 8 Eanáir 2013, an 11 Eanáir 2013 agus an 17 Eanáir 2013.

(7) An 29 Deireadh Fómhair 2013, fuair an Coimisiún líomhaintí breise ón ngearánach.

([1]) IO C 156, 23 .5. 2014, lch. 77.

(8) I litir dar dáta an 28 Márta 2014, chuir an Coimisiún an Iodáil ar an eolas go raibh cinneadh déanta aige an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (‘**CFAE**’) a thionscnamh i ndáil leis na Bearta thuasluaite (an ‘**cinneadh tosaigh**’).

(9) Bhain an cinneadh tosaigh freisin le deonú féideartha státchabhrach i bhfoirm sócmhainní bonneagair iarnróid a bheith á n-aistriú saor in aisce ag Rete Ferroviaria Italiana S.p.A chuig Trenitalia agus FS Logistica (cás SA.32179). Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar na bearta sin i gcinneadh ar leithligh. Déileálann an Cinneadh seo go heisiach leis an gcúiteamh a íocadh le Trenitalia faoi thrí chonradh seirbhíse poiblí (‘**PSCanna**’) as oibleagáidí seirbhíse poiblí (‘**PSOnna**’) a chomhlíonadh san earnáil lasta iarnróid.

(10) An 22 Aibreán 2014, d’iarr an Iodáil go gcuirfí síneadh leis an sprioc-am chun a barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh a chur isteach, rud a dheonaigh an Coimisiún an 28 Aibreán 2014. An 21 Bealtaine 2014, d’iarr an Iodáil síneadh breise a chur leis an sprioc-am chun barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh a chur isteach, rud a dheonaigh an Coimisiún an lá dár gcionn.

(11) Foilsíodh an cinneadh tosaigh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* an 23 Bealtaine 2014. ([2]) D’iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha maidir leis na Bearta a chur isteach.

(12) An 24 Meitheamh 2014, thug an Iodáil a barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh. Fuair an Coimisiún barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh ó thrí pháirtí leasmhara: thug Comhphobal na gCuideachtaí Eorpacha Iarnróid agus Bonneagair (‘**CER**’) barúlacha uaidh an 19 Meitheamh 2014; Thug FerCargo, ar comhlachas d’oibreoirí príobháideacha lasta iarnróid é, barúlacha uaidh an 8 Iúil 2014; ([3]) agus thug Grúpa FS barúlacha uaidh an 23 Iúil 2014. ([4])

(13) Chuir an Coimisiún barúlacha na bpáirtithe leasmhara ar aghaidh chuig an Iodáil. An 20 Samhain 2014, sheol an Iodáil a barúlacha maidir le barúlacha na bpáirtithe leasmhara sin. An 4 Samhain 2015, rinne an Iodáil a barúlacha a chomhlánú le faisnéis bhreise.

(14) An 22 Nollaig 2017, sheol an Coimisiún iarraidh ar fhaisnéis chuig an Iodáil, ar ar thug an Iodáil freagra páirteach an 5 Feabhra agus an 15 Feabhra 2018. Reáchtáladh cruinniú idir ranna an Choimisiúin agus údaráis na hIodáile an 21 Márta 2018. An 3 Aibreán 2018, sheol an Coimisiún iarraidh bhreise ar fhaisnéis chuig an Iodáil, ar ar thug an Iodáil freagra an 23 Bealtaine 2018. An 18 Nollaig 2018, reáchtáladh cruinniú idir ranna an Choimisiúin agus údaráis na hIodáile. Tar éis an chruinnithe sin, sholáthair an Iodáil faisnéis bhreise an 18 Feabhra agus an 19 Feabhra 2019.

(15) Bhris paindéim COVID-19 amach go luath in 2020, rud a bhí ina cúis le mórshuaitheadh ar gheilleagair an Aontais agus a d’fhág go raibh gá le freagairt eacnamaíoch chomhordaithe ó na Ballstáit agus ó institiúidí an Aontais chun na hiarmhairtí diúltacha ar gheilleagar an Aontais a mhaolú. Sna himthosca eisceachtúla sin, d’fhéach an Coimisiún le freagairt go práinneach d’fhógraí faoi bhearta státchabhrach arna ndeonú i gcomhthéacs ráig COVID-19, agus chuir sé i bhfeidhm gach éascú nós imeachta ba ghá chun próiseas formheasa tapa ón gCoimisiún a chumasú. ([5]) Le linn thréimhse ghéarchéim COVID-19, níor mhór don Choimisiún tosaíocht a thabhairt do bhearta státchabhrach COVID-19; ([6]) dá thoradh sin, cuireadh moill ar thabhairt i gcrích an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil maidir leis na Bearta atá i gceist chomh maith le tabhairt i gcrích nósanna imeachta eile.

([2]) Cf. fonóta [1].

([3]) An 13 Meitheamh 2014, d’iarr FerCargo ar an gCoimisiún síneadh a chur leis an sprioc-am chun barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh a thabhairt. Is é a thug údar leis an iarraidh an gá a bhí le faisnéis leordhóthanach a bhailiú ó chomhaltaí uile an chomhlachais. An 17 Meitheamh 2014, dheonaigh an Coimisiún síneadh leis an sprioc-am do FerCargo.

([4]) An 16 Meitheamh 2014, sheol Grúpa FS iarraidh réasúnaithe chuig an gCoimisiún ar shíneadh leis an sprioc-am chun barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh a thabhairt. An 17 Meitheamh 2014, dheonaigh an Coimisiún go mbeadh go dtí an 23 Iúil 2014 ag Grúpa FS barúlacha a thabhairt.

([5]) Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Central Bank, *the European Investment Bank and the Eurogroup on Coordinated economic response to the COVID-19 Outbreak* [Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig Parlaimint na hEorpa, chuig an gComhairle Eorpach, chuig an gComhairle, chuig an mBanc Ceannais Eorpach, chuig an mBanc Eorpach Infheistíochta agus chuig an nGrúpa Euro maidir le freagairt eacnamaíoch chomhordaithe ar ráig COVID-19], COM(2020) 112 final an 13. 3.2020, roinn 5.

([6]) Tá liosta de na cinntí uile a ghlac an Coimisiún le linn phaindéim COVID-19 faoi Airteagal 107(2)b CFAE, Airteagal 107(3)b CFAE agus an Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le creat sealadach um bearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar le linn ráig reatha COVID-19 (IO C 91I, 20.3.2020, lch. 1) le fáil ar an suíomh gréasáin seo: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (arna rochtain go deireanach an 15.11.2023).

(16) Thairis sin, thug an Rúis fogha míleata faoin Úcráin an 24 Feabhra 2022. Bhí iarmhairtí eacnamaíocha ar an margadh inmheánach ina iomláine ag éifeachtaí díreacha agus indíreacha fhogha míleata na Rúise. Mar gheall ar an staid sin, bhí gá le freagairt mhear ón gCoimisiún chun maolú a dhéanamh ar na hiarmhairtí diúltacha sóisialta agus eacnamaíocha a bhí ann láithreach san Aontas. Sna himthosca eisceachtúla sin, iarradh ar an gCoimisiún freagairt go práinneach d'fhógraí faoi bhearta státchabhrach arna ndeonú i gcomhthéacs ghéarchéim na hÚcráine. ([7]) I gcaitheamh 2022 agus 2023, níor mhór don Choimisiún tosaíocht a thabhairt don scrúdú ar na bearta státchabhrach sin, ([8]) agus dá thoradh sin bhí tuilleadh moille ar thabhairt i gcrích an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil maidir leis na Bearta faoi imscrúdú.

(17) An 19 Eanáir 2023, sheol an Coimisiún iarraidh eile ar fhaisnéis chuig údaráis na hIodáile ar ar thug siad freagra an 11 Aibreán 2023, tar éis dóibh síneadh leis an sprioc-am tosaigh a iarraidh chun a bhfreagraí a chur isteach agus an síneadh sin a fháil. Bhí sé d'aidhm ag an iarraidh dheireanach sin, i measc nithe eile, struchtúr Ghrúpa FS a shoiléiriú tar éis phróiseas athstruchtúrúcháin ghnó lasta Trenitalia.

(18) An 17 Deireadh Fómhair 2023, chomhaontaigh an Iodáil go heisceachtúil na cearta atá aici a eascraíonn as Airteagal 342 CFAE, i gcomhar le hAirteagal 3 de Rialachán (CE) Uimh.1/1958 ([9]), a tharscaoileadh agus an Cinneadh seo a ghlacadh agus fógra a thabhairt faoi i mBéarla.

2. TUAIRISC AR AN GCREAT DLÍTHIÚIL LENA RIALAÍTEAR SOLÁTHAR SEIRBHÍSÍ IOMPAIR LASTA IARNRÓID

2.1. Léirscaoileadh an iompair lasta iarnróid san Aontas agus san Iodáil

2.1.1. *San Aontas*

(19) Rinne an tAontas seirbhísí iompair lasta iarnróid a léirscaoileadh i dtrí bhabhta.

(20) Is é an toradh a bhí ar an gcéad tionscnamh reachtach go luath sna 1990í gur glacadh Treoir 91/440/CEE ón gComhairle ([10]) nár mhór do na Ballstáit a thrasuí faoin 1 Eanáir 1993. Leis an téacs sin, cuireadh tús leis an iompar d'iarnród a léirscaoileadh trí cheart rochtana ar bhonneagar iarnróid a thabhairt isteach le haghaidh grúpálacha idirnáisiúnta agus gnóthais iarnróid a oibríonn seirbhísí iompair lasta idirnáisiúnta traschórais ([11]) mar aon le prionsabal na deighilte idir gníomhaíochtaí bainistithe bonneagair agus gníomhaíochtaí iompair. Bhí feidhm ag an bprionsabal deighilte sin ní hamháin maidir le struchtúir ach maidir le feidhmeanna freisin, go háirithe an fheidhm chuntasaíochta. Ní dhearnadh leis an Treoir sin ach foráil (mar rogha) maidir leis an deighilt sin a bhaint amach trí aonaid ghnó ar leith a chruthú laistigh de ghnóthas aonair nó trí bhainistiú bonneagair a chur ar iontaoibh eintitis ar leithligh.

([7]) Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le Creat Sealadach Géarchéime le haghaidh bearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar tar éis ionsaí na Rúise i gcoinne na hÚcráine, IO C 131I, 24.3.2022, lch. 1.

([8]) Na cinntí uile a ghlac an Coimisiún faoin gCreat Sealadach Géarchéime le haghaidh bearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar tar éis ionsaí na Rúise i gcoinne na hÚcráine in 2022, tá liosta díobh le fáil ar an suíomh gréasáin seo: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (arna rochtain go deireanach an 15.11.2023).

([9]) Rialachán Uimh. 1 lena gcinntear na teangacha atá le húsáid ag Comhphobal Eacnamaíochta na hEorpa (IO 17, 6.10.1958, lch. 385/58).

([10]) Treoir 91/440/CEE ón gComhairle an 29 Iúil 1991 maidir le forbairt iarnróid an Chomhphobail (IO L 237, 24.8.1991, lch. 25).

([11]) De réir Airteagal 1 de Threoir 92/106/CEE ón gComhairle an 7 Nollaig 1992 maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú le haghaidh cineálacha áirithe iompair traschórais earraí idir na Ballstáit (IO L 368, 17.12.1992, lch. 38), ciallaíonn iompar traschórais '*iompar earraí idir na Ballstáit i gcás ina mbaineann an leoraí, an leantóir nó an leathleantóir, bíodh aonad tarracóra, cabhail shoghluaiste nó coimeádán 20 troigh nó níos mó aige nó ná bíodh, úsáid as an mbóthar ar chéim thosaigh nó ar chéim dheiridh an turais agus, ar an gcéim eile, as seirbhísí iarnróid nó uiscebhealaigh intíre nó muirí i gcás inar faide an chéim sin den turas ná 100 km i líne dhíreach agus ina ndéanann sé céim thosaigh nó dheiridh an turais iompair de bhóthar*:

— idir an áit a luchtaítear na hearraí agus an stáisiún luchtaithe iarnróid oiriúnach is gaire don chéim thosaigh, agus idir an stáisiún díluchtaithe iarnróid oiriúnach is gaire agus an áit a ndíluchtaítear na hearraí le haghaidh na céime deiridh, nó;

— laistigh de raon nach faide ná 150 km i líne dhíreach ó chalafort uiscebhealaigh intíre nó ó chalafort mara an luchtaithe nó an díluchtaithe.'

I bhfocail eile, is cineál iompair idirmhódúil é an t-iompar traschórais ina ndéantar an chuid is mó den turas d'iarnród, d'uiscebhealaí intíre nó ar muir agus ina bhfuil teorainn dhocht le haon chéim thosaigh agus/nó dheiridh a dhéantar de bhóthar.

(21) Leasaíodh Treoir 91/440/CEE le Treoir 2001/12/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([12]), a bhí ina cuid den '**chéad phacáiste iarnróid**' ([13]) mar a thugtar air, a bhí le trasuí ag na Ballstáit faoin 15 Márta 2003. Le Treoir 2001/12/CE deonaíodh ceart rochtana ar bhonn neamh-idirdhealaitheach do ghnóthais iarnróid maidir leis na cineálacha seirbhísí seo a leanas:

— seirbhísí lasta idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach – TERFN ([14]) (Airteagal 10(3));

— seirbhísí lasta idirnáisiúnta ar ghréasán iarnróid na hEorpa ina iomláine, ón 15 Márta 2008 (an dara habairt d'Airteagal 10(3)).

(22) D'fhonn feabhas a chur ar shábháilteacht, idir-inoibritheacht agus oscailt an mhargaidh lasta iarnróid, ghlac an tAontas Treoir 2004/51/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([15]), mar chuid den '**dara pacáiste iarnróid**' ([16]) mar a thugtar air. Leis an Treoir sin, bunaíodh ceart rochtana do ghnóthais iarnróid i ndáil leis na cineálacha seirbhísí seo a leanas:

— seirbhísí lasta idirnáisiúnta ón 1 Eanáir 2006 (agus téarma an 15 Márta 2008 a leagtar síos le Treoir 2001/12/CE á thuar dá réir sin);

— gach cineál seirbhísí lasta (náisiúnta agus idirnáisiúnta) ón 1 Eanáir 2007.

(23) Dá thoradh sin, rinneadh an margadh lasta iarnróid a oscailt don iomaíocht ón 15 Márta 2003 ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach; ón 1 Eanáir 2006 i gcás lasta idirnáisiúnta ar ghréasán iomlán an Aontais; agus ón 1 Eanáir 2007 i gcás cabatáiste lasta iarnróid. Dá bhrí sin, meastar go bhfuil iompar lasta iarnróid léirscaoilte go hiomlán ar leibhéal an Aontais ó bhí 1 Eanáir 2007 ann i gcás seirbhísí náisiúnta agus idirnáisiúnta araon.

(24) Le Treoir 2012/34/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([17]) rinneadh Treoir 91/440/CEE arna leasú le Treoir 2001/12/CE agus Treoir 2004/51/CE a aisghairm le héifeacht ón 17 Meitheamh 2015. Foráiltear le hAirteagal 10(1) de Threoir 2012/34/CE: 'Deonófar do ghnóthais iarnróid, faoi dhálaí cothromasacha, neamh-idirdhealaitheacha agus trédhearcacha, an ceart chun rochtain a fháil ar an mbonneagar iarnróid i ngach Ballstát chun gach cineál seirbhísí lasta iarnróid a oibriú'.

([12]) Treoir 2001/12/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 26 Feabhra 2001 lena leasaítear Treoir 91/440/CEE ón gComhairle maidir le forbairt iarnróid an Chomhphobail (IO L 75, 15.3.2001, lch. 1).

([13]) Áiríodh sa phacáiste sin freisin Treoir 2001/13/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 26 Feabhra 2001 lena leasaítear Treoir 95/18/CE ón gComhairle maidir le ceadúnú gnóthas iarnróid (IO L 75, 15.3.2001, lch. 26) agus Treoir 2001/14/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 26 Feabhra 2001 maidir le toilleadh bonneagair iarnróid a leithdháileadh agus maidir le muirir as úsáid bonneagair iarnróid agus as deimhniúchán sábháilteachta a ghearradh (IO L 75, 15.3.2001, lch. 29).

([14]) Gréasán iarnróid de thart ar 50 000 km, mar a shainaithnítear le hAirteagal 10a de Threoir 2001/12/CE agus in Iarscríbhinn I a ghabhann léi, lena gcumhdaítear san Iodáil calafoirt Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste agus an Veinéis, ar calafoirt iad atá nasctha le hiarnród.

([15]) Treoir 2004/51/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 29 Aibreán 2004 lena leasaítear Treoir 91/440/CEE ón gComhairle maidir le forbairt iarnróid an Chomhphobail (IO L 164, 30.4.2004, lch. 164).

([16]) Áiríodh sa phacáiste sin freisin Treoir 2004/49/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 29 Aibreán 2004 maidir le sábháilteacht ar iarnróid an Chomhphobail (IO L 164, 30.4.2004, lch. 44); Treoir 2004/50/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 29 Aibreán 2004 lena leasaítear Treoir 96/48/CE ón gComhairle maidir le hidir-inoibritheacht an chórais iarnróid ardluais thras-Eorpaigh agus Treoir 2001/16/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le hidir-inoibritheacht an ghnáthchórais iarnróid thras-Eorpaigh (IO L 164, 30.4.2004, lch. 114); agus Rialachán (CE) Uimh. 881/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 29 Aibreán 2004 lena mbunaítear gníomhaireacht Eorpach iarnróid (IO L 164, 30.4.2004, lch. 1).

([17]) Treoir 2012/34/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 21 Samhain 2012 lena mbunaítear limistéar Eorpach aonair iarnróid (IO L 343, 14.12.2012, lch. 32).

2.1.2. *San Iodáil*

(25) Rinne an Iodáil seirbhísí iompair lasta iarnróid a léirscaoileadh den chéad uair ón 22 Deireadh Fómhair 2003, le teacht i bhfeidhm Fhoraithne Reachtach Uimh. 188/2003 an 8 Iúil 2003 (‘**Foraithne 2003**’) ([18]) lena dtrasuitear an chéad phacáiste iarnróid. I ndáil le seirbhísí lasta náisiúnta agus seirbhísí náisiúnta agus idirnáisiúnta do phaisinéirí a sholáthraítear ar an mbonneagar iarnróid náisiúnta, deonaíodh le hAirteagal 6 d’Fhoraithne 2003 cearta rochtana éagsúla, faoi réir ceanglais áirithe a chomhlíonadh, ([19]) do ghnóthais iarnróid a úsáideann an gréasán iarnróid náisiúnta – faoi réir cómhalartachta i gcás gnóthais iarnróid atá bunaithe ar an gcoigríoch.

(26) Thrasuigh an Iodáil Treoir 2004/51/CE le Foraithne Reachtach Uimh. 162/2007 an 10 Lúnasa 2007 (atá i bhfeidhm ón 23 Deireadh Fómhair 2007). Leasaíodh Foraithne 2003 leis an bhforaithne sin trí rochtain a dheonú do ghnóthais iarnróid ón 23 Deireadh Fómhair 2007 ar ghréasán iarnróid iomlán na hIodáile faoi dhálaí cothromasacha, neamh-idirdhealaitheacha agus trédhearcacha chun seirbhísí lasta idirnáisiúnta a oibriú agus, ón 1 Eanáir 2007 ar a dhéanaí, rochtain ar an mbonneagar iarnróid chun gach cineál seirbhísí lasta iarnróid a oibriú. ([20])

(27) Ar deireadh, rinne an Iodáil Treoir 2012/34/AE a thrasuí le Foraithne Reachtach Uimh. 112/2015 an 15 Iúil 2015 (atá i bhfeidhm ón 27 Iúil 2015). Leis an bhforaithne sin, athdhearbhaíodh ceart rochtana gnóthas iarnróid ar an margadh iompair lasta iarnróid faoi dhálaí cothromasacha, neamh-idirdhealaitheacha agus trédhearcacha, chun iomaíocht san earnáil iarnróid a áirithiú. ([21])

2.2. **An creat dlíthiúil lena rialaítear oibleagáidí seirbhíse poiblí san iompar lasta iarnróid**

2.2.1. *Reachtaíocht an Aontais*

(28) De réir Airteagal 93 CFAE, ‘[l]uífidh cabhracha leis na Conarthaí má fhreastalaíonn siad don riachtanas atá ann le comhordú an iompair nó má fhreagraíonn siad don aisíocaíocht as oibleagáidí áirithe a chomhlíonadh is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí’.

(29) Bunaithe ar Airteagal 93 CFAE, ghlac an Chomhairle Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 an 26 Meitheamh 1969 maidir leis na hoibleagáidí is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí san iompar d’iarnród, de bhóthar agus d’uiscebhealach intíre (‘**Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69**’). ([22]) Le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, leagadh síos na rialacha is infheidhme maidir le hoibleagáidí seirbhíse poiblí (‘**PSOnna**’) a bhfuil feidhm acu i réimse na seirbhísí iompair d’iarnród ón 1 Iúil 1969 go dtí an 2 Nollaig 2009 i gcás seirbhísí iompair do phaisinéirí agus go dtí an 3 Nollaig 2012 i gcás seirbhísí iompair lasta (féach aithris (34)).

([18]) Foraithne Reachtach Uimh. 188/2003 an 8 Iúil 2003 (Gazzetta Ufficiale n 170) a tháinig in ionad Fhoraithne 277/98 ón Uachtarán an 8 Iúil 1998 (Gazzetta Ufficiale n 187) agus Fhoraithne 146/99 ón Uachtarán an 16 Márta 1999 (Gazzetta Ufficiale n 119) lenar trasuíodh Treoracha 91/440/CE, 95/18/CE agus 95/19/CE.

([19]) Níor mhór do ghnóthais iarnróid a raibh sé beartaithe acu seirbhísí lasta iarnróid náisiúnta a oibriú san Iodáil údarú sonrach a bheith acu ón Aireacht Bonneagair agus Iompair (Airteagal 6(2) d’Fhoraithne 2003) mar a shainítear faoi Airteagal 131(1) de Dhlí Uimh. 388 an 23 Nollaig 2000, i dteannta an cheadúnais oibríochta iarnróid a cheanglaítear faoi Airteagal 6(1) d’Fhoraithne 2003. Thug an dlí deireanach sin údar leis an ngá go ndéanfaí foráil maidir le húdarú den sórt sin chun go bhféadfadh an Aireacht Bonneagair agus Iompair an méadú ar tharaifí iarnróid a shrianadh agus/nó inmharthanacht eacnamaíoch na ngníomhaíochtaí iompair d’iarnród san Iodáil a ráthú.

([20]) Airteagal 25(1) d’Fhoraithne Reachtach Uimh. 162/2007 lena leasaítear Airteagal 12(1) d’Fhoraithne 2003. Níor chuir an Iodáil de cheangal ar ghnóthais iarnróid a thuilleadh an t-údarú sonrach ón Aireacht Bonneagair agus Iompair ar a dtugtar tuairisc i bhfonóta [19] a bheith acu ón 1 Eanáir 2007.

([21]) Airteagal 2(1)(c) d’Fhoraithne Reachtach Uimh. 112/2015.

([22]) Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 ón gComhairle an 26 Meitheamh 1969 maidir le gníomhaíocht na mBallstát i leith na n-oibleagáidí is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí san iompar d’iarnród, de bhóthar agus d’uiscebhealach intíre (IO L 156, 28.6.1969, lch. 1) arna leasú le Rialachán (CEE) Uimh. 1893/91 ón gComhairle an 20 Meitheamh 1991.

(30) In Airteagal 2 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, sainmhíníodh PSOnna mar 'oibleagáidí nach nglacfadh an gnóthas iompair lena mbaineann air féin, dá mbeadh sé ag féachaint dá leasanna tráchtála féin, nó nach nglacfadh sé air féin an oiread céanna ná faoi na dálaí céanna'. Is éard a bhí in PSOnna de réir bhrí Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 oibleagáidí i leith oibriú, ([23]) oibleagáidí i leith iompair ([24]) agus oibleagáidí taraife. ([25]) Sainíodh in Airteagail 5 agus 10 go 13 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 na paraiméadair atá le cur san áireamh agus na míbhuntáistí eacnamaíocha a eascraíonn as forchur PSOnna agus na nósanna imeachta cúitimh á gcinneadh. I gcás inar oibrigh gnóthas iompair ní hamháin seirbhísí a bhí faoi réir PSOnna ach gníomhaíochtaí eile freisin, ceanglaíodh le hAirteagal 1(5) den Rialachán sin cuntais a dheighilt agus sásraí a chur i bhfeidhm a oireann chun aon tras-fhóirdheonú idir an rannóg seirbhíse poiblí agus an rannóg atá i gceannas ar ghníomhaíochtaí eile a sheachaint.

(31) Le Rialachán (CEE) Uimh. 1893/91 ón gComhairle ([26]) lena leasaítear Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, cuireadh deireadh leis an bhféidearthacht go ndéanfadh na Ballstáit PSOnna a choinneáil ar bun nó a fhorchur ar ghnóthais iompair, cé is moite de na gnóthais sin a raibh a ngníomhaíochtaí teoranta go heisiach d'oibriú seirbhísí iompair uirbeacha, fo-uirbeacha nó réigiúnacha do phaisinéirí. ([27]) Leis an leasú, tugadh roinn nua maidir le PSCanna isteach i Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, atá comhdhéanta d'airteagal aonair (Airteagal 14) lena dtugtar an deis do na Ballstáit PSCanna a thabhairt i gcrích chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a sholáthar don phobal. ([28])

(32) Le Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 ón gComhairle ([29]) rinneadh tuilleadh rialaithe ar dheonú cabhrach le haghaidh an iompair d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre. Foráladh leis an Rialachán sin nach bhféadfadh na Ballstáit PSOnna a fhorchur a mbeadh deonú cabhrach faoi Airteagal 93 CFAE i gceist leo seachas i gcás oibleagáidí taraife nach dtagann faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 ([30]) nó gnóthais iompair nó gníomhaíochtaí iompair nach raibh feidhm ag an Rialachán sin maidir leo.

(33) I mbreithiúnas *Altmark*, ([31]) shonraigh an Chúirt gur measadh gur liosta uileghabhálach a bhí i Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 de na himthosca ina bhféadfadh údaráis na mBallstát cabhair a dheonú faoi Airteagal 93 CFAE. Rinne an Chúirt an pointe sin a dheimhniú a thuilleadh i mbreithiúnas *Combus*. ([32])

(34) Le Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([33]) aisghaireadh Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70; tháinig sé i bhfeidhm an 3 Nollaig 2009. Mar sin féin, foráladh le hAirteagal 10 de Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 go raibh Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 fós infheidhme maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid ar feadh tréimhse 3 bliana tar éis theacht i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007.

([23]) Féach Airteagal 2(3) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.
([24]) Féach Airteagal 2(4) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.
([25]) Féach Airteagal 2(5) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.
([26]) Rialachán (CEE) Uimh. 1893/91 ón gComhairle an 20 Meitheamh 1991 lena leasaítear Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 maidir le gníomhaíocht na mBallstát i leith na n-oibleagáidí is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí san iompar d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre (IO L 169, 29.6.1991, lch. 1).
([27]) Foráladh mar a leanas le hAirteagal 1(5) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 arna leasú: 'Mar sin féin, féadfaidh údaráis inniúla na mBallstát na hoibleagáidí seirbhíse poiblí i leith seirbhísí iompair uirbeacha, fo-uirbeacha agus réigiúnacha do phaisinéirí dá dtagraítear in Airteagal 2 a choinneáil ar bun nó a fhorchur. Leagtar síos na coinníollacha agus na mionsonraí oibríochta, lena n-áirítear modhanna cúitimh, i Ranna II, III agus IV.'
([28]) Féach Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.
([29]) Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 ón gComhairle an 4 Meitheamh 1970 maidir le deonú cabhrach le haghaidh an iompair d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre (IO L 130, 15 Meitheamh 1970, lch. 1). Bhí an rialachán sin gan dochar d'fhorálacha Rialachán (CEE) Uimh. 1192/69 ón gComhairle an 26 Meitheamh 1969 maidir le rialacha comhchoiteanna um normalú cuntas gnóthas iarnróid ná d'fhorálacha Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 ón gComhairle.
([30]) Faoi chuimsiú an tsainmhínithe ar oibleagáidí taraife a thugtar in Airteagal 2(5) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.
([31]) Breithiúnas an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH agus Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Cás C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, mír 108.
([32]) Breithiúnas an 16 Márta 2004, T-157/01, *DanskeBusvognmænd v an Coimisiún* ('*Combus*'), ECLI:EU:T:2004:76, mír 100.
([33]) Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 23 Deireadh Fómhair 2007 maidir le seirbhísí poiblí iompair do phaisinéirí d'iarnród agus de bhóthar agus lena n-aisghairtear Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 ón gComhairle (IO L 315, 3.12.2007, lch. 1).

(35) Níl feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 ach maidir le hiompar paisinéirí d'iarnród agus de mhodhanna eile rianbhunaithe agus de bhóthar, gan iompar lasta a áireamh (Airteagal 1). Mar a luaitear in Airteagal 9(2) de Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 *'gan dochar d'Airteagail [93, 106, 107 agus 108 CFAE], féadfaidh Ballstáit leanúint de chabhracha a dheonú d'earnáil an iompair de bhun Airteagal [93 CFAE] a chomhallfaidh na riachtanais i dtaca le comhordú iompair nó is ionann agus aisíocaíocht in éiric oibleagáidí áirithe ar gné dhílis iad den choincheap de sheirbhís phoiblí, seachas na cabhracha a fholaítear leis an Rialachán seo*'. Dá réir sin, ag deireadh na tréimhse 3 bliana (i.e., tar éis an 3 Nollaig 2012), níor mhór measúnú díreach a dhéanamh faoi Airteagal 93 CFAE ar chomhoiriúnacht na cabhrach a deonaíodh chun PSOnna san iompar lasta iarnróid a chomhlíonadh.

2.2.2. *Reachtaíocht na hIodáile*

(36) Le Dlí Uimh. 210 an 17 Bealtaine 1985 (**'Dlí 210/1985'**), ([34]) cumhachtaíodh don Stát PSOnna a choinneáil ar bun, a bhaint nó a thabhairt isteach i leith Ghrúpa FS agus é a chúiteamh as na costais a bhaineann go díreach le comhlíonadh na PSOnna sin.

(37) De réir Airteagal 18, míreanna 1 agus 2, de Dhlí 210/1985, níor mhór don Aire Iompair PSOnna ba ghá a choinneáil ar bun le haghaidh Ghrúpa FS a chinneadh le foraithne, agus an fhéidearthacht ann go mbainfí agus/nó go mbunófaí PSOnna nua amach anseo nó go leathnófaí raon feidhme na PSOnna sin a forchuireadh cheana. I gcás ina mbunaítear nó ina leathnaítear PSOnna, fuair Grúpa FS an ceart cúiteamh airgeadais a fháil as na speansais ghaolmhara faoi na rialacha a leagtar síos i Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(38) Maidir le hoibleagáidí taraife go sonrach, luaitear in Airteagal 16 de Dhlí 210/1985, cé go n-aithnítear gur fhormheas Bord Stiúrthóirí Ghrúpa FS na taraifí chun bainistíocht chothrom a áirithiú, go bhféadfadh na húdaráis phoiblí na huastaraifí is infheidhme maidir le hiompar daoine agus cineálacha áirithe earraí a chinneadh le foraithne. Leagtar síos leis an Airteagal sin go bhféadfadh aisíocaíocht faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 a bheith mar thoradh ar aon difríocht idir na taraifí arna bhforchur ag na húdaráis phoiblí agus na taraifí caighdeánacha arna socrú ag Bord Stiúrthóirí Ghrúpa FS.

(39) Le Dlí Uimh 41 an 28 Feabhra 1986 (**'Dlí 41/1986'**) ([35]) cuireadh deireadh le gach PSO, lena n-áirítear oibleagáidí i leith oibriú agus oibleagáidí taraife ar aithníodh ceart chun aisíocaíochta a bheith ag Grúpa FS ina leith faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 (Airteagal 10, mír 15). Mar sin féin, i gcomhréir le hAirteagail 16 agus 18 de Dhlí 210/1985, d'fhéadfadh an Aireacht Iompair PSOnna atá le coinneáil ar bun i ngeall ar a leas poiblí agus laistigh de theorainneacha na gcistí arna leithdháileadh ag buiséad an Stáit a liostú le foraithne.

(40) An 16 Eanáir 1990, ghlac an Aireacht Iompair Foraithne 1-T (**'Foraithne Aireachta 1-T/1990'**). Le hAirteagal 2 den fhoraithne sin, bunaíodh liosta d'oibleagáidí taraife atá le forchur ar Ghrúpa FS i gcás catagóirí áirithe paisinéirí agus earraí a iompar. Áiríodh sa liosta sin oibleagáidí taraife i leith na nithe seo a leanas:

— iompar lasta idir mórthír na hIodáile agus an tSairdín, i gcomhréir le hAirteagal 12 de Dhlí Uimh. 588 an 11 Meitheamh 1962 ([36]) (**'Dlí 588/1962'**) lena mbunaítear na critéir chun taraifí iarnróid a ríomh le haghaidh na nasc leis an tSairdín;

— iompar lasta idirnáisiúnta trí chalafort Trieste; agus

— iompar lasta idirnáisiúnta laistigh den Chomhphobal Eorpach do Ghual agus Cruach.

(41) Ón 1 Iúil 1992, tar éis theacht i bhfeidhm Rialachán (CEE) Uimh. 1893/91 lena leasaítear Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 (aithris (31)), rinne údaráis na hIodáile rialú ar fhorchur PSOnna trí PSCanna, agus thréig siad an córas a bunaíodh le foraithne ina bhforchuirtí PSOnna go haontaobhach.

([34]) Dlí Uimh. 210/1985 an 17 Bealtaine 1985 lena dtionscnaítear an t-eintiteas 'Ferrovie dello Stato'.

([35]) Dlí Uimh. 41 an 28 Feabhra 1986 a bhaineann leis na forálacha maidir le buiséad bliantúil agus ilbhliantúil an Stáit.

([36]) Is mar a leanas atá Airteagal 12 de Dhlí Uimh. 588/1962, lena mbunaítear plean chun forbairt eacnamaíoch agus shóisialta na Sairdíne a spreagadh: *'i gcás earraí arna n-iompar ag an tseirbhís farantóireachta, beidh feidhm ag na taraifí iarnróid a ríomhtar de réir achar fiorúil 100 km'* agus *'ní bheidh an t-iompar sin faoi réir rátaí seasta, formhuirear ná muirir speisialta ar mó iad ná an méid atá i bhfeidhm san Iodáil le haghaidh an achair chéanna agus na n-earraí céanna, ná faoi réir cuótaí idirthurais'*.

(42) Dá thoradh sin, a mhéid a bhain le seirbhísí iompair lasta iarnróid, chuir an Iodáil na hoibleagáidí taraife dá dtagraítear in aithris (40) chun feidhme le haghaidh na tréimhse ó mhí Iúil go mí na Nollag 1992 i gconradh seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích an 23 Eanáir 1991 idir an Aireacht Iompair agus Grúpa FS. Choinnigh an Iodáil na hoibleagáidí taraife sin ar bun don bhliain 1993 trí PSC nua a thabhairt i gcrích le Grúpa FS an 29 Nollaig 1992. Ina dhiaidh sin, thug an Iodáil dhá PSC breise i gcrích le Grúpa FS le haghaidh na dtréimhsí 1994-1996 agus 1997-1999. Tugadh isteach clásal leanúnachais leis an gconradh le haghaidh na tréimhse 1997-1999, ar dá réir a bhí oibleagáid ar Ghrúpa FS, ar dhul in éag an chonartha, na hoibleagáidí taraife a shainítear sa chonradh a chomhlíonadh go dtí go síneofar na chéad PSCanna eile.

(43) Leis na PSCanna a tugadh i gcrích le haghaidh na dtréimhsí 1994-1996 agus 1997-1999 faoi seach, forchuireadh oibleagáidí taraife ar na seirbhísí seo a leanas a sholáthair Grúpa FS:

— iompar lasta náisiúnta idir mórthír na hIodáile agus an tSairdín, i gcomhréir le hAirteagal 12 de Dhlí 588/1962 lena mbunaítear na critéir chun taraifí iarnróid a ríomh le haghaidh na nasc leis an tSairdín;

— iompar lasta idirnáisiúnta trí chalafort Trieste;

— iompar lasta idirnáisiúnta laistigh den Chomhphobal Eorpach do Ghual agus Cruach: d'eascair an oibleagáid sin as an gcomhaontú idir Ionadaithe Rialtais Bhallstáit an Chomhphobail Eorpaigh do Ghual agus Cruach, a síníodh an 21 Márta 1955, lena ndearnadh foráil maidir le rátaí laghdaithe a chur i bhfeidhm i dtaca le hiompar guail agus cruach;

— iompar lasta iarnróid náisiúnta thar achair is faide ná 1 000 km; agus

— iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir: i gcomhréir le hAirteagal 5 ([37]) den chomhaontú déthaobhach idir an Iodáil agus an Ungáir an 19 Aibreán 1988, arna dhaingniú le Dlí Uimh. 440 an 30 Nollaig 1989 (‘**Dlí 440/1989**’), ([38]) bunaíodh lascaine 15 % ar an ngnáthráta d'idirthurais tríd an Ostair agus laghdú 50 % ar an ngnáthráta d'idirthurais tríd an (iar-)Iúgslaiv.

(44) Le linn na tréimhse 2000-2014, ghlac an Iodáil na Bearta atá faoi imscrúdú. Tugtar tuairisc ar na Bearta sin i Roinn 3 den Chinneadh seo.

3. TUAIRISC AR NA BEARTA

3.1. Tairbhí

3.1.1. *Trenitalia*

(45) Bunaíodh Trenitalia i mí an Mheithimh 2000 mar fhochuideachta lánrialaithe de chuid Ferrovie dello Stato S.p.A., ar cuideachta sealbhaíochta Ghrúpa FS í, arb é Aireacht Geilleagair agus Airgeadais na hIodáile an t-aon scairshealbhóir aige. Bunaíodh Trenitalia tar éis an athchóirithe ar Ghrúpa FS, a tionscnaíodh i mí Iúil 1998 trí dheighilt orgánach, dhlíthiúil agus chuntasaíochta ghníomhaíochtaí Ghrúpa FS (bonneagar, seirbhísí iompair do phaisinéirí, seirbhísí iompair réigiúnacha agus seirbhísí iompair lasta) agus a cuireadh chun cinn trí eintitis dhlíthiúla ar leithligh a bhunú faoi rialú Ghrúpa FS (Trenitalia i mí an Mheithimh 2000 agus Rete Ferroviaria Italiana i mí Iúil 2001). A luaithe agus a cruthaíodh é, ghlac Trenitalia soláthar seirbhísí lasta iarnróid chuige féin ó Ghrúpa FS. Is é Trenitalia an t-oibreoir iarnróid is mó san Iodáil faoi láthair, agus bhí sé gníomhach go dtí an 31 Nollaig 2016 san iompar paisinéirí agus lasta araon.

([37]) Foráladh leis *‘i gcás iompar lasta allmhairiúcháin agus onnmhairiúcháin chuig an Ungáir agus ón Ungáir trí limistéar saorthrádála Trieste, go ndéantar rátaí iarnróid na stáisiún teorann Stáit agus iad siúd i limistéar saorthrádála Trieste a chinneadh trí chóireáil níos fabhraí a chur i bhfeidhm ná an chóireáil dá bhforáiltear le Coinniollacha agus Rátaí Iarnróid Stát na hIodáile faoi láthair’* agus *‘go mbeidh gach ábhar a bhaineann le seirbhísí iarnróid, lena n-áirítear táillí, ina n-ábhar do chomhaontú ar leithligh a bheidh le tabhairt i gcrích idir an chuideachta iarnróid faoi úinéireacht Stát na hIodáile agus bainisteoir bonneagair iarnróid na hUngáire, tar éis dul i gcomhairle le riaracháin iarnróid eile na Stát idirthurais’*.

([38]) Le hAirteagal 11 de Dhlí 440/1989, cuireadh teorainn 5 bliana le bailíocht an chomhaontaithe dhéthaobhaigh, a d'fhéadfaí a athnuachan go huathoibríoch ar feadh tréimhsí 5 bliana agus an deis ag aon pháirtí é a fhoirceannadh 6 mhí roimh thús gach tréimhse.

3.1.2. *Atheagrú ghníomhaíochtaí lasta Ghrúpa FS in 2017*

(46) Ón 1 Eanáir 2017, rinne Grúpa FS cinneadh a ghníomhaíochtaí lasta a atheagrú trí ghníomhaíochtaí uile Ghrúpa FS a bhaineann leis na seirbhísí iompair lasta iarnróid a athghrúpáil ina n-eintiteas aonair amháin, is é sin Grúpa Mercitalia. ([39]) ([40]) Dá thoradh sin, rinne Grúpa FS gnó lasta iarnróid Trenitalia (an 'rannóg lasta' mar a thugtar air) a aistriú chuig cuideachta nuachruthaithe, is é sin Mercitalia Rail S.r.l. ('**Mercitalia Rail**'), ([41]) atá faoi rialú iomlán Mercitalia Logistics S.p.A. ('**Mercitalia Logistics**'), ([42]) atá faoi rialú eisiach Ghrúpa FS. Trí Mercitalia Logistics, soláthraíonn Grúpa FS seirbhísí iompair lasta san Iodáil agus ar an gcoigríoch trí úsáid a bhaint as teicnící gnáthiompair agus iompair traschórais araon. ([43])

(47) Rinneadh an t-aistriú tar éis do Mercitalia Rail na deimhnithe sábháilteachta ábhartha a fháil chun go mbeadh sé in ann oibriú mar ghnóthas iarnróid ar mhargadh an iompair lasta iarnróid. ([44])Rinneadh an t-idirbheart trí sheach-chuideachta chomhréireach a bhunú de shócmhainní agus dliteanais uile rannóg lasta Trenitalia i bhfabhar Mercitalia Rail, ([45]) lena n-áirítear fostaithe, rothstoc, saoráidí cothabhála, conarthaí tráchtála agus na hinfheistíochtaí atá i seilbh Trenitalia i gcuideachtaí atá gníomhach san earnáil iompair lasta agus/nó san earnáil lóistíochta. ([46]) I bhfianaise an chineáil oibríochta, a bhain le hathstruchtúrú inmheánach laistigh de Ghrúpa FS, níor íoc Mercitalia Rail aon chúiteamh le Trenitalia as na gníomhaíochtaí aistrithe.

(48) Ón 1 Eanáir 2017, bhí Mercitalia Rail ina úinéir nua ar rannóg lasta Trenitalia.

([39]) Luaitear i dtuarascáil bhliantúil airgeadais Ghrúpa FS le haghaidh 2017 (atá le fáil ag https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, arna rochtain go deireanach an 15.11.2023) gur *'bliain stairiúil a bhí in 2017 do [Grúpa FS], óir tionscnaíodh Mercitalia Rail, arb é seach-chuideachta Trenitalia san earnáil iompair lasta é. Ina theannta sin, bunaíodh Mercitalia Logistics trí FS Logistica a chlaochlú agus feidhmíonn sé mar an chuideachta foshealbhaíochta atá freagrach as cuideachtaí lóistíochta agus iompair lasta uile an ghrúpa a chomhordú, arb é atá iontu i dteannta a chéile [Grúpa] Mercitalia'* (lch. 3). Ina bhfreagraí an 11 Aibreán 2023, mhínigh údaráis na hIodáile gurb é atá i nGrúpa Mercitalia faoi láthair Mercitalia Logistics agus na sé fhochuideachta atá aige: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal SpA, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, TX Logistik agus TerAlp.

([40]) Féach https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (arna rochtain go deireanach an 15.11.2023). Mar a mhínigh údaráis na hIodáile ina bhfreagraí an 11 Aibreán 2023, bhain an t-atheagrú sin le gníomhaíochtaí lasta iarnróid Trenitalia agus gach cuideachta eile de chuid Ghrúpa FS atá gníomhach ar an margadh lasta iarnróid.

([41]) D'athraigh an chuideachta a bhí ann roimhe sin, FS Telco Srl, a hainm go Mercitalia Rail Srl agus thosaigh sí ar chuspóir nua a shaothrú, is é sin seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar agus a thráchtálú, lena n-áirítear earraí contúirteacha agus dramhaíl, san Iodáil agus ar an gcoigríoch.

([42]) An chuideachta FS Logistica SpA, a bunaíodh in 2007 mar thoradh ar chinneadh Ferrovie dello Stato na gníomhaíochtaí lóistíochta uile a rinneadh laistigh de Ghrúpa FS a ghrúpáil ina n-oibreoir tiomnaithe amháin, d'athraigh sí a hainm go Mercitalia Logistics SpA in 2017.

([43]) Ina thuarascáil airgeadais bhliantúil le haghaidh 2017 (cf. fonóta [39]), luaigh Grúpa FS *'i ndáil le hiompar lasta, go bhfágann cruthú [Ghrúpa] Mercitalia faoi cheannaireacht na cuideachta foshealbhaíochta Mercitalia Logistics S.p.A., go bhfuil samhail ghnó nua cruthaithe agus á saothrú ag [Grúpa FS] lena bhforbraítear réitigh chomhtháite iompair lasta agus lóistíochta faoi na dálaí margaidh is fearr. Laistigh den [ghrúpa], d'fheidhmigh an tseirbhís iarnróid go maith sa chéad bhliain sin, ar seirbhís í a thairbhíonn de shaineolas agus de thaithí ghairmiúil aonad gnó lasta na fochuideachta Trenitalia S.p.A., mar gheall ar an gcomhtháthú le grúpchuideachtaí eile go páirteach'* (féach lch. 62).

([44]) Ní dheonaítear rochtain ar an mbonneagar iarnróid ach amháin do ghnóthais iarnróid a bhfuil deimhniú sábháilteachta bailí acu. Tá an deimhniú sábháilteachta ina fhianaise gur bhunaigh an gnóthas iarnróid a chóras bainistithe sábháilteachta agus go bhfuil sé in ann a oibleagáidí dlíthiúla a chomhlíonadh. Ba é a sholáthar an creat reachtach, an tráth sin, Treoir 2004/49/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 29 Aibreán 2004 maidir le sábháilteacht ar iarnróid an Chomhphobail (IO L 164, 30.4.2004, lch. 44), a bhí i bhfeidhm go dtí an 30 Deireadh Fómhair 2020 (an dáta sin san áireamh). Rinneadh é a aisghairm ón 31 Deireadh Fómhair 2020 le Treoir (AE) 2016/798 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 11 Bealtaine 2016 maidir le sábháilteacht iarnróid (IO L 138, 26.5.2016, lch. 102).

([45]) Ina bhfreagraí an 11 Aibreán 2023, chuir údaráis na hIodáile an gníomh bunaithe seach-chuideachta faoi bhráid an Choimisiúin, a shínigh ionadaithe dlíthiúla Trenitalia agus Mercitalia Rail an 21 Nollaig 2016, le héifeacht ón 1 Eanáir 2017. Mar thoradh ar bhunú na seach-chuideachta sin, tháinig laghdú ar scairchaipiteal Trenitalia agus méadú comhréireach ar luach chaipiteal Mercitalia Rail, ar mhéid atá coibhéiseach leis an luach de réir na leabhar a bhí ag rannóg lasta Trenitalia arna haistriú.

([46]) Féach tuarascáil airgeadais bhliantúil Ghrúpa FS le haghaidh 2017 (cf. fonóta [39]), lch. 174.

3.2. **Na Bearta**

(49) Idir 2000 agus 2014, fuair Trenitalia EUR 1,6 billiún san iomlán de chúiteamh airgeadais ón Stát as PSOnna a chomhlíonadh i réimse na seirbhísí iompair lasta iarnróid ar fud chríoch na hIodáile, lena n-áirítear seirbhísí chuig an tSairdín agus an tSicil agus seirbhísí uathu. Soláthraíodh na PSOnna sin ar bhonn na dtrí PSC seo a leanas a tugadh i gcrích idir an Aireacht Bonneagair agus Iompair ('**MIT**') agus Trenitalia faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

— An chéad chonradh, a síníodh an 18 Deireadh Fómhair 2002, lenar cumhdaíodh an tréimhse ón 1 Eanáir 2000 go dtí an 31 Nollaig 2001 ar dtús agus a raibh feidhm aige maidir le seirbhísí iompair paisinéirí ([47]) agus lasta. An dáta a chuaigh an conradh sin in éag, cuireadh síneadh 2 bhliain leis go huathoibríoch go dtí deireadh 2003 de bhua clásal leanúnachais (an '**Chéad Chonradh**').

— An dara conradh, a síníodh an 27 Márta 2007, lenar cumhdaíodh an tréimhse ón 1 Eanáir 2004 go dtí an 31 Nollaig 2006 ar dtús agus nach raibh feidhm aige ach maidir le seirbhísí iompair lasta. An dáta a chuaigh an conradh sin in éag, cuireadh síneadh 2 bhliain leis go huathoibríoch go dtí deireadh 2008 de bhua clásal leanúnachais (an '**Dara Conradh**').

— An tríú conradh, a síníodh an 3 Nollaig 2012, lenar cumhdaíodh an tréimhse ón 1 Eanáir 2009 go dtí an 31 Nollaig 2014 agus nach raibh feidhm aige ach maidir le seirbhísí iompair lasta (an '**Tríú Conradh**'). Chuaigh bailíocht an chonartha sin in éag an 31 Nollaig 2014, gan síneadh ama.

(50) Léiríonn an Chéad Chonradh agus an Dara Conradh nach ndéanfadh Trenitalia, ina n-éagmais, na seirbhísí iompair lasta ábhartha a sholáthar ar bhonn tráchtála faoi na téarmaí agus na coinníollacha céanna. ([48]) Tagraítear sa Tríú Conradh don oibleagáid atá ar na Ballstáit faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 an gnóthas ar a bhforchuirtear '*oibleagáid seirbhíse poiblí*' a chúiteamh. Sainmhínítear PSOnna mar oibleagáidí nach nglacfadh an gnóthas iompair air féin dá mbreithneodh sé a leasanna tráchtála féin, nó nach nglacfadh sé air féin an oiread céanna nó faoi na coinníollacha céanna.

Tábla 1

Liosta PSCanna a chumhdaítear leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil

PSCanna	Tréimhse feidhme	Síniú	An chéad íocaíocht	Cúiteamh iomlán
I	01.01.2000 – 31.12.2003	18.10.2002	2003	EUR 404,6 milliún
II	01.01.2004 – 31.12.2008	27.03.2007	2007	EUR 613,7 milliún
III	01.01.2009 – 31.12.2014	03.12.2012	2010	EUR 612,1 milliún

([47]) Ós rud é nár bhain an cinneadh tosaigh ach le seirbhísí iompair lasta iarnróid, ní chumhdaítear seirbhísí do phaisinéirí leis an gCinneadh seo.

([48]) Is mar a leanas atá Airteagal 5(1) den Chéad Chonradh: 'Aithníonn an Aireacht go ndearnadh na seirbhísí iompair lasta de bhun phointe 2 anseo thíos i gcomhréir le forálacha Chomhaontuithe Seirbhíse 1994, 1996 agus 1997-1999, le hoibleagáidí idirnáisiúnta an Stáit, le Foraithne Uimh. 1-T ón Aireacht Iompair dar bliain 1990 agus le hoibleagáidí dlíthiúla gaolmhara dá dtagraítear inti, agus admhaíonn sí an tráth céanna, dá mba rud é go ndearna an Chuideachta na seirbhísí sin ar bhonn tráchtála amháin, go ndéanfaí ar scála éagsúil iad nó faoi dhálaí éagsúla leis na cinn a bhí ann go héifeachtach'. Is mar a leanas atá Airteagal 2(3) den Dara Conradh: 'dá mba rud é gur sholáthair an Chuideachta na seirbhísí céanna sin ar bhonn tráchtála amháin, ní sholáthrófaí go feadh an mhéid chéanna iad nó sholáthrófaí iad faoi dhálaí éagsúla leis na cinn a bhí ann iarbhír. Go sonrach, leis an iompar earraí chuig an dá oileán is mó agus uathu, ráthaítear naisc leanúnacha leis an mórthír agus soghluaisteacht le haghaidh iompar fad-achair agus an-fhad-achair earraí agus cuidítear le cóimheá réigiúnach a athbhunú'.

3.2.1. *An Chéad Chonradh*

3.2.1.1. Cúlra maidir le tabhairt i gcrích an Chéad Chonartha

(51) I gcomhréir leis an gclásal leanúnachais atá sa PSC a tugadh i gcrích le haghaidh na tréimhse 1997-1999 (féach aithris (42)), lean Grúpa FS d'oibleagáidí taraife a chur i bhfeidhm maidir lena sheirbhísí lasta iarnróid tar éis dháta éaga an chonartha deiridh sin, i.e. tar éis an 31 Nollaig 1999.

(52) An 18 Márta 1999, ([49]) le treoir arna heisiúint ag an bPríomh-Aire, ceanglaíodh ar Ghrúpa FS plean gnó a tharraingt suas d'fhonn na hoibleagáidí atá sa PSC lena gcumhdaítear an tréimhse 1997-1999 a thabhairt cothrom le dáta. Chuir Grúpa FS a phlean gnó le haghaidh 1999-2003 i láthair MIT in 1999. Mionsonraíodh sa phlean gnó sin freisin na seirbhísí lasta iarnróid a oibríonn an chuideachta faoi dhálaí nach mbeadh inmharthana ar théarmaí tráchtála gan chúiteamh. D'fhormheas MIT an plean gnó i mí Iúil 2000, agus na seirbhísí a mheas sé a bheith fíor-riachtanach a choinneáil ar bun ar mhaithe le leas an phobail á sainaithint aige. ([50])

(53) Thug Trenitalia ([51]) agus MIT an Chéad Chonradh i gcrích an 18 Deireadh Fómhair 2002.

3.2.1.2. Ábhar an Chéad Chonartha

(54) Leis an gCéad Chonradh, ceanglaíodh ar Trenitalia oibleagáidí taraife áirithe a chomhlíonadh (i.e., an oibleagáid praghas a ghearradh as seirbhísí sonracha a bhí ní b'ísle ná an margadhphraghas a bheadh ann ina mhalairt de chás de réir chárta ráta Trenitalia in éagmais oibleagáidí taraife) agus oibleagáidí oibriú ar íocaíocht chúitimh arna ríomh i gcomhréir leis an modheolaíocht a leagtar amach sa chonradh.

(55) Leis an gCéad Chonradh, rinneadh na hoibleagáidí taraife a bhí ann cheana a bunaíodh in PSC le haghaidh na tréimhse 1997-1999 (féach aithris (43)) a choinneáil ar bun i gcás na seirbhísí lasta iarnróid seo a leanas arna n-oibriú ag Trenitalia, gan modhnú a dhéanamh ar na paraiméadair chun an cúiteamh gaolmhar a chinneadh:

— *Iompar lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín:* i gcomhréir le hAirteagal 12 de Dhlí 588/1962, leis an gCéad Chonradh, rinneadh foráil maidir le cúiteamh arna ríomh mar an difríocht idir an taraif iarnróid arna ríomh de réir an achair iarbhír a thaistealaítear idir Civitavecchia agus Golfo Aranci (250 km) agus an taraif arna ríomh de réir achar fíorúil 100 km;

— *Iompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km:* ([52]) ba é ab aidhm don oibleagáid sin taraifí cúlchéimnitheacha de réir ciliméadar a choimeád os cionn na tairsí 1 000 km. An ráta a chuirfeadh Trenitalia i bhfeidhm maidir le hiompar lasta in éagmais na hoibleagáide sin, ní laghdódh sé a thuilleadh tar éis an mhíliú ciliméadar (i.e., an leibhéal ar a ndéantar costais sheasta a ghnóthú ina n-iomláine). ([53]) Rinne an Chéad Chonradh foráil maidir le cúiteamh arna ríomh mar an difríocht idir na méideanna a gheofaí tríd an táille theoiriciúil de réir an chiliméadair a chur i bhfeidhm (táille a scoireann de bheith ag laghdú tar éis an phointe ag a ngnóthaítear na costais sheasta ina n-iomláine, rud atá coibhéiseach leis an míliú ciliméadar) agus na méideanna a fuarthas go héifeachtach tríd an táille de réir an chiliméadair dá bhforáiltear sa chonradh le Trenitalia a chur i bhfeidhm, táille a leanann de bheith ag laghdú fiú tar éis 1 000 km;

([49]) Treoir ón bPríomh-Aire an 18 Márta 1999, a foilsíodh in Iris Oifigiúil na hIodáile Uimh. 113 an 17 Bealtaine 1999.
([50]) Liostaítear na seirbhísí sin in aithris (55)).
([51]) Ghlac Trenitalia oibriú seirbhísí lasta iarnróid ar láimh ó Ghrúpa FS tráth a bunaíodh i mí an Mheithimh 2000 é.
([52]) Níor cumhdaíodh ach trácht náisiúnta leis an oibleagáid sin.
([53]) Mar a luaitear i dTuarascáil Mhíniúcháin mhí Feabhra 2002 (Iarscríbhinn 9.1 a ghabhann le freagra na hIodáile an 29 Deireadh Fómhair 2012) '*méadaíonn an ráta a chuirtear i bhfeidhm maidir le hiompar lasta de réir mar a mhéadaíonn an líon ciliméadar, ach ní go comhréireach; tá scála laghdaitheach ann atá níos suntasaí sna bandaí ciliméadar tosaigh agus a chothromaíonn de réir a chéile ansin chun bheith beagnach asamtóiteach. Tar éis an mhíliú ciliméadar, áfach, éiríonn an taraif níos cúlchéimnithí, rud a léiríonn na hoibleagáidí taraife a tugadh isteach leis na conarthaí seirbhíse roimhe sin*'.

— *Gual agus cruach a iompar d'iarnród laistigh den Chomhphobal Eorpach do Ghual agus Cruach*: rinne an Chéad Chonradh foráil maidir le cúiteamh arna ríomh mar an difríocht idir na hioncaim a dhíorthaítear ó chur i bhfeidhm na n-oibleagáidí taraife agus na hioncaim a bheadh ag Trenitalia dá gcuirfeadh sé a ráta caighdeánach i bhfeidhm. D'fhan an oibleagáid sin i bhfeidhm go dtí an 1 Bealtaine 2002; ([54])

— *Seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir*: rinne an Chéad Chonradh foráil maidir le cúiteamh arna ríomh ar bhonn lascaine 15 % ar an ngnáthráta d'idirthurais tríd an Ostair agus laghdú 50 % ar an ngnáthráta d'idirthurais trí thíortha na hiar-Iúgslaive (an tSlóivéin agus an Chróit) a bunaíodh de bhun Airteagal 5 de Dhlí 440/1989. Le hAirteagal 11 de Dhlí 440/1989, cuireadh teorainn 5 bliana le bailíocht an chomhaontaithe dhéthaobhaigh idir an Iodáil agus an Ungáir, a d'fhéadfaí a athnuachan go huathoibríoch ar feadh tréimhsí 5 bliana agus an deis ag aon pháirtí é a fhoirceannadh 6 mhí roimh thús gach tréimhse. Rinne an conradh foráil maidir le cúiteamh arna ríomh mar an difríocht idir an t-ioncam a dhíorthaítear ó chur i bhfeidhm na n-oibleagáidí taraife agus an t-ioncam a gheobhadh Trenitalia trína ráta caighdeánach a chur i bhfeidhm;

— *Seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima*: i gcomhréir le forálacha Fhoraithne Aireachta 1-T/1990, rinne an Chéad Chonradh foráil maidir le hoibleagáidí taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a théann trí chalafort Trieste Marittima ([55]) seachas iad siúd a oibrítear idir calafort Trieste agus an Ungáir bunaithe ar Dhlí 440/1989. ([56]) Bhí an cúiteamh cothrom leis an difríocht idir an t-ioncam a dhíorthaítear ó chur i bhfeidhm na n-oibleagáidí taraife agus an t-ioncam a gheobhadh Trenitalia trína ráta caighdeánach a chur i bhfeidhm, arna iolrú faoin líon iomlán vaigíní a bheadh ar idirthuras allmhairiúcháin/onnmhairiúcháin trí chalafort Trieste Marittima.

(56) Leis an gCéad Chonradh, tugadh isteach freisin oibleagáidí taraife nua maidir leis na seirbhísí lasta iarnróid seo a leanas a oibríonn Trenitalia:

— *Seirbhísí iompair idirmhódúil ar bhealach Lyon – Torino*: an 15 Iúil 1999, rinne Grúpa FS agus an chuideachta *Société Nationale des Chemins de fer Français* ('**SNCF**') comhaontú conarthach lascaine 30 % a chur i bhfeidhm maidir leis an ráta caighdeánach do sheirbhísí iompair idirmhódúil ar bhealach Lyon Venissieux – Torino Orbassano. Ba é ab aidhm don lascaine an plódú ar na bóithre bearnais idir an Iodáil agus an Fhrainc a shárú, arbh é dúnadh tollán Mont Blanc ar feadh 3 bliana tar éis timpiste i mí an Mhárta 1999 ba chúis leis. Leis na seirbhísí sin, bhíothas in ann na hearraí a iompraítear de bhóthar ag an teorainn idir an Iodáil agus an Fhrainc a chur ar idirthuras saoráideach, gan beann ar fhad na céime iompair de bhóthar. ([57]) Rinne an Chéad Chonradh foráil maidir le cúiteamh arna ríomh mar an difríocht idir an t-ioncam a dhíorthaítear ó chur i bhfeidhm na n-oibleagáidí taraife agus an t-ioncam a gheobhadh Trenitalia trína ráta caighdeánach a chur i bhfeidhm. Bhí an oibleagáid sin i bhfeidhm ón 1 Eanáir 2000 go dtí deireadh 2001;

— *Seirbhísí iompair lasta iarnróid traschórais de thalamh*: níor cumhdaíodh leis an oibleagáid sin ach seirbhísí náisiúnta. Ba é ab aidhm di spreagadh a thabhairt chun go ndéanfaí modhanna iompair truaillitheacha (amhail iompar de bhóthar) a athchothromú le modhanna iompair níos inbhuanaithe (amhail iompar d'iarnród). D'fhan sí i bhfeidhm go dtí an 31 Nollaig 2003. Rinne an Chéad Chonradh foráil maidir le cúiteamh arna ríomh mar an difríocht idir meánphraghas an ghnáthiompair d'iarnród ([58]) agus meánphraghas an iompair traschórais, arna chur i bhfeidhm maidir le méid foriomlán an tráchta traschórais.

([54]) Is é sin 6 mhí tar éis Cinneadh ó Ionadaithe Rialtais Bhallstáit an Aontais Eorpaigh, agus iad le chéile i dtionól na Comhairle, an 23 Deireadh Fómhair 2001 lena bhfoirceanntar Comhaontú an 21 Márta 1955 maidir le taraifí idirnáisiúnta iarnróid a bhunú chun gual agus cruach a iompar, a fhoilsiú in Iris Oifigiúil an Chomhphobail Eorpaigh, ar dá bharr a scoireadh de chomhaontú an 21 Márta 1955.

([55]) Níl i gcalafort Trieste Marittima ach cuid amháin de chalafort Trieste; is é atá ann imchuach an chalafoirt gar do dhugaí luchtaithe agus díluchtaithe an chalafoirt (Cé V, VI agus VII). Tuigfear Trieste Marittima mar stáisiún iarnróid Trieste 'Campo Marzio', arb é an príomhbhonneagar a fhreastalaíonn ar na dugaí sin.

([56]) Le Foraithne Aireachta Uimh. 239/T an 13 Aibreán 1992, soiléiríodh nach féidir na hoibleagáidí taraife sin a chur leis na hoibleagáidí dá bhforáiltear le Dlí 440/1989.

([57]) Is é sin le rá, ní raibh aon teorainn ó thaobh faid de leis an gcuid sin den turas arna oibriú tríd an iompar de bhóthar agus d'fhéadfadh sí a bheith ní b'fhaide ná an turas iarnróid (cf. fonóta [11]).

([58]) Tagraíonn gnáthiompar d'iarnród do na seirbhísí iompair ón bpointe tionscnaimh go dtí an pointe cinn scríbe a dhéantar go heisiach d'iarnród.

(57) Thairis sin, tugadh isteach freisin leis an gCéad Chonradh oibleagáidí ar Trenitalia *trasnú farantóireachta agus ainliú le haghaidh iompar lasta a oibriú idir an mhórthír agus oileáin na Sairdíne/na Sicile*. Leis na hoibleagáidí sin, bhíothas in ann seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar idir an mhórthír agus gach ceann den dá oileán, inar cuireadh na traenacha ar bháid farantóireachta feadh an chuid mhuirí den bhealach. Cumhdaíodh leis an gcúiteamh na táillí a d'íoc Trenitalia leis an mbainisteoir bonneagair as seirbhísí trasnaithe farantóireachta agus seirbhísí ainlithe a sholáthar, arna ríomh ar bhonn praghas láimhseála bordála agus díbhordála agus praghas aonaid le haghaidh costais farantóireachta, arna n-iolrú faoin líon turas a rinneadh.

(58) Faoi Airteagal 8 den Chéad Chonradh, bhí oibleagáid ar Trenitalia na cuntais airgeadais dheimhnithe a bhaineann le comhlíonadh PSOnna le haghaidh 2001 a sheoladh chuig MIT.

(59) Le hAirteagal 10 den Chéad Chonradh, ceanglaíodh ar Trenitalia, ar dhul in éag don Chéad Chonradh, leanúint de bheith ag soláthar na seirbhísí a chumhdaítear leis an gCéad Chonradh go dtí go dtabharfaidh MIT fógra. ([59]) Ní fhéadfadh an cúiteamh as aon mhí bhreise seirbhíse a bheith níos mó ná an dóú cuid déag den chúiteamh bliantúil a socraíodh le haghaidh 2001. Má achtaíodh forálacha dlíthiúla a bhí ar neamhréir leis an oibleagáid leanúint de sheirbhísí, bhí Trenitalia i dteideal feidhmiú na seirbhísí a rinneadh faoin gclásal leanúnachais a chur ar fionraí, gan dochar don chúiteamh a bhí dlite as na seirbhísí a rinneadh go dtí sin, i gcomhréir leis na nósanna imeachta a leagtar síos in Airteagail 4 agus 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(60) Le hAirteagal 11 den Chéad Chonradh socraíodh pionós suas le EUR 250 000 as gan aon cheann de na PSOnna a liostaítear in aithrisí (55) go (57) a chomhlíonadh.

(61) D'íoc an Iodáil an cúiteamh le haghaidh 2000-2003 (EUR 356,4 milliún) in 2003 (EUR 237,6 milliún) agus in 2005 (EUR 118,8 milliún).

3.2.2. *An Dara Conradh*

3.2.2.1. Cúlra maidir le tabhairt i gcrích an Dara Conradh

(62) Ar dhul in éag don Chéad Chonradh (an 31 Nollaig 2001), lean Trenitalia de bheith ag oibriú na PSOnna a forchuireadh faoin gCéad Chonradh, i gcomhréir leis an gclásal leanúnachais (féach aithris (59)). PSOnna i leith na seirbhísí seo a leanas dá bhforáiltear faoin gCéad Chonradh, áfach, ní raibh éifeacht leo a thuilleadh ó na dátaí seo:

— An 1 Eanáir 2002 i gcás seirbhísí iompair idirmhódúil ar bhealach Lyon – Torino (féach aithris (56));

— An 1 Bealtaine 2002 i gcás iompar guail agus cruach d'iarnród laistigh den Chomhphobal Eorpach do Ghual agus Cruach tar éis fhoirceannadh an Chomhphobail Eorpaigh do Ghual agus Cruach (féach aithris (55));

— An 1 Eanáir 2004 i gcás seirbhísí iompair lasta traschórais d'iarnród agus de thalamh (féach aithris (56)).

(63) Sa tuarascáil a sholáthair Trenitalia do MIT maidir leis na costais airgeadais do 2005 a thabhaigh Trenitalia as PSOnna faoin gCéad Chonradh a chomhlíonadh, léiríodh, a mhéid a bhaineann leis an iompar lasta idir an mhórthír agus oileáin na Sairdíne/na Sicile, nár cumhdaíodh leis an gCéad Chonradh ach costais trasnaithe farantóireachta agus ainlithe agus nár cuireadh san áireamh ann costais bhreise a d'íoc Trenitalia as PSOnna idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil a chomhlíonadh. Chun PSOnna faoin gCéad Chonradh a chomhlíonadh, níor mhór do Trenitalia roinnt stáisiúin agus bonneagair iarnróid sa tSairdín agus sa tSicil a bhainistiú agus a chothabháil chun luchtú agus díluchtú na n-earraí a eagrú. Níor cuireadh na costais sin san áireamh faoin gCéad Chonradh, d'ainneoin gurb é Trenitalia a d'íoc iad go héifeachtach agus gur bhain siad go díreach le soláthar PSOnna arna bhforchur leis an gCéad Chonradh.

([59]) Luadh go sainráite in Airteagal 10 den Chéad Chonradh freisin nár mhór do MIT na hoibleagáidí seirbhíse poiblí agus na critéir chun an cúiteamh ábhartha a chinneadh a athbhunú, agus an próiseas dírialála atá i bhfeidhm á chur san áireamh agus ar bhonn staidéir agus mionanailísí a bhí le déanamh.

(64) Dá thoradh sin, d'ullmhaigh MIT PSC nua i gcaitheamh 2006. Thug Trenitalia agus MIT an Dara Conradh i gcrích an 27 Márta 2007 le haghaidh na tréimhse 2004-2006, lenar aithníodh PSOnna a bhí á n-oibriú ag Trenitalia faoin gclásal leanúnachais sa Chéad Chonradh.

3.2.2.2. Ábhar an Dara Conradh

(65) Leis an Dara Conradh, leanadh de bheith ag forchur na n-oibleagáidí taraife céanna (a raibh na paraiméadair chéanna acu chun an méid cúitimh a chinneadh) leo sin a bhí sa Chéad Chonradh cheana: ([60])

— an oibleagáid taraife cúlchéimnithí ar iompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km;

— an oibleagáid taraife ar iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir;

— an oibleagáid taraife ar sheirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima;

— an oibleagáid taraife ar iompar lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín.

(66) Leis an Dara Conradh, leanadh freisin d'oibleagáid a fhorchur ar Trenitalia trasnú farantóireachta agus ainliú a oibriú (le haghaidh trácht chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu) mar atá sa Chéad Chonradh (féach aithris (57)).

(67) I gcodarsnacht leis an gCéad Chonradh, forchuireadh oibleagáid bhreise leis an Dara Conradh lenar ceanglaíodh ar Trenitalia freastal ar an líon áirithe stáisiún traenach a liostaítear in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Dara Conradh i ndáil le seirbhísí lasta chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu chun an méid céanna seirbhísí lasta iarnróid chuig na hoileáin sin nó uathu a soláthraíodh in 2004 a choinneáil ar bun.

(68) Dá thoradh sin, tugadh isteach leis an Dara Conradh modheolaíocht nua cúitimh as PSOnna chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu a sholáthar. Is é a bhí sna PSOnna sin níos mó ná 70 % den chúiteamh faoin Dara Conradh. I gcodarsnacht leis an gCéad Chonradh (féach aithrisí (55) go (57)), leis an gcúiteamh a deonaíodh do Trenitalia faoin Dara Conradh cumhdaíodh an difríocht idir na costais a bhaineann le heagrú na seirbhísí lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSicil/an tSairdín (lena n-áirítear bainistiú na stáisiún traenach) agus an t-ioncam a díorthaíodh ó na seirbhísí sin (lena n-áirítear an cúiteamh a deonaíodh chun na hoibleagáidí taraife a chumhdach agus na táillí a íocadh leis an mbainisteoir bonneagair iarnróid).

(69) Dá réir sin, an cúiteamh foriomlán as comhlíonadh PSOnna a forchuireadh ar sheirbhísí lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSicil/an tSairdín, ríomhadh é ar bhonn ráiteas ioncaim Trenitalia a cláraíodh le haghaidh na seirbhísí sin. Go sonrach, cuireadh san áireamh sa ráiteas ioncaim sin na hioncaim a díorthaíodh ó iompar earraí (lena n-áirítear an cúiteamh chun na hioncaim tharscaoilte a díorthaíodh ó chur i bhfeidhm oibleagáidí taraife a chumhdach) chomh maith le hioncaim choimhdeacha. ([61]) Ó thaobh na gcostas de, cuireadh san áireamh sa ráiteas ioncaim na costais uile a bhaineann le hoibriú seirbhísí iompair lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil (arna ríomh mar chostas aonaid in aghaidh an traeinchiliméadair), chomh maith leis na costais is inchurtha i leith thrasnú farraige agus ainliú na vaigíní agus i leith bhainistiú na stáisiún traenach agus a suiteálacha. Áiríodh brabús sa chúiteamh, a cinneadh mar iolrach mheánchostas ualaithe chaipiteal Trenitalia agus a chaipitil in úsáid.

(70) Ar deireadh, forchuireadh leis an Dara Conradh freisin an oibleagáid go ndéanfaí gach gníomhaíocht atá coimhdeach le soláthar na seirbhísí iompair lasta iarnróid uile a chumhdaítear leis an Dara Conradh a phleanáil agus a chomhordú (go háirithe, cothabháil agus ollchóiriú ar rothstoc, an leibhéal is fearr dálaí sábháilteachta, gníomhaíochtaí riaracháin agus tráchtála a dhéanamh chun tacú le bainistiú seirbhíse).

([60]) Faoin Dara Conradh, ní dhearna an Iodáil oibleagáidí taraife a fhorchur a thuilleadh ar iompar lasta guail agus cruach d'iarnród laistigh den Chomhphobal Eorpach do Ghual agus Cruach (féach aithris (55)), ar sheirbhísí iompair idirmhódúil ar bhealach Lyon-Torino (féach aithris (56)) ná ar sheirbhísí iompair lasta traschórais nach raibh á n-oibriú a thuilleadh *de facto* ón 1 Eanáir 2004 (féach aithris (55)).

([61]) Is é is ioncam coimhdeach ann ioncam a dhíorthaítear ó earraí nó seirbhísí seachas príomhoibríocht ghnó cuideachta (seirbhísí iompair lasta sa chás seo).

(71) Leis an Dara Conradh, rinneadh foráil maidir leis an méid foriomlán cúitimh a íoc mar tháille bhliantúil ilghnéitheach is iníoctha ina dhá tráthchuid (80 % den mhéid a íoc go bliantúil tar éis do Trenitalia a réamhaisnéisí eacnamaíocha bliantúla a chur isteach faoin 30 Meitheamh den bhliain tar éis na bliana tagartha agus an 20 % eile den mhéid a íoc tar éis do Trenitalia na cuntais bhliantúla dheimhnithe a chur isteach). De réir Airteagal 5(2) den Dara Conradh, níor mhór do Trenitalia a chuntais bhliantúla – arna ndeimhniú ag iniúchóirí agus arna dtarraingt suas i gcomhréir le hAirteagal 5(3) d'Fhoraithne 2003 – a sheoladh chuig MIT lena n-athbhreithniú faoin 30 Meán Fómhair den bhliain tar éis na bliana tagartha. Laistigh de 45 lá ó na cuntais sin a fháil, níor mhór do MIT fíorú a dhéanamh orthusan agus ar an líon seirbhísí a sholáthair Trenitalia go héifeachtach.

(72) Leis an Dara Conradh, bunaíodh an t-uasmhéid cúitimh bhliantúil iomláin a bhí le deonú as comhlíonadh na PSOnna uile dá bhforáiltear sa Dara Conradh le haghaidh 2004-2006 bunaithe ar réamhaisnéis bhuiséadach na hAireachta Geilleagair agus Airgeadais le haghaidh na bliana comhfhreagraí. Ní fhéadfadh an cúiteamh bliantúil iomlán a deonaíodh a bheith níos mó, in aon chás, ná an t-ualach airgeadais iarbhír a d'íoc Trenitalia gach bliain den tréimhse 3 bliana 2004-2006 mar a léirítear sna cuntais bhliantúla dheimhnithe. I gcás inar mhó an cúiteamh a íocadh ná an t-ualach airgeadais a d'íoc Trenitalia iarbhír, rinne MIT, tar éis do Trenitalia na cuntais bhliantúla a chur isteach an 30 Meán Fómhair gach bliain, an méid comhfhreagrach barrachais a dhealú ón gcúiteamh is iníoctha. ([62])

(73) Le hAirteagal 9 den Dara Conradh, rinneadh foráil maidir le pionós EUR 50 000 as neamh-chomhlíonadh aon cheann de na PSOnna a forchuireadh ar Trenitalia faoin Dara Conradh, ar pionós é atá le hasbhaint ón gcúiteamh is iníoctha. ([63])

(74) Le hAirteagal 12 den Dara Conradh, cuireadh síneadh le bailíocht an Dara Conradh go dtí go bhfógródh MIT a mhalairt. Níor mhór fógra den sórt sin a thabhairt 90 lá ar a laghad roimh ré agus d'fhéadfadh baint a bheith aige le foirceannadh roinnt PSOnna a chumhdaítear leis an gconradh nó lena bhfoirceannadh uile. Faoin Airteagal sin, lean Trenitalia de na seirbhísí iompair lasta iarnróid a chumhdaítear leis an Dara Conradh a oibriú tar éis dó dul in éag, go dtí gur thug MIT fógra. Ní fhéadfadh an cúiteamh as aon mhí bhreise seirbhíse a bheith níos mó ná an dóú cuid déag den chúiteamh bliantúil a socraíodh le haghaidh 2004. Má achtaíodh forálacha dlíthiúla a bhí ar neamhréir leis an oibleagáid leanúint de sheirbhísí, bhí Trenitalia i dteideal feidhmiú na seirbhísí a rinneadh faoin gclásal leanúnachais a chur ar fionraí, gan dochar don chúiteamh a bhí dlite as na seirbhísí a rinneadh go dtí sin, i gcomhréir leis na nósanna imeachta a leagtar amach le hAirteagail 4 agus 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(75) Ba é EUR 613,7 milliún an cúiteamh iomlán a fuair Trenitalia faoin Dara Conradh. Ba in 2007, tar éis shíniú an chonartha, a íocadh an cúiteamh le haghaidh 2004 (EUR 118,8 milliún). ([64]) A mhéid a bhaineann leis an gcúiteamh as na seirbhísí a soláthraíodh sna blianta ina dhiaidh sin (is iad sin 2005, 2006, 2007 agus 2008), rinneadh na híocaíochtaí ina dhá thráthchuid idir 2007 agus 2009:

— Íocadh 80 % den tsuim tar éis do Trenitalia é sin a iarraidh ar MIT agus, i gceangal leis an iarraidh, éabhlóid bhliantúil na bparaiméadar eacnamaíoch a úsáideadh chun faireachán a dhéanamh ar chruinneas an chúitimh mheasta a chur isteach.

— Íocadh 20 % den tsuim nuair a cuireadh isteach na cuntais dheimhnithe.

([62]) Féach Airteagal 4(2) den Dara Conradh.

([63]) Gearradh pionóis ad hoc i gcás: nár cuireadh sonraí cuntasaíochta faoi bhráid MIT; nár comhlíonadh na gealltanais cáilíochta seirbhíse dá bhforáiltear in Airteagal 6(2) den Dara Conradh; nár comhlíonadh na hoibleagáidí seirbhíse maidir le liosta sonrach suiteálacha a choinneáil ar oscailt don phobal le haghaidh na seirbhíse lasta chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu.

([64]) Leagadh amach íocaíocht an chúitimh le haghaidh 2004 in Airteagal 5(4) den Dara Conradh, inar aithníodh, i gcás 2004, gur chomhlíon Trenitalia PSOnna a leagtar síos in Airteagal 2(1) mar a leagtar amach in Iarscríbhinn 1 iad agus gur comhlíonadh na hoibleagáidí in Airteagal 3. '*Dá bhrí sin, beidh cúiteamh iníoctha leis an gCuideachta gan oibleagáidí a chomhlíonadh a thuilleadh*'.

3.2.3. *An Tríú Conradh*

3.2.3.1. Cúlra maidir le tabhairt i gcrích an Tríú Conradh

3.2.3.1.1. Deireadh a chur de réir a chéile le PSOnna arna bhforchur leis an Dara Conradh

(76) Ar dhul in éag don Dara Conradh (an 31 Nollaig 2006), lean Trenitalia de bheith ag oibriú PSOnna faoi Airteagal 12 den Dara Conradh.

(77) An 17 Eanáir 2008, áfach, thug Trenitalia foláireamh do MIT go raibh na costais réamh-mheasta as PSOnna a chomhlíonadh faoin Dara Conradh i bhfad ní b'airde ná an méid cúitimh a bhí le híoc ag an Iodáil le haghaidh 2008. ([65]) I bhfianaise na rioscaí substaintiúla a bhaineann le caillteanais neamhchúitithe, chuir Trenitalia in iúl do MIT go mbeadh air laghdú a dhéanamh ar PSOnna a sholáthraítear faoin Dara Conradh, agus go háirithe na seirbhísí a soláthraíodh chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu a chur ar fionraí toisc gurbh iad sin na seirbhísí ba mhó a thabhaigh caillteanas faoin Dara Conradh.

(78) An 18 Eanáir 2008, thug MIT na caillteanais mhóra a thabhaigh Trenitalia dá aire agus d'aontaigh sé athbhreithniú a dhéanamh ar imlíne PSOnna chun na rioscaí tearc-chúitimh a thabhaigh Trenitalia le haghaidh 2008 a mhaolú, go háirithe maidir le seirbhísí iompair chuig an tSairdín agus ón tSairdín.

(79) An 28 Bealtaine 2008, d'iarr MIT ar Trenitalia sonraí a sholáthar maidir le comhlíonadh PSOnna faoin Dara Conradh, go háirithe sonraí airgeadais (costais agus ioncaim chláraithe) agus sonraí iompair (an líon tonaí earraí a iompraíodh, traeinchiliméadair a oibríodh, meánfhad, etc.). Bhí sé beartaithe ag údaráis na hIodáile athbhreithniú a dhéanamh ar an ngá le PSOnna, go háirithe tar éis éabhlóid an mhargaidh lasta iarnróid i ndiaidh a léirscaoilte iomláin ón 1 Eanáir 2007 (féach aithris (23)).

(80) I litir dar dáta an 27 Deireadh Fómhair 2008, chuir MIT Trenitalia ar an eolas go raibh sé ar intinn aige athbhreithniú a dhéanamh ar raon feidhme PSOnna a forchuireadh ar Trenitalia a mhéid a bhaineann le hiompar lasta iarnróid chuig an tSairdín agus go raibh gá le PSC nua a bheadh infheidhme ón 1 Eanáir 2009 chun an modhnú ar raon feidhme PSOnna a chur san áireamh. Sa litir sin, shonraigh MIT go ndearna sé an cinneadh, in éineacht le réigiún na Sairdíne, iompar earraí idir an tSairdín agus an mhórthír a atheagrú trí iompar d'iarnród sa tSairdín a thréigean agus gan bheith ag brath ach ar iompar earraí de bhóthar ar an oileán sin. ([66]) Ina theannta sin, d'admhaigh MIT go raibh costais shuntasacha i gceist leis na seirbhísí lasta iarnróid chuig an tSairdín arna n-oibriú ag Trenitalia faoi na coinníollacha a leagtar síos leis an Dara Conradh.

(81) An 19 Nollaig 2008, sholáthair Trenitalia na sonraí a d'iarr údaráis na hIodáile. Bunaithe ar na sonraí sin, léirigh údaráis na hIodáile gur tháinig laghdú mór ar na méideanna a iompraíodh idir 2004 agus 2007 (-84 % de na tonaí a iompraíodh) i gcás na seirbhísí idirnáisiúnta atá faoi réir na n-oibleagáidí taraife faoin Dara Conradh. ([67]) Ar an mbonn sin, mheas an Iodáil dá réir nach raibh na hoibleagáidí taraife dá bhforáiltear faoin Dara Conradh a forchuireadh ar na seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir, agus orthu siúd trí chalafort Trieste Marittima, ábhartha a thuilleadh toisc gur laghdaigh an t-éileamh cláraithe ar na seirbhísí sin go mór idir 2004 agus 2007.

([65]) Chuir Trenitalia in iúl do MIT sa litir uaidh an 17 Eanáir 2008 go raibh costas iomlán EUR 149 milliún beartaithe ag an gcuideachta le haghaidh 2008, agus go raibh sé beartaithe ag údaráis na hIodáile cúiteamh EUR 92 mhilliún a íoc le haghaidh 2008. Thagair Trenitalia freisin do na cuntais dheimhnithe le haghaidh 2006 a tarchuireadh chuig MIT, lena léirítear gur thabhaigh Trenitalia EUR 179 milliún de chostais chun PSOnna a chomhlíonadh faoin Dara Conradh le haghaidh 2006.

([66]) Faoin Dara Conradh, chun earraí a iompar chuig an tSairdín agus ón tSairdín, dhéanfadh Trenitalia seirbhísí lasta iarnróid ar an mórthír a oibriú i dtreo calafoirt éagsúla ar an mórthír; ansin dhéanfadh sé na vaigíní a chur ar bord na soithí agus iad a dhíbhordáil sa tSairdín chun leanúint den turas ar thraein trí na stáisiúin traenach éagsúla sa tSairdín (agus vice versa). Rinne údaráis na hIodáile an cinneadh, áfach, nach mbeadh ar Trenitalia traenacha a chur ar bord soithí a thuilleadh, ós rud é go ndéanfaí na hearraí a dhíbhordáil go díreach ag na calafoirt ar an mórthír agus iad a iompar ar muir go dtí an tSairdín, áit a ndéanfadh iompróirí iompair de bhóthar na hearraí a bhailiú agus a sheachadadh ar fud an oileáin.

([67]) I.e. iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir, agus iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima.

(82) Thairis sin, a mhéid a bhaineann le hiompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, thug údaráis na hIodáile dá n-aire go raibh na seirbhísí sin dírithe ar an iomlán ar dheighleoga an mhargaidh i dtuaisceart na hIodáile, ó tharla go raibh brabús i bhfad ní b'airde le gnóthú ag Trenitalia as na deighleoga sin. Bhí réamh-mheasta ag Trenitalia ina phlean gnó le haghaidh 2007-2011 go n-atheagródh sé a sheirbhísí lasta i dtreo na ndeighleog ba bhrabúsaí, go háirithe agus seirbhísí lasta iarnróid a bheith oscailte don iomaíocht ar an leibhéal náisiúnta ón 1 Eanáir 2007. Mar thoradh ar an atheagrú sin ar ghníomhaíochtaí lasta iarnróid Trenitalia, tháinig laghdú substaintiúil ar na seirbhísí a sholáthraítear i nDeisceart na hIodáile agus sna hoileáin mhóra (an tSicil/an tSairdín), go háirithe ó 2007. Dá thoradh sin, mheas údaráis na hIodáile nach raibh na hoibleagáidí taraife thar achair is faide ná 1 000 km iomchuí a thuilleadh chun trácht lasta iarnróid go Deisceart na hIodáile a chothú.

(83) Dá bhrí sin, níor chuir MIT de cheangal a thuilleadh ar Trenitalia na hoibleagáidí taraife dá bhforáiltear faoin Dara Conradh a chomhlíonadh ón 1 Eanáir 2009.

(84) Thairis sin, tar éis atheagrú an iompair earraí idir an tSairdín agus an mhórthír, ní raibh éifeacht a thuilleadh ón 1 Eanáir 2009 le PSOnna dá bhforáiltear faoin Dara Conradh maidir le hiompar lasta iarnróid idir an tSairdín agus an mhórthír.

(85) Dá thoradh sin, fágadh Trenitalia faoi réir PSOnna dá bhforáiltear faoin Dara Conradh a bhaineann le soláthar seirbhísí lasta iarnróid chuig an tSicil agus ón tSicil, agus faoina réir sin amháin, ón 1 Eanáir 2009, de bhua an chlásail leanúnachais atá in Airteagal 12 den Dara Conradh (i.e. an oibleagáid ainliú agus trasnuithe a oibriú).

3.2.3.1.2. Dréacht den Tríú Conradh an 4 Márta 2009

(86) I mí na Samhna 2008, thosaigh MIT agus Trenitalia ar PSC nua a chaibidliú.

(87) I litir dar dáta an 26 Feabhra 2009, d'iarr MIT ar Trenitalia seirbhísí poiblí lasta iarnróid idir Deisceart na hIodáile agus Tuaisceart na hIodáile a choinneáil ar bun go dtí gur shainigh MIT agus Trenitalia imlíne an Tríú Conradh. De réir na hIodáile, bhí sé fíor-riachtanach leanúint de na seirbhísí sin chun sreabhadh leanúnach earraí idir Deisceart na hIodáile agus Tuaisceart na hIodáile a áirithiú agus, dá réir sin, cothromaíocht eacnamaíoch idir réigiúin na hIodáile a choinneáil ar bun.

(88) De réir na hIodáile, nuair a mhalartaigh Trenitalia agus MIT dréacht den Tríú Conradh le chéile an 4 Márta 2009, tháinig na páirtithe ar chomhaontú maidir le formhór théarmaí agus choinníollacha an chonartha sin. Leis an dréacht sin, foráladh nár mhór do Trenitalia seirbhísí lasta iarnróid a oibriú chuig réigiúin Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Apulia agus an tSicil, agus ó na réigiúin sin (Airteagal 4 den dréachtchonradh agus Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an dréachtchonradh sin) agus forchuireadh an oibleagáid ar Trenitalia méid áirithe seirbhísí in aghaidh na bliana a ráthú (12,8 milliún traeinchiliméadar). ([68]) Níor mhór na seirbhísí sin a sholáthar d'aon chustaiméir a bheadh lonnaithe san Iodáil arna n-iarraidh sin dó (ach amháin má bhí ioncam in aghaidh an traeinchiliméadair ní ba mhó ná EUR 5,1 agus/nó má bhí difreálach idir costais agus ioncaim in aghaidh an traeinchiliméadair ní ba mhó ná EUR 16 in aghaidh an traeinchiliméadair) agus leibhéil áirithe cháilíochta a liostaítear in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an dréachtchonradh a urramú. Leis an dréachtchonradh, rinneadh foráil maidir le tréimhse bhailíochta ón 1 Eanáir 2009 go dtí an 31 Nollaig 2013.

(89) Cumhdaíodh leis an gcúiteamh an difríocht idir an t-ioncam tráchta agus na costais ghaolmhara a bhaineann le PSOnna a sholáthar faoin dréachtchonradh. ([69]) Bhí Trenitalia i dteideal táille bliantúla ilghnéithí (airteagal 6(6) den dréachtchonradh) ab iníoctha ina dhá thráthchuid (90 % den mhéid a íoc tar éis na fáltais ábhartha a chur faoi bhráid MIT agus an 10 % eile den mhéid a íoc tar éis an tuarascáil bhliantúil maidir leis na seirbhísí iompair cainníochtúla agus cáilíochtúla arna soláthar ag Trenitalia a chur isteach). Ríomhadh an cúiteamh bunaithe ar phlean tionsclaíoch Ghrúpa FS le haghaidh 2007-2011 (airteagal 6(3) den dréachtchonradh). Níor mhór do Trenitalia na cuntais dheimhnithe a chur faoi bhráid MIT agus na hAireachta Geilleagair agus Airgeadais araon ar bhonn bliantúil mar aon le deimhniú ar mhéid na n-ioncam, na gcostas agus na muirear arna dtabhú ag an gcuideachta chun na hoibleagáidí seirbhíse dá dtagraítear sa dréachtchonradh a sholáthar (airteagal 6(7) den dréachtchonradh).

([68]) Leis an dréachtchonradh (airteagal 5), rinneadh foráil freisin maidir leis an oibleagáid a fhorchuirtear ar Trenitalia pleanáil agus comhordú a dhéanamh ar na gníomhaíochtaí uile a bhfuil gá leo chun oibleagáidí seirbhíse poiblí a sholáthar (cothabháil an rothstoic, dálaí sábháilteachta, gníomhaíochtaí tacaíochta riaracháin agus tráchtála). Chuir sé de cheangal freisin ar Trenitalia a ráthú go ndéanfaí sonraí agus faisnéis a bhaineann leis na hoibleagáidí seirbhíse poiblí dá bhforáiltear faoin dréachtchonradh a thaifeadadh go cruinn (airteagal 6 den dréachtchonradh)

([69]) Leagadh síos an cúiteamh ag EUR 93 mhilliún le haghaidh 2009 agus EUR 107 milliún le haghaidh 2010 agus 2011 (gan CBL san áireamh).

(90) Leis an dréachtchonradh, rinneadh foráil maidir le pionóis i gcás nach gcomhlíonfadh Trenitalia na caighdeáin cháilíochta a cheanglaítear leis an dréachtchonradh. Thairis sin, i gcás ina mbeadh bristeacha agus athruithe ar na seirbhísí de dheasca teagmhais eisceachtúla nó teagmhais nach bhfuil inchurtha i leith Trenitalia, leagadh síos go laghdófaí an cúiteamh a thabharfaí do Trenitalia i gcomhréir leis an líon traeinchiliméadar nár soláthraíodh.

(91) Rinneadh tuilleadh plé agus caibidlithe sna míonna ina dhiaidh sin ar théarmaí agus coinníollacha an dréacht-Tríú Conradh. De réir na hIodáile, bhain na saincheisteanna a bhí fós faoi chaibidil leis an líon beacht traeinchiliméadar a bhí le soláthar ag Trenitalia gach bliain. ([70]) Idir an dá linn, rinne Trenitalia PSOnna arna gcaibidliú le MIT a chomhlíonadh mar a shainítear le dréachtchonradh an 4 Márta 2009, agus sholáthair sé 14 mhilliún traeinchiliméadar san iomlán le haghaidh 2009.

3.2.3.1.3. Dréacht den Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010

(92) An 29 Deireadh Fómhair 2010, thug Trenitalia agus MIT an Tríú Conradh chun críche, lenar athdhearbhaíodh go bunúsach forálacha dhréachtchonradh an 4 Márta 2009 agus a thug isteach roinnt leasuithe an tráth céanna. Bhain na leasuithe sin le tréimhse bhailíochta an chonartha, ([71]) leis an líon traeinchiliméadar a bhí le soláthar ag Trenitalia, ([72]) leis na paraiméadair chun an cúiteamh a ríomh ([73]) agus leis an gcóras pionós. ([74])

(93) Níor athraíodh ábhar dhréacht-Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010 go dtí gur shínigh MIT an Tríú Conradh an 3 Nollaig 2012. Tugtar tuairisc ar an ábhar sin i roinn 3.2.3.2.

(94) An 29 Deireadh Fómhair 2010, sheol Ard-Stiúrthóir MIT an Tríú Conradh críochnaitheach chuig comh-aireacht an Aire Bonneagair agus Iompair, mar aon le nóta tionlacain inar chuir sé in iúl gur sholáthair Trenitalia na seirbhísí ó bhí an 1 Eanáir 2009 ann i gcomhréir leis na coinníollacha atá sa dréacht-Tríú Conradh críochnaitheach.

(95) Tar éis d'údaráis na hIodáile dréacht-Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010 a chomhaontú, ghlac siad Dlí Foraithne Uimh. 225 an 29 Nollaig 2010 (arna dhaingniú le Dlí Uimh. 11 an 26 Feabhra 2011) lena n-údaraítear don Aireacht Geilleagair agus Airgeadais an cúiteamh arna shocrú leis an dlí buiséadach bliantúil a dheonú do Trenitalia chun PSOnna a sholáthar le haghaidh 2009, arna ríomh de réir na bparaiméadar a leagtar síos sa Tríú Conradh.

3.2.3.2. Ábhar an Tríú Conradh

(96) Bhain an Tríú Conradh (a tugadh i gcrích an 3 Nollaig 2012 ar bhonn an dréachta a comhaontaíodh idir MIT agus Trenitalia an 29 Deireadh Fómhair 2010) le seirbhísí lasta iarnróid chuig Deisceart na hIodáile agus ó Dheisceart na hIodáile, mar a shonraítear sa chéad fhleasc d'aithris (97). Leis an Tríú Conradh, forchuireadh oibleagáid ar Trenitalia go ráthódh sé méid áirithe seirbhísí in aghaidh na bliana arna maoiniú ag an Stát laistigh de theorainneacha na gcistí poiblí atá ar fáil. ([75]) Níor mhór na seirbhísí sin a sholáthar d'aon chustaiméir arna n-iarraidh sin dó agus leibhéil áirithe cháilíochta agus éifeachtúlachta a liostaítear in Iarscríbhinní 1 agus 3 a ghabhann leis an Tríú Conradh a urramú. ([76]) Murab ionann agus an Chéad agus an Dara Conradh, níor cumhdaíodh leis an Tríú Conradh seirbhísí iompair lasta iarnróid chuig/ó oileán na Sairdíne ná níor áiríodh oibleagáidí taraife ann, mar sin bhí sé de shaoirse ag Trenitalia margadhphraghsanna a chur i bhfeidhm. ([77])

([70]) Sholáthair an Iodáil litir an 22 Aibreán 2009 a sheol Trenitalia chuig MIT inar thug an chuideachta dá haire an réamhchaibidlíocht ar an dréachtchonradh agus nár mhór do na páirtithe méid cinntitheach traeinchiliméadar a shainiú (idir 9,4 agus 13 mhilliún traeinchiliméadar) a bhí le soláthar i gcomhréir leis na cistí buiséadacha a bhí ar fáil le haghaidh 2009-2011.

([71]) Le dréacht an 29 Deireadh Fómhair 2010, rinneadh foráil maidir le ré conartha ón 1 Eanáir 2009 go dtí an 31 Nollaig 2014 (i.e. ré atá níos faide ná an ré i ndréacht an 4 Márta 2009, nár cumhdaíodh léi ach go dtí an 31 Nollaig 2013).

([72]) Foráladh le dréacht an 29 Deireadh Fómhair 2010 go n-oibreofaí 11,9 milliún traeinchiliméadar in ionad 12,8 milliún traeinchiliméadar.

([73]) Foráladh le dréacht an 29 Deireadh Fómhair 2010 go raibh na paraiméadair chun an conradh a chinneadh arna mbunú i bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia.

([74]) Tá córas na bpionós níos mionsonraithe i ndréacht an 29 Deireadh Fómhair 2010 ná mar atá i ndréacht an 4 Márta 2009.

([75]) De réir Airteagal 4.4 den Tríú Conradh, níor mhór do Trenitalia na hoibríochtaí lasta a ráthú laistigh de theorainneacha na gcistí bliantúla a chinntear le buiséad an Stáit agus a liostaítear sa Phlean Eacnamaíoch agus Airgeadais *ex ante* atá in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an Tríú Conradh.

([76]) Áiríodh sa leibhéal cáilíochta, go bunúsach, oibleagáid i leith poncúlachta.

([77]) De réir Airteagal 4(5) den Tríú Conradh, ceanglaíodh ar Trenitalia *'oibleagáidí taraife a ghearradh ar a chustaiméirí atá i gcomhréir dhocht le dálaí an mhargaidh, is féidir a struchtúrú i ndáil leis na cainníochtaí atá ar conradh agus ba cheart a chur i bhfeidhm ar bhealach neamh-idirdhealaitheach in aon chás'*.

(97) De réir Airteagal 4 den Tríú Conradh, gheall Trenitalia:

— go soláthródh sé 11,9 milliún traeinchiliméadar ([78]) de sheirbhísí iompair lasta iarnróid, trí bhíthin modhanna gnáthiompair aonualaigh traenach ([79]) nó modhanna iompair traschórais, ([80]) chuig Deisceart na hIodáile agus ó Dheisceart na hIodáile, ([81]) lena n-áirítear an tSicil, i gcomhréir le limistéir gheografacha Mhuir Aidriad agus Thoirian, d'aon oibreoir a iarrann iad, ar íosleibhéal éifeachtúlachta, laistigh de theorainn na gcistí a leithdháiltear ar an mbuiséad poiblí dá dtagraítear sa phlean gnó;

— go ndéanfadh sé pleanáil agus comhordú ar na gníomhaíochtaí uile a bhfuil gá leo chun PSOnna arna bhforchur leis an Tríú Conradh a sholáthar (cothabháil an rothstoic, dálaí sábháilteachta, gníomhaíochtaí tacaíochta riaracháin agus tráchtála);

— go ráthódh sé go ndéanfaí taifeadadh cruinn ar shonraí agus ar fhaisnéis a bhaineann le PSOnna a sholáthraítear faoin Tríú Conradh (déantar na critéir maidir le hullmhú cuntas costála rialála a rialú go mionsonraithe in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an Tríú Conradh).

(98) Leis an Tríú Conradh, rinneadh foráil maidir le híosleibhéal éifeachtúlachta, ar faoina bhun a d'fhéadfadh Trenitalia diúltú an tseirbhís a bhí á hiarraidh a sholáthar. Le hIarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh, sonraíodh go raibh dualgas ar Trenitalia an tseirbhís a sholáthar i ngach cás, ach amháin má bhí difreálach idir costais agus ioncaim in aghaidh an traeinchiliméadair ní ba mhó ná EUR 19 in aghaidh an traeinchiliméadair agus má bhí an difríocht sin ní ba mhó ná 73 % de na costais iomlána.

(99) Cumhdaíodh leis an gcúiteamh an difríocht idir an t-ioncam tráchta agus na costais ghaolmhara a bhaineann le soláthar PSOnna faoin Tríú Conradh. Bhí Trenitalia i dteideal táille bliantúla ilghnéithí. Ríomhadh an cúiteamh bunaithe ar Phlean Eacnamaíoch agus Airgeadais *ex ante* Trenitalia atá i gceangal leis an Tríú Conradh (Iarscríbhinn 2). ([82]) De réir na bhforálacha a leagtar síos in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an Tríú Conradh, ba cheart an tearc-chúiteamh do na blianta tosaigh a chumhdaítear leis an Tríú Conradh a bheith fritháirithe sna blianta ina dhiaidh sin, sa chaoi go mbainfí staid chothromaíochta amach i gcaitheamh thréimhse iomlán 2009-2014. Níor mhór do Trenitalia na cuntais dheimhnithe a chur faoi bhráid MIT agus na hAireachta Geilleagair agus Airgeadais araon ar bhonn bliantúil mar aon le deimhniú ar mhéid na n-ioncam, na gcostas agus na muirear arna dtabhú ag an gcuideachta chun PSOnna dá dtagraítear sa Tríú Conradh a sholáthar. ([83])

([78]) De réir Airteagal 10 den Tríú Conradh, bhíothas in ann an tairiscint a rinneadh don chliant a leasú mar fhreagairt ar a iarraidh dá dtagraítear in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh, má bhí éagsúlacht sna tosca eacnamaíocha agus méid tráchta dá bhforáiltear i bplean gnó Trenitalia (a bhí mar bhonn leis na paraiméadair eacnamaíocha agus seirbhíse dá dtagraítear sa chonradh).

([79]) Sonraítear le hIarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh go dtagraíonn an téarma '*gnáthiompar aonualaigh traenach*' d'iompar d'iarnród a dhéantar ar iarraidh eisiach ó chustaiméir nó ó ghrúpaí custaiméirí bunaithe ar pharaiméadair theicniúla réamhshainithe maidir le ham, minicíocht, toilleadh agus uasfhad, arna gcomhaontú idir an t-iompróir agus an custaiméir agus faoi réir comhaontú leis an gcustaiméir.

([80]) Sonraítear le hIarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh go léiríonn an téarma '*iompar traschórais*' iompar lasta ina ndéanann an leoraí, an leantóir nó an leathleantóir, bíodh feithicil tarraingthe, cabhail shoghluaiste nó coimeádán aige nó ná bíodh, an chuid tosaigh nó an chuid deiridh den turas de bhóthar agus an chuid eile d'iarnród, gan athluchtú idirmheánach.

([81]) Le hIarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh, dar teideal '*tairiscint bheartaithe*', liostaíodh an 42 nasc aontreo seo a leanas idir réigiún (tionscnaimh) agus réigiún (ceann scríbe): (1) Abruzzo/Abruzzo, (2) Abruzzo/Campania, (3) Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, (4) Abruzzo/Apulia, (5) Basilicata/Calabria, (6) Basilicata/Tuaisceart na hIodáile, (7) Basilicata/Apulia, (8) Basilicata/an tSicil, (9) Calabria/Basilicata, (10) Calabria/Calabria, (11) Calabria/Campania, (12) Calabria/Tuaisceart na hIodáile, (13) Calabria/Apulia, (14) Calabria/an tSicil, (15) Campania/Basilicata, (16) Campania/Calabria, (17) Campania/Campania, (18) Campania/Tuaisceart na hIodáile, (19) Campania/Apulia, (20) Campania/an tSicil, (21) Molise/Apulia, (22) Tuaisceart na hIodáile/Abruzzo, (23) Tuaisceart na hIodáile/Basilicata, (24) Tuaisceart na hIodáile/Calabria, (25) Tuaisceart na hIodáile/Campania, (26) Tuaisceart na hIodáile/Apulia, (27) Tuaisceart na hIodáile/an tSicil, (28) Tuaisceart na hIodáile/Tuaisceart na hIodáile, (29) Apulia/Abruzzo, (30) Apulia/Basilicata, (31) Apulia/Calabria, (32) Apulia/Campania, (33) Apulia/Molise, (34) Apulia/Tuaisceart na hIodáile, (35) Apulia/Apulia, (36) Apulia/an tSicil, (37) an tSicil/Basilicata, (38) an tSicil/Calabria, (39) an tSicil/Campania, (40) an tSicil/Tuaisceart na hIodáile, (41) an tSicil/Apulia, (42) an tSicil/an tSicil. A mhéid a bhaineann leis na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile, sonraíodh an méid seo a leanas le hIarscríbhinn 2: '*Is é atá sna línte ó Thuaisceart na hIodáile go Tuaisceart na hIodáile na 'hionchuir' (ionchuir Mhuir Aidriad agus Thoirian faoi seach) le trácht a bhfuil raon feidhme uilíoch aige, nó an cion traenacha is gá chun an tseirbhís a chumhdaítear leis an gConradh a dhéanamh, de réir eagrú an líonra táirgthe lasta*'.

([82]) I dteannta sonraí agus faisnéis a thaifeadadh, áiríodh in Iarscríbhinn 2 an plean gnó agus na nósanna imeachta agus na critéir cuntasaíochta costála rialála a bhí le húsáid le haghaidh 2009-2010 agus 2011-2014.

([83]) Airteagal 5(1)(e) den Tríú Conradh.

(100) De réir Airteagal 5(1)(e) den Tríú Conradh, níor mhór do Trenitalia a chuntais bhliantúla – arna ndeimhniú ag iniúchóirí agus arna dtarraingt suas i gcomhréir le hAirteagal 5(3) d'Fhoraithne 2003 – a sheoladh chuig MIT lena n-athbhreithniú laistigh de 90 lá ó fhormheastar ráitis airgeadais Trenitalia.

(101) Áiríodh córas mionsonraithe oibleagáidí, rialuithe agus pionós sa chonradh. ([84]) Thairis sin, i gcás ina mbeadh bristeacha agus athruithe ar na seirbhísí de dheasca teagmhais eisceachtúla nó teagmhais nach bhfuil inchurtha i leith Trenitalia, leagadh síos go laghdófaí an cúiteamh a thabharfaí do Trenitalia i gcomhréir leis an líon traeinchiliméadar nár soláthraíodh. ([85])

(102) Ba é EUR 612,1 milliún an cúiteamh iomlán a fuair Trenitalia faoin Tríú Conradh. Íocadh an cúiteamh le haghaidh 2009 agus 2010 le Trenitalia an 21 Nollaig 2010; agus rinneadh an cúiteamh le haghaidh na mblianta ina dhiaidh sin (ó 2011 go 2014) a íoc le Trenitalia gach bliain ina dhá thráthchuid: (i) íocadh 90 % den chúiteamh i riaráistí gach mí ar bhonn pro rata; (ii) sonrascadh 10 % de ó mhí Aibreáin na bliana tar éis na bliana tagartha glan ó phionóis. ([86])

4. FORAS LE HAGHAIDH AN NÓS IMEACHTA A THIONSCNAMH

4.1.1. *Cabhair a bheith ann*

(103) Sa chinneadh tosaigh, mheas an Coimisiún gur státchabhair chun tairbhe Trenitalia de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sa chúiteamh seirbhíse poiblí as comhlíonadh PSOnna i leith iompar lasta iarnróid.

(104) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin go raibh an cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia faoi na trí PSC maoinithe go díreach ó bhuiséad an Stáit agus go raibh sé inchurtha go díreach i leith Stát na hIodáile toisc gur shínigh MIT na conarthaí. ([87])

(105) A mhéid a bhaineann le buntáiste a bheith ann don ghnóthas lena mbaineann, bhí amhras ar an gCoimisiún gur comhlíonadh na ceithre choinníoll a leagtar amach i mbreithiúnas *Altmark*.

(106) Maidir leis an gcéad cheann de choinníollacha *Altmark* a bhain le PSOnna a chur ar iontaoibh, bhí amhras ar an gCoimisiún go raibh teip mhargaidh i leith na dtrí PSC ann mar gheall ar oibreoirí príobháideacha a bheith i láthair i nDeisceart na hIodáile agus mar gheall ar na cineálacha seirbhísí a bhí á n-oibriú ag Trenitalia.

(107) Bhí amhras ar an gCoimisiún freisin i dtaobh chomhlíonadh an dara ceann de choinníollacha *Altmark*, maidir le cinneadh *ex ante* na bparaiméadar ar ar a mbonn a ríomhadh an cúiteamh, toisc gur thosaigh Trenitalia ag déanamh na seirbhísí faoi réir PSOnna sular tugadh PSCanna i gcrích.

(108) A mhéid a bhaineann leis an tríú ceann de choinníollacha *Altmark*, ar dá réir nár cheart an cúiteamh a bheith níos mó ná an méid is gá chun na costais arna dtabhú i gcomhlíonadh PSOnna a chumhdach, ní raibh eilimintí leordhóthanacha ag an gCoimisiún chun teacht ar an gconclúid nach raibh aon róchúiteamh ann.

([84]) Airteagail 8, 11 agus 12 den Tríú Conradh.
([85]) Airteagal 8(3) den Tríú Conradh.
([86]) Féach Airteagal 9(3) den Tríú Conradh: *'Is féidir sciar 90 % den táille bhliantúil a shonrascadh i riaráistí gach mí ar bhonn pro rata. Is féidir an méid atá fágtha a shonrascadh ó mhí Aibreáin na bliana ina dhiaidh sin, glan ó aon cheann de na pionóis dá dtagraítear in Airteagal 13'.*
([87]) De réir Airteagal 38(2) de Dhlí Uimh. 166/2002 an 1 Lúnasa 2002, arna leasú le Dlí Uimh. 222/2007 an 29 Samhain 2007, is faoi raon chúraimí MIT a thagann PSCanna leasa náisiúnta a chur ar iontaoibh.

(109) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann leis an gceathrú ceann de choinníollacha *Altmark*, ([88]) mheas an Coimisiún nár comhlíonadh an coinníoll sin, toisc nár roghnaíodh Trenitalia chun na seirbhísí a chur ar fáil de bhun nós imeachta tairisceana poiblí i gcás aon cheann de na trí PSC agus toisc nach raibh an leibhéal cúitimh bunaithe ar anailís ar na costais arna dtabhú ag gnóthas dea-riartha. Maidir leis an Tríú Conradh go háirithe, a mhéid a bhaineann leis an staidéar a sholáthair an Iodáil, ([89]) thug an Coimisiún dá aire gur sonraíodh go soiléir sa staidéar go raibh Trenitalia á oibriú i gcomhthéacs oibríochtúil agus teicniúil, go háirithe i nDeisceart na hIodáile, a bhí difriúil i gcomparáid le hoibreoirí seirbhísí iompair lasta iarnróid eile san Eoraip, agus tháinig sé ar an gconclúid nárbh fhéidir a mheas go raibh Trenitalia chomh héifeachtúil céanna lena phríomhiomaitheoirí Eorpacha.

(110) Dá réir sin, ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur thug na trí PSC buntáiste do Trenitalia nach bhféadfadh an chuideachta a fháil faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh. Bhí an buntáiste sin roghnaitheach freisin, toisc go ndeachaigh na Bearta chun tairbhe Trenitalia amháin.

(111) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin freisin go bhféadfadh na Bearta iomaíocht i margadh iompair lasta iarnróid na hIodáile a shaobhadh, áit a raibh Trenitalia in iomaíocht ar an leibhéal náisiúnta agus ar leibhéal an Aontais le gnóthais iarnróid eile, agus go ndéanfaidís difear do thrádáil laistigh den Aontas, ós rud é go raibh na príomhoibreoirí seirbhísí iompair lasta iarnróid i margadh na hIodáile ag oibriú ar an leibhéal idirnáisiúnta freisin.

4.1.2. *Dlíthiúlacht na mBeart*

(112) Mheas an Coimisiún nach bhféadfadh údaráis na hIodáile brath ar an díolúine ó réamhfhógra dá bhforáiltear le hAirteagal 17(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, ós rud é gur eascair an cúiteamh seirbhíse poiblí as trí PSC seachas as forchur aontaobhach PSOnna. Ó tharla nár tugadh fógra don Choimisiún faoi PSCanna sular cuireadh chun feidhme iad, cháiligh an cúiteamh mar chabhair neamhdhleathach.

4.1.3. *Comhoiriúnacht*

(113) Sa chinneadh tosaigh, bhí amhras ar an gCoimisiún maidir le comhoiriúnacht an chúitimh a íocadh i ndáil leis an trí PSC leis an margadh inmheánach faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus faoi Airteagal 93 CFAE araon.

(114) Cheistigh an Coimisiún comhlíonadh cheanglais Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, toisc gur thosaigh Trenitalia ag soláthar na seirbhísí a chumhdaítear leis na trí PSC atá i gceist sular cuireadh aon chomhaontú le MIT ar bhonn foirmiúil.

(115) Ní raibh eilimintí leordhóthanacha ag an gCoimisiún chun teacht ar an gconclúid gur cháiligh na seirbhísí a soláthraíodh mar fhíorsheirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, arna sainiú i gceart. Mheas an Coimisiún gur sháraigh an Iodáil an corrlach lánroghnach chun PSO a shainiú. Go sonrach, níor léirigh údaráis na hIodáile go raibh teip mhargaidh ar na bealaí uile a shainaithnítear sa Tríú Conradh arbh éigean do Trenitalia PSOnna a sholáthar orthu. Thug an Coimisiún faoi deara go ndearnadh an t-iompar lasta iarnróid a léirscaoileadh san Iodáil ó bhí 2003 ann agus go raibh níos mó ná fiche cuideachta, lena n-áirítear roinnt móroibreoirí lasta iarnróid Eorpacha, gníomhach ar mhargadh na hIodáile agus ar chodanna de na bealaí a chumhdaítear leis an Tríú Conradh. Ina theannta sin, níor léirigh údaráis na hIodáile cén fáth ar cheart bac a bheith curtha ar na hoibreoirí sin an tseirbhís i gceist a sholáthar ar théarmaí tráchtála i ngeall ar na sainiúlachtaí a mhaígh údaráis na hIodáile a bheith ag baint le Deisceart na hIodáile.

([88]) Meastar an coinníoll sin a bheith comhlíonta má roghnaíodh faighteoirí an chúitimh tar éis nós imeachta tairisceana, lenar féidir an tairgeoir atá in ann na seirbhísí a sholáthar ar an gcostas is lú a roghnú nó, dá uireasa sin, má ríomhadh an cúiteamh faoi threoir costas gnóthais éifeachtúil.

([89]) Staidéar an 9 Deireadh Fómhair 2012, '*Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico*', arna choimisiúnú ag Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Ina theannta sin, mheas an Coimisiún gur bunaíodh agus gur síníodh gach ceann de na trí PSC tar éis do Trenitalia tosú ar PSOnna a sholáthar. Bhí amhras air, dá bhrí sin, gur bunaíodh roimh ré na paraiméadair a bhí mar bhonn le ríomh na méideanna cúitimh. Maidir le gan róchúiteamh a bheith ann, mheas an Coimisiún nárbh fhéidir róchúiteamh a chur as an áireamh faoin Tríú Conradh (in éagmais faisnéis arna soláthar ag an Iodáil), agus i gcás an Dara Conradh, tá amhras ar an gCoimisiún gur sholáthair Trenitalia, iarbhír, PSOnna faoin Dara Conradh ina n-iomláine, sa chaoi go bhféadfadh sé go raibh an cúiteamh a íocadh le Trenitalia ní ba mhó ná na costais ar thacaigh Trenitalia leo iarbhír.

(117) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann leis an Tríú Conradh, thug an Coimisiún dá aire nach raibh PSOnna teoranta go docht do Dheisceart na hIodáile, ach gur cumhdaíodh leo freisin línte ó thuaidh ar a raibh oibreoirí iarnróid iomaíocha gníomhach freisin. Níor léirigh údaráis na hIodáile go raibh teip mhargaidh ann do PSO san iompar lasta iarnróid, rud a d'fhág gur dhócha go ndéanfadh aon chúiteamh arna dheonú do Trenitalia chun seirbhís chomh leathan sin a sholáthar saobhadh ar an iomaíocht a mhéid a bheadh bunoscionn leis an leas comhchoiteann. Bhí amhras den chineál céanna ar an gCoimisiún maidir leis an gCéad Chonradh agus leis an Dara Conradh, toisc gur áiríodh sna conarthaí sin PSOnna ar bhealaí idirnáisiúnta, go háirithe chuig Trieste agus ó Trieste, agus chuig an Ungáir agus ón Ungáir, a bhí á n-oibriú ag gnóthais iarnróid intíre agus idirnáisiúnta freisin.

(118) Dá bhrí sin, d'iarr an Coimisiún ar an Iodáil agus ar pháirtithe leasmhara na barúlacha uile agus an fhaisnéis is gá a chur faoina bhráid chun é a chur ar a chumas dó measúnú a dhéanamh ar cé acu a d'fhéadfaí nó nach bhféadfaí a mheas go bhfuil na Bearta comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

5. BARÚLACHA ÓN IODÁIL

5.1. An Chéad Chonradh

(119) Ina barúlacha an 24 Meitheamh 2014, mheas an Iodáil nár státchabhair a bhí sa chúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh, toisc nach raibh saobhadh iomaíochta ná trádála ann agus nár tugadh aon bhuntáiste do Trenitalia. Sholáthair an Iodáil soiléirithe breise ina barúlacha an 5-15 Feabhra 2018 agus an 23 Bealtaine 2018.

5.1.1. *Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil an Aontais*

(120) A mhéid a bhaineann le gan saobhadh iomaíochta a bheith ann, d'áitigh an Iodáil nach bhféadfaí na Bearta a cháiliú mar chabhair, ós rud é gur bhain siad le hoibleagáidí a bhí i bhfeidhm i gcomhréir iomlán, nach mór, leis na hoibleagáidí a bhí ann cheana nuair nach raibh an margadh lasta iarnróid léirscaoilte ar an leibhéal náisiúnta go fóill (i.e. roimh an 22 Deireadh Fómhair 2003). I gcás na tréimhse idir an léirscaoileadh ar an leibhéal náisiúnta (an 22 Deireadh Fómhair 2003) agus deireadh an chonartha (an 31 Nollaig 2003), mheas an Iodáil nach raibh aon tionchar ag an gcúiteamh ar iomaíocht ar leibhéal an Aontais, toisc nár bhain na hoibleagáidí i leith iompar idirnáisiúnta le Ballstáit eile. ([90]) Ar aon chuma, mheas an Iodáil go raibh na hoibleagáidí sin chomh imeallach sin nach bhféadfaidís cur ar a chumas do Trenitalia ó thaobh airgeadais de leathnú ar mhargaí eachtracha. De rogha air sin, de réir na hIodáile, dá measfaí an cúiteamh a bheith ina chabhair, cháiligh sé mar chabhair a bhí ann cheana, de bhun Airteagal 1(b)(v) de Rialachán (CE) Uimh. 659/1999, go dtí gur tharla an léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais (1 Eanáir 2007). ([91])

(121) Thairis sin, thug an Iodáil faoi deara nach raibh aon éifeacht ar thrádáil an Aontais ag an gcúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh, ós rud é nach raibh sé leordhóthanach chun an t-easnamh oibriúcháin a thaifead Trenitalia i ndáil le soláthar seirbhísí faoin gCéad Chonradh a chumhdach. Thairis sin, shonraigh an Iodáil gur eintiteas dlíthiúil féinrialaitheach ó Ghrúpa FS é Trenitalia. Bhí córas cuntasaíochta ar leithligh aige ó chóras chuideachtaí eile Ghrúpa FS agus choinnigh sé cuntas ar a ghníomhaíochtaí éagsúla (seirbhísí lasta iarnróid agus seirbhísí iarnróid do phaisinéirí) i gcuntais ar leithligh. Shoiléirigh an Iodáil ina barúil an 23 Bealtaine 2018 gur oibrigh Trenitalia, idir 2000 agus 2002, go heisiach in earnálacha nár ceadaíodh iomaíocht iontu (i.e. iompar paisinéirí iarnróid agus iompar lasta iarnróid). Chuir sí in iúl freisin, maidir le fochuideachtaí Trenitalia atá gníomhach ar mhargaí léirscaoilte (e.g. an chuideachta Passaggi SpA atá gníomhach ar an margadh gníomhaireachta taistil), go raibh cuntasaíocht ar leithligh á déanamh acu agus go raibh na hidirbhearta uile a rinneadh idir na cuideachtaí sin agus Trenitalia ar théarmaí an mhargaidh.

([90]) Ní raibh an Ungáir ina cuid den Aontas go dtí an 1 Bealtaine 2004 agus d'fhéadfadh trácht trí Chalafort Trieste a bheith ag dul i dtreo áiteanna lasmuigh den Aontas freisin nó ag teacht uathu.

([91]) D'áitigh an Iodáil ina barúil an 23 Bealtaine 2018 nach cabhair a bhí ann ós rud é, ón 15 Márta 2003, nach ndearnadh ach iompar traschórais idirnáisiúnta agus lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán tras-Eorpach iarnróid (agus ní lasta iarnróid idirnáisiúnta) a léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais le Treoir 2001/12/CE.

5.1.2. *Buntáiste*

(122) A mhéid a bhaineann le gan buntáiste a bheith tugtha do Trenitalia, mheas an Iodáil gur chomhlíon an Chéad Chonradh gach ceann de cheithre choinníoll *Altmark*.

5.1.2.1. Fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann (an chéad cheann de choinníollacha *Altmark*)

(123) De réir na hIodáile, maidir le fíorsheirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann, cháiligh na hoibleagáidí uile a chumhdaítear leis an gCéad Chonradh mar fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, fiú i gcás inar bhain siad le naisc idirnáisiúnta.

(124) Ar thaobh amháin, saothraíodh roinnt cuspóirí ar mhaithe le leas an phobail leis an gCéad Chonradh, lena gcumhdaítear beartais iompair, ([92]) chomhshaoil, ([93]) sábháilteachta, ([94]) agus comhtháthaithe eacnamaíoch agus shóisialta. ([95]) Mheas an Iodáil gur saincheart lánroghnach de chuid údaráis na mBallstát é an measúnú ar na cúiseanna eacnamaíocha agus sóisialta is bun le bunú seirbhíse lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta agus go bhfuil measúnú an Choimisiúin ina leith sin teoranta don earráid fhollasach.

(125) Ar an taobh eile, níor thug aon ní i gcleachtas an Choimisiúin caoi dó teacht ar an gconclúid nach bhféadfadh seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann ar bhealaí idirnáisiúnta. ([96]) Thairis sin, an oibleagáid taraife a bhaineann leis na bealaí idirnáisiúnta, níor bhain sí ach le hiompar a rinneadh ar an gcríoch náisiúnta, toisc nár soláthraíodh an laghdú ar an ráta ach don bhealach seirbhíse náisiúnta. In aon chás, ní raibh san oibleagáid taraife ach cion an-bheag de na hoibleagáidí iomlána a cuireadh ar iontaoibh Trenitalia.

(126) Ina barúlacha an 5-15 Feabhra 2018, mheas an Iodáil go raibh na hoibleagáidí a chumhdaítear leis an gCéad Chonradh ag teacht faoi shainmhíniú Airteagal 2(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, ós rud é gur oibleagáidí a bhí iontu nach nglacfadh Trenitalia air féin dá mbeadh sé ag féachaint dá leasanna tráchtála féin, nó nach nglacfadh sé air féin an oiread céanna nó faoi na coinníollacha céanna ar a laghad.

(127) Maidir leis an tseirbhís a chur ar iontaoibh, mheas an Iodáil go raibh na hoibleagáidí a forchuireadh ar Trenitalia sainaitheanta go soiléir ó thús an Chéad Chonartha. Go deimhin, níor mhór bunús dlí na n-oibleagáidí a forchuireadh ar Trenitalia faoin gCéad Chonradh a fháil i reachtaíocht a bhí ann cheana, i gcomhaontuithe idirnáisiúnta nó in PSCanna roimhe sin (lenar cumhdaíodh na tréimhsí 1992-1993, 1994-1996 agus 1997-1999).

5.1.2.2. Na paraiméadair ar ar a mbonn a ríomhtar an cúiteamh, bunaítear roimh ré iad ar bhealach oibiachtúil trédhearcach (an dara ceann de choinníollacha *Altmark*)

(128) Mhaígh an Iodáil go raibh deimhneacht iomlán ann ón tús faoin mbealach a raibh an cúiteamh le cinneadh, toisc gur comhaontaíodh é sin idir na páirtithe sular síníodh an conradh. Mheas an Iodáil nach raibh i síniú an chonartha ina dhiaidh sin ach na heilimintí a comhaontaíodh roimhe sin idir na páirtithe a chur ar bhonn foirmiúil agus gur ghníomhaigh sí go bunúsach mar dheimhnitheoir. Thug sí ar aird, mar fhianaise, go raibh iompar na bpáirtithe i gcomhréir le téarmaí agus coinníollacha an chonartha i gcónaí, fiú murar síníodh an conradh go foirmiúil go dtí céim ina dhiaidh sin.

([92]) Cosc a chur ar 'bhánú' iomlán na gníomhaíochta iompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile, nach mór, agus comhchruinniú níos suntasaí fós sa trácht lasta de mhodh bóthair sna réigiúin sin a sheachaint dá réir, arbh é a bheadh ann i ndáiríre comhchruinniú nach mór iomlán.

([93]) Rogha mhalartach inbhuanaithe ar iompar d'iarnród a sholáthar, agus méadú breise ar thruailliú agus ar phlódú bóthair a sheachaint dá réir sin, atá i bhfad ró-ard cheana i nDeisceart na hIodáile agus atá ar neamhréir le gairm turasóireachta fhormhór na limistéar lena mbaineann.

([94]) An leibhéal timpistí bóthair a laghdú.

([95]) Nasc-chreatlach iompair d'iarnród, lena n-áirítear na bonneagair ghaolmhara, a dhaingniú i réigiúin na hIodáile lena mbaineann, creatlach ba cheart fanacht chomh haonchineálach lena bhfuil sa chuid eile den leithinis agus is féidir, bíodh is go bhfuil struchtúr íosta aige.

([96]) D'áitigh an Iodáil go n-aithnítear le cleachtas an Choimisiúin san earnáil iarnróid *'nach bhfuil an fíoras go mbaineann seirbhís iompair le nasc trasteorann nó idirnáisiúnta ina chonstaic ar bith ar an bhféidearthacht go n-oibreofaí mar chuid de sheirbhís phoiblí í. Ina leith sin, tugann an Coimisiún dá aire, fiú in earnálacha atá oscailte go hiomlán don iomaíocht, gur ann do sheirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta i gcás naisc idirnáisiúnta*'. Thagair sí go háirithe don chinneadh ón gCoimisiún an 24 Feabhra 2010 maidir leis na conarthaí seirbhíse iompair phoiblí idir Aireacht Iompair na Danmhairge agus DanskeStatsbaner – Cabhair C 41/08 (NN 35/08 roimhe seo), ar tugadh fógra ina leith faoi uimhir C (2010) 975, in IO L 7 an 11.1.2011, lch. 1, mír 265.

(129) Shonraigh an Iodáil gur sainíodh go bliantúil le dlíthe buiséadacha bliantúla an Stáit na méideanna cúitimh a bhí le híoc le Trenitalia as na seirbhísí a rinneadh faoin gCéad Chonradh fiú sular síníodh an conradh sin, á ghlacadh leis go raibh an conradh i bhfeidhm iarbhír. Ina barúlacha an 5-15 Feabhra 2018, shoiléirigh an Iodáil gurb iad seo a leanas bunús dlí an chúitimh a íocadh le Trenitalia faoin gCéad Chonradh: Airteagal 12(5) d'Fhoraithne Dlí Uimh. 299/2001 maidir le 2000; Airteagal 38(1) de Dhlí Uimh. 166/2002 maidir le 2001; Iarscríbhinn IV a ghabhann leis an gCéad Chonradh maidir le 2002 agus Airteagal 10(3) den Chéad Chonradh maidir le 2003-2004.

5.1.2.3. Gan róchúiteamh a bheith ann (an tríú ceann de choinníollacha *Altmark*)

(130) De réir na hIodáile, ceapadh an Chéad Chonradh i riocht agus go gcuirfí aon riosca róchúitimh as an áireamh trí shonrú a dhéanamh ar na seirbhísí a bhí á n-iarraidh agus ar na paraiméadair chun an cúiteamh comhfhreagrach a ríomh. Mheas an Iodáil gur tuairiscíodh corrlaigh mhóra tearc-chúitimh i ráitis chuntais Trenitalia agus nár tharla riamh aon róchúiteamh as seirbhísí.

(131) Ina barúlacha an 23 Bealtaine 2018, sholáthair an Iodáil an méid cúitimh a íocadh le Trenitalia agus glanchostais Trenitalia faoin gCéad Chonradh, mar a achoimrítear i Table 2.

dTábla 2

Cúiteamh as glanchostais Trenitalia faoin gCéad Chonradh

Milliúin EUR (CBL as an áireamh)

	2000	2001	2002	2003
Foráil chonarthach	48,2	118,8	118,8	118,8
Cúiteamh a íocadh	48,2	118,8	118,8	118,8
Glanchostais Trenitalia	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. An leibhéal cúitimh (an ceathrú ceann de choinníollacha *Altmark*)

(132) De réir na hIodáile, ba ghnóthas 'dea-riartha' é Trenitalia, a bhí in ann a léiriú go raibh a leibhéil costas i gcomhréir le costais a iomaitheoirí agus a bhí in ann seirbhísí a sholáthar faoi dhálaí eacnamaíocha a bhí comhchosúil go substaintiúil leo siúd a thiocfadh as nós imeachta iomaíoch. Sa chomhthéacs sin, rinne an Iodáil costais Trenitalia in aghaidh an traeinchiliméadair a mheas seachas a chostais in aghaidh an tona-chiliméadair, mar, de réir na hIodáile, bhí tionchar ar na costais dheireanacha sin ag tosca a dhéanann difear struchtúrach do na seirbhísí iompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile (amhail saintréithe an éilimh agus an bhonneagair gréasáin), rud a mhínigh an teip mhargaidh.

5.1.3. *Dlíthiúlacht*

(133) De réir na hIodáile, dá suífí gur cabhair iad na cúitimh, bhí an chabhair sin díolmhaithe in aon chás ó réamhfhógra faoi Airteagal 17(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Cé gur áiríodh in PSC iad, chuir an Iodáil in iúl go raibh na hoibleagáidí i gceist mar thoradh ar chinntí a rinne údaráis phoiblí, go minic san am a chuaigh thart, agus a forchuireadh air ar chúiseanna a bhaineann le beartais chomhshaoil, slándála, iompair agus comhtháthaithe eacnamaíoch agus shóisialta.

(134) D'áitigh an Iodáil, murab ionann agus an cás a scrúdaigh an Chúirt in *Combus,* ([97]) gur ghabh Trenitalia do sholáthar na seirbhísí iompair a áiríodh sa chonradh faoin gclásal sainráite nár mhór don Iodáil an chuideachta a chúiteamh as na caillteanais a thabhófaí i soláthar seirbhísí den sórt sin. Is é an cúiteamh a íocadh sa chás seo an cúiteamh a comhaontaíodh idir an Iodáil agus Trenitalia ón tús agus ní méid de bhreis ar an gcúiteamh tosaigh é.

(135) Ar deireadh, ba é barúil údaráis na hIodáile gur chuir an Iodáil an Coimisiún ar an eolas go tráthrialta, le linn don Choimisiún faireachán a dhéanamh i leith chur i bhfeidhm Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, maidir leis an gcúiteamh a deonaíodh as seirbhísí lasta a sholáthar faoi PCSanna ar bhonn Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Ós rud é nár iarr an Coimisiún soiléiriú maidir leis an gcúiteamh sin riamh, mheas an Iodáil gur cumhdaíodh le hAirteagal 17(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 an cúiteamh a íocadh faoi PSCanna i dtaca le hiompar lasta iarnróid.

5.1.4. *Comhoiriúnacht*

(136) De rogha air sin, dá dtiocfadh an Coimisiún ar an gconclúid gur chabhair nua faoi réir fógra a thabhairt a bhí sa chúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh, mhaígh an Iodáil go raibh an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, arbh í an riail shubstainteach ab infheidhme tráth a íocadh an chabhair. ([98])

(137) D'áitigh an Iodáil gur deonaíodh le hAirteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 an ceart do na Ballstáit PSCanna a thabhairt i gcrích, chun '*seirbhísí leordhóthanacha iompair a sholáthar don phobal*', agus chun cúiteamh a dheonú as soláthar na seirbhísí sin. Sa chomhthéacs sin, de réir na hIodáile, chinn an Coimisiún cheana gur leor a chruthú nach mó méid an chúitimh, is é sin, an praghas a d'íoc an Stát, ná an méid a bhfuil fíorghá leis chun na costais a eascraíonn as comhlíonadh PSO a chumhdach. ([99])

(138) Ina fhianaise sin, mhaígh an Iodáil go raibh an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh comhoiriúnach le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, toisc go raibh na heilimintí uile a bunaíodh in Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 ann agus nár cumhdaíodh leis ach cuid de na costais a thabhaigh Trenitalia chun na seirbhísí a áirítear sa chonradh a dhéanamh.

(139) Thairis sin, níor chuir an Iodáil as an áireamh go bhféadfadh an cúiteamh Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 a chomhlíonadh, lenar cuireadh forálacha Airteagal 93 CFAE chun feidhme freisin, nó Airteagal 93 CFAE a chomhlíonadh go díreach. Níor thug an Iodáil aon údar le comhlíonadh líomhnaithe Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70. Maidir le hAirteagal 93 CFAE, mhaígh an Iodáil ar thaobh amháin gur bhain an cúiteamh a íocadh faoin PSC lena mbaineann le fíorsheirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta arna sainiú *ex ante*, gur deonaíodh é chun an glanchostas breise a bhaineann le seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a chumhdach agus chuige sin amháin agus nach raibh sé ina chúis le haon saobhadh míchuí ar an iomaíocht a bheadh bunoscionn leis an leas comhchoiteann. Ar an taobh eile, líomhain an Iodáil go bhféadfaí an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh a mheas in aon chás a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi threoirlínte an Chomhphobail maidir le státchabhair do ghnóthais iarnróid, ([100]) toisc gur fhéach an beart le costais sheachtracha a laghdú. Go deimhin, de réir na hIodáile, leis an gCéad Chonradh, '*bhí sé beartaithe an t-athrú córa iompair chuig an iarnród a spreagadh, mar mhodh a ghineann costais níos ísle ná modhanna eile iompair amhail iompar de bhóthar*'. ([101])

([97]) Breithiúnas an 16 Márta 2004, T-157/01, *DanskeBusvognmænd v an Coimisiún* ('*Combus*'), ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Thagair an Iodáil d'aithris 40 de bhreithiúnas na Cúirte i gcás *Andersen* (breithiúnas an 20 Márta 2013, T-92/11, *Jorgen Andersen v an Coimisiún*, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Féach cinneadh an 26 Samhain 2008 maidir le státchabhair arna deonú ag an Ostair do Postbus i gceantar Linz (IO L 306, 20.11.2009, lch. 26).

([100]) Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte an Chomhphobail maidir le státchabhair do ghnóthais iarnróid, IO C 184, 22.7.2008, lch. 13.

([101]) Féach pointe 98(b) de threoirlínte an Chomhphobail maidir le státchabhair do ghnóthais iarnróid an 22 Iúil 2008. Go sonrach, soiléirítear leis na treoirlínte sin – lena soláthraítear treoraíocht maidir leis na rialacha is infheidhme i ndáil le cistiú poiblí chun tacú leis an gcineál sin gnóthais – gurb iad na costais atá incháilithe don chineál sin cabhrach '*an chuid de na costais sheachtracha is féidir a sheachaint de bharr an iompair d'iarnród i gcomparáid le modhanna iompair iomaíocha*'.

5.2. **An Dara Conradh**

(140) Ina barúlacha an 24 Meitheamh 2014, mheas an Iodáil, ar an gcéad dul síos, nár státchabhair a bhí sa chúiteamh a íocadh faoin Dara Conradh, toisc nár deonaíodh aon bhuntáiste do Trenitalia agus nach raibh aon saobhadh iomaíochta ann. Ar an dara dul síos, mhaígh an Iodáil, fiú ag glacadh leis gur chabhair a bhí sa chúiteamh, nár mhór an chabhair a mheas a bheith ina cabhair a bhí ann cheana faoi Airteagal 1(b)(v) de Rialachán (CE) Uimh. 659/1999. De rogha air sin, mhaígh an Iodáil go raibh an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach toisc gur chomhlíon sí Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus go raibh sí díolmhaithe ó fhógra a thabhairt faoi Airteagal 17(2) den Rialachán sin.

5.2.1. *Buntáiste*

(141) Mheas an Iodáil gur chomhlíon an Dara Conradh gach ceann de cheithre choinníoll *Altmark*. Go sonrach, maidir leis an gCéad Chonradh, d'áitigh an Iodáil gur cháiligh na hoibleagáidí mar fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta agus gur sainíodh na hoibleagáidí sin go soiléir ón tús, gur bunaíodh na paraiméadair chúitimh roimh ré ar bhealach oibiachtúil trédhearcach agus nach raibh aon róchúiteamh ag Trenitalia.

5.2.1.1. Fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann (an chéad cheann de choinníollacha *Altmark*)

(142) I dteannta na n-argóintí a forbraíodh cheana maidir leis an gCéad Chonradh (féach aithrisí (123)-(125)), d'áitigh an Iodáil gur sainíodh i gceart raon feidhme na PSOnna a cuireadh ar iontaoibh Trenitalia.

(143) Maidir leis an oibleagáid a tugadh isteach le déanaí i leith trasnú farantóireachta agus ainliú a oibriú, mhínigh an Iodáil gurb éard a bhí san oibleagáid sin traenacha a dhíchuachadh agus a athchóimeáil, traenacha a chur ar thuras farraige ar bhád farantóireachta, agus oibríochtaí luchtaithe agus díluchtaithe. Cé gur ar an mbainisteoir bonneagair (Rete Ferroviaria Italiana - RFI) a forchuireadh go foirmiúil an oibleagáid i leith an tseirbhís sin a dhéanamh, íocadh an cúiteamh le Trenitalia chun na táillí a ghearr RFI a chumhdach. Mhínigh an Iodáil nár osclaíodh an cúiteamh dóibh siúd uile a d'fhéadfadh seirbhísí iarnróid a sholáthar chuig na hoileáin (an tSicil/an tSairdín) toisc (i) nach raibh oibleagáid dlí ar na hoibreoirí sin an tseirbhís a sholáthar d'aon duine a d'iarr í agus (ii) go bhféadfadh na hoibreoirí sin na táillí a chur san áireamh ina bpraghsanna ach nár mhór do Trenitalia taraifí arna socrú le dlí a chur i bhfeidhm.

(144) Ós rud é nach raibh seirbhísí leordhóthanacha iompair i nDeisceart na hIodáile, mheas an Iodáil go raibh údar maith ann gan aon chomhairliúchán poiblí margaidh a dhéanamh chun a chinneadh an raibh riachtanas seirbhíse poiblí ann agus cén raon feidhme a bheadh aige. In aon chás, mhaígh an Iodáil nach raibh oibleagáid uirthi comhairliúchán den sórt sin dá bhforáiltear faoi na rialacha maidir le seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a dhéanamh ([102]) toisc nár tháinig na rialacha sin i bhfeidhm go dtí mí Eanáir 2012 agus, in aon chás, nach bhfuil feidhm acu maidir le hiompar d'iarnród.

(145) Maidir leis an tseirbhís a chur ar iontaoibh, i dteannta na n-argóintí a forbraíodh cheana i gcás an Chéad Chonartha (féach aithrisí (127) agus (128)), d'áitigh an Iodáil nach ndearnadh leis an Dara Conradh ach an caidreamh a bhí idir an Iodáil agus Trenitalia cheana ó bhí 2004 ann a chur ar bhonn foirmiúil, agus gur ghníomhaigh sí dá réir sin mar dheimhnitheoir a sholáthair deimhneacht dhlíthiúil maidir le comhaontuithe a bhí ann cheana. Ar thaobh amháin, bhí an Dara Conradh comhleanúnach leis an gCéad Chonradh a mhéid a choinnítear ar bun ann, den chuid is mó, na hoibleagáidí a leagtar amach sa Chéad Chonradh cheana, a n-eascraíonn roinnt de na hoibleagáidí sin as gníomhartha reachtacha agus conarthaí idirnáisiúnta. Ar an taobh eile, rinneadh comhpháirteanna fíor-riachtanacha an chonartha (i.e. seirbhísí a bhí le soláthar agus luach saothair) a shainiú agus a chomhaontú i measc na bpáirtithe ón tús. Ina leith sin, chuir an Iodáil in iúl gur bunaíodh le dlíthe buiséadacha bliantúla an Stáit, sular síníodh an conradh, na méideanna bliantúla cúitimh a bhí le híoc le Trenitalia as na seirbhísí poiblí a oibriú le linn na tréimhse a chumhdaítear leis an Dara Conradh.

([102]) Teachtaireacht ón gCoimisiún - Creat an Aontais Eorpaigh maidir le státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí (2011) in (IO C 8, 11.1.2012, lch. 15).

5.2.1.2. Na paraiméadair ar ar a mbonn a ríomhadh an cúiteamh, bunaíodh roimh ré iad ar bhealach oibiachtúil trédhearcach (an dara ceann de choinníollacha *Altmark*)

(146) Maidir leis an gCéad Chonradh (féach aithris (128)), mhaígh an Iodáil go raibh deimhneacht iomlán *ex ante* ann maidir leis an mbealach a raibh cúiteamh le cinneadh faoin Dara Conradh agus nach raibh i síniú an chonartha ina dhiaidh sin ach na heilimintí sin a chur ar bhonn foirmiúil. Thug sí ar aird, mar fhianaise, go raibh iompar na bpáirtithe i gcomhréir le téarmaí agus coinníollacha an chonartha i gcónaí, fiú murar síníodh an conradh go foirmiúil go dtí céim ina dhiaidh sin.

(147) Shonraigh an Iodáil gur sainíodh go bliantúil le dlíthe buiséadacha bliantúla an Stáit na méideanna cúitimh a bhí le híoc le Trenitalia as na seirbhísí a rinneadh faoin Dara Conradh fiú sular síníodh an conradh sin, á ghlacadh leis go raibh an conradh i bhfeidhm iarbhír. Ina barúlacha an 5-15 Feabhra 2018, shonraigh an Iodáil gur bunaíodh cheana le dlíthe buiséadacha bliantúla an Stáit, sular síníodh an Dara Conradh go foirmiúil, na méideanna cúitimh ab iníoctha le Trenitalia as na seirbhísí poiblí a oibríodh. ([103])

5.2.1.3. Gan róchúiteamh a bheith ann (an tríú ceann de choinníollacha *Altmark*)

(148) Chuir an Iodáil in iúl gur measadh na costais a thabhaigh Trenitalia faoin Dara Conradh ar bhonn na gcostas a d'íoc Trenitalia in 2004, i.e. an chéad bhliain den tréimhse a rialaítear leis an Dara Conradh. Bhí MIT ag brath ar ráitis tuairiscithe dheimhnithe, arna scrúdú agus arna bhformheas ag an Aireacht féin, agus arna bhfíorú ag gnólacht iniúchóireachta.

(149) De réir na hIodáile, leis an Dara Conradh cuireadh aon riosca róchúitimh as an áireamh *ex ante* trí shonrú a dhéanamh ar na seirbhísí a bhí á n-iarraidh agus ar na paraiméadair a sainíodh chun cúiteamh an ráitis cuntas ghaolmhair a ríomh. Níor féachadh ach le cothromaíocht airgeadais a bhaint amach leis an gcúiteamh a soláthraíodh do Trenitalia as PSOnna a chomhlíonadh (cúiteamh iomlán na gcostas a tabhaíodh as oibriú na seirbhíse), gan aon róchúiteamh.

(150) Ina barúlacha an 23 Bealtaine 2018, sholáthair an Iodáil na sonraí maidir leis an méid cúitimh a íocadh le Trenitalia agus maidir le méid ghlanchostais Trenitalia faoin Dara Conradh, mar a achoimrítear thíos:

Tábla 3

Cúiteamh as glanchostais Trenitalia faoin Dara Conradh

(Milliúin EUR (CBL as an áireamh))

	2004	2005	2006	2007	2008
Foráil chonarthach	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Cúiteamh a íocadh	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Glanchostais Trenitalia	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Thairis sin, mhaígh an Iodáil go raibh córas cuntasaíochta éifeachtach ar leithligh i bhfeidhm ag Trenitalia lena ndearnadh a oibríochtaí margadhbhunaithe a dheighilt ó oibríochtaí faoin Dara Conradh. Bhí seirbhísí lasta iarnróid á n-oibriú ag Trenitalia trína rannóg lasta, ar ar coinníodh cuntas ar leithligh laistigh de phlean cuntasaíochta foriomlán na cuideachta. Na seirbhísí a soláthraíodh faoi théarmaí margaidh, tuairiscíodh ar leithligh iad ó na seirbhísí a soláthraíodh faoi PSC, trí bhíthin modh cuntasaíochta costála arb amhlaidh na nithe seo a leanas ina leith: (i) leithdháil sé costais agus fáltais ar na seirbhísí margaidh agus ar na seirbhísí poiblí trí bhíthin córas spreagtha costais; (ii) rinne sé tuairisciú airgeadais ar na seirbhísí poiblí; (iii) dheimhnigh gnólacht iniúchóireachta neamhspleách é.

([103]) Mar shampla, maidir leis an gcúiteamh le haghaidh 2004, 2005 agus 2006, tagraítear in Airteagal 4 den Dara Conradh do na suimeanna a leithdháileadh sna caibidlí ábhartha den bhuiséad náisiúnta le haghaidh 2004, 2005 agus 2006 faoi seach.

5.2.1.4. An leibhéal cúitimh (an ceathrú ceann de choinníollacha *Altmark*)

(152) Ar na cúiseanna céanna a cuireadh i láthair i ndáil leis an gCéad Chonradh (féach aithris (132)), d'áitigh an Iodáil gur ghnóthas dea-riartha é Trenitalia, a bhí in ann a léiriú go raibh a leibhéil costas i gcomhréir le costais a iomaitheoirí agus a bhí in ann seirbhísí a sholáthar faoi dhálaí eacnamaíocha a bhí comhchosúil go substaintiúil leo siúd a thiocfadh as nós imeachta iomaíoch.

5.2.2. *Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil laistigh den Aontas Eorpach*

(153) An cúiteamh a bunaíodh faoin Dara Conradh as iompar ar bhealaí idirnáisiúnta (i.e. seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir agus seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima), mheas an Iodáil nach ndearna sé difear don iomaíocht agus nach raibh éifeacht ar an trádáil aige. B'amhlaidh sin toisc nár bunaíodh na hoibleagáidí taraife (agus an cúiteamh ina dhiaidh sin) ach i leith chéim náisiúnta na mbealaí agus toisc nach raibh iontu ach cion an-bheag de na hoibleagáidí iomlána a cuireadh ar iontaoibh Trenitalia.

5.2.3. *Cabhair atá ann cheana*

(154) De rogha air sin, dá dtiocfaí ar an gconclúid gur státchabhair a bhí sa chúiteamh a íocadh faoin Dara Conradh, shonraigh an Iodáil nár mhór an chabhair a mheas a bheith ina cabhair a bhí ann cheana go dtí léirscaoileadh iomlán an mhargaidh lasta iarnróid ar leibhéal an Aontais (1 Eanáir 2007). I ndáil leis sin, shonraigh an Iodáil gur cumhdaíodh leis an Dara Conradh roinnt de na hoibleagáidí a bhí sa Chéad Chonradh cheana, ([104]) oibleagáidí nár athraíodh ó thaobh a ngnéithe fíor-riachtanacha de. Ba í an t-aon oibleagáid nua a tugadh isteach faoin Dara Conradh liosta sonrach a choinneáil ar bun de shuiteálacha a bheadh ar oscailt don phobal le haghaidh na seirbhíse lasta sa tSairdín agus sa tSicil.

5.2.4. *Dlíthiúlacht*

(155) De réir na hIodáile, níor ghá fógra a thabhairt don Choimisiún faoin gcabhair. Mar is amhlaidh i gcás an Chéad Chonartha (féach aithrisí (133) go (135)), mheas an Iodáil gur tháinig an chabhair faoin díolúine ón réamhfhógra dá bhforáiltear in Airteagal 17(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

5.2.5. *Comhoiriúnacht*

(156) De rogha air sin, dá dtiocfadh an Coimisiún ar an gconclúid gur chabhair nua faoi réir fógra a thabhairt a bhí sa chúiteamh a íocadh faoin Dara Chonradh, mhaígh an Iodáil go raibh an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, arbh í an riail shubstainteach ab infheidhme tráth a íocadh an chabhair.

(157) Mar is amhlaidh i gcás an Chéad Chonartha (féach aithris (138)), d'áitigh an Iodáil go raibh na heilimintí uile a bunaíodh in Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 sa Dara Conradh agus nár cumhdaíodh leis ach go páirteach na costais a thabhaigh Trenitalia chun na seirbhísí a áirítear sa chonradh a dhéanamh.

(158) Ar deireadh, d'athdhearbhaigh an Iodáil an argóint, a forbraíodh cheana i gcás an Chéad Chonartha, go bhféadfaí a mheas freisin go bhfuil an Dara Conradh comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 nó faoi Airteagal 93 CFAE (féach aithris (139)). Níor thug sí aon údar leis sin, áfach.

([104]) Is iad sin, go háirithe, na hoibleagáidí taraife maidir leis na nithe seo a leanas: (i) iompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, (ii) iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima, (iii) iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta ó chalafort Trieste go dtí an Ungáir agus vice versa agus (iv) iompar lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín, agus an oibleagáid trasnú farantóireachta agus ainliú a oibriú le haghaidh iompar lasta idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil.

5.3. **An Tríú Conradh**

(159) Ina barúlacha an 24 Meitheamh 2014, mheas an Iodáil nár státchabhair a bhí sa chúiteamh a íocadh faoin Tríú Conradh toisc nár deonaíodh aon bhuntáiste do Trenitalia agus nach raibh aon saobhadh iomaíochta ann ná aon éifeacht ar an trádáil. De rogha air sin, mhaígh an Iodáil, fiú ag glacadh leis gur cabhair a bhí sa chúiteamh, go raibh an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 lena gcuirtear Airteagal 93 CFAE chun feidhme, agus dá bhrí sin go raibh sí go hiomlán comhsheasmhach le hAirteagal 93 CFAE freisin.

5.3.1. *Buntáiste*

(160) Mheas an Iodáil gur chomhlíon an Tríú Conradh gach ceann de cheithre choinníoll *Altmark*. Go sonrach, maidir leis an gCéad Chonradh agus an Dara Conradh, d'áitigh an Iodáil gur cháiligh na hoibleagáidí mar fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, gur sainíodh na hoibleagáidí sin go soiléir ón tús, gur bunaíodh na paraiméadair chúitimh roimh ré ar bhealach oibiachtúil trédhearcach agus nach raibh aon róchúiteamh ag Trenitalia.

5.3.1.1. Fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann (an chéad cheann de choinníollacha *Altmark*)

(161) I dteannta na n-argóintí a forbraíodh cheana maidir leis an gCéad Chonradh (féach aithrisí (123)-(126)) agus an Dara Conradh (féach aithrisí (142)-(144)), mheas an Iodáil go raibh gá leis an Tríú Conradh chun an teip mhargaidh a chumhdach, a rinne difear fós á dhéanamh aici do Dheisceart na hIodáile sa tréimhse 2008-2009.

(162) De réir na hIodáile, níor sholáthair oibreoirí príobháideacha seirbhísí iompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile atá inchomparáide le seirbhísí Trenitalia. Ba é ba chúis le heaspa spéise an mhargaidh sna naisc sin go raibh saintréithe ag baint le hiompar lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile (i dtéarmaí luaineacht éilimh agus srianta bonneagair) nár áirithigh brabúsacht leordhóthanach na seirbhíse, fiú san fhadtéarma.

(163) Ar thaobh amháin, d'fhág an bonneagar agus luí na talún i nDeisceart na hIodáile go raibh seirbhísí iompair lasta iarnróid costasach, i bhfianaise modúil traenach neamhleora, fánaí línte, leithead neamhleor agus costais farantóireachta. Líomhnaítear, tar éis earnáil an iompair lasta iarnróid a bheith oscailte don iomaíocht, go ndearna na gnóthais iarnróid nua a tháinig isteach comhchruinniú ar thrácht i dTuaisceart na hIodáile, agus go ndearna siad faillí sna naisc iarnróid le Deisceart na hIodáile a raibh struchtúr casta tionsclaíoch agus eagraíochtúil ag teastáil lena gcumhdach, agus a raibh costais arda táirgthe acu. ([105])

(164) Ar an taobh eile, bhí an éagothroime shainiúil i ndáileadh geografach na mbraislí tionsclaíocha san Iodáil ina cúis le héagothroime tráchta idir an Tuaisceart agus an Deisceart. Ar an gcéad dul síos, mheall Tuaisceart na hIodáile éileamh níos airde i dtéarmaí méid agus luacha araon. ([106]) Ar an dara dul síos, rinne éagothroime shuntasach trádála idir na bealaí isteach agus amach difear do sholáthar seirbhísí iarnróid i nDeisceart na hIodáile. ([107]) Ar an tríú dul síos, i gcás iompar lasta i nDeisceart na hIodáile, bhí an t-iompar de bhóthar i bhfad ní ba cheannasaí agus d'fhág sé go raibh an modh iarnróid ina phraghasghlacadóir le haghaidh gach cineáil earraí a raibh an modh iompair de bhóthar ina rogha mhalartach ina leith. ([108]) Go sonrach, rinne iomaitheoirí Trenitalia, go háirithe na hoibreoirí lóistíochta comhtháite, de ghnáth, freastal ar Dheisceart na hIodáile trí bhíthin iompar de bhóthar. ([109])

([105]) Is é sin, de thoradh saintréithe na mbealaí chuig Deisceart na hIodáile agus uaidh, bhí gá le rothstoc níos costasaí ná an rothstoc a úsáidtear le haghaidh seirbhísí aonualaigh traenach ar ghnáthbhealaí, amhail na bealaí idirnáisiúnta. Bhí cion níos airde de chostais sheasta i gceist freisin leis an líonra riachtanach suiteálacha a chothabháil agus méid leordhóthanach den chríoch náisiúnta a chumhdach.

([106]) Chuir an Iodáil in iúl go raibh céatadán níos ísle iompair traschórais le sonrú sa trácht i nDeisceart na hIodáile ná ar an leibhéal náisiúnta (34 % i gcomparáid le 39 %) chomh maith le sciar i bhfad níos mó de tháirgí talmhaíochta agus bia (17 % i gcás trácht chuig an deisceart nó ón deisceart, 9 % ar an iomlán ar scála náisiúnta).

([107]) Go sonrach, sreafaí aontreo ó na lárionaid táirgthe i dTuaisceart na hIodáile chuig lárionaid tomhaltais i nDeisceart na hIodáile ba ea an chuid ba mhó de shreafaí earraí d'iarnród san Iodáil. Sa treo droim ar ais, ba é an turas ba choitianta turais fillte vaigíní folmha (nach bhféadfadh lasta a iompar toisc nach raibh earraí ar bith le seoladh nó toisc nach raibh an lasta comhoiriúnach leis na vaigíní).

([108]) D'fhág sé sin gur lú an toilteanas a bhí ann íoc as na seirbhísí iompair iarnróid, agus dá bhrí sin gur lú rátaí margaidh an iompair lasta iarnróid ná rátaí an iompair náisiúnta fhoriomláin.

([109]) Luaigh an Iodáil cás DB Schenker agus NordCargo a raibh críochfoirt acu i dTuaisceart na hIodáile, a dtugtar 'calafoirt iarnróid' orthu, chun an t-athrú córa iompair ó iarnród go bóthar a dhéanamh.

(165) Shonraigh an Iodáil go raibh sé beartaithe leis an Tríú Conradh líonra íosta seirbhísí a áirithiú seachas naisc aonair. Ba é an réasúnaíocht a bhí leis sin a áirithiú go ndáilfí íosbheart línte agus nasc ar fud Dheisceart na hIodáile, chomh maith lena bpointí tionscnaimh/foirceanta: d'fhágfadh sé sin go bhféadfaí modh iarnróid, mar rogha mhalartach, a choinneáil ar bun faoi dhálaí a bheadh inbhuanaithe ó thaobh an gheilleagair de i gcomparáid leis an bpríomh-mhodh bóthair atá ceannasach. Neartódh sé sin comhtháthú réigiúnach agus cóimheá idir Tuaisceart agus Deisceart na hIodáile. Go sonrach, mheas an Iodáil go raibh na cuspóirí leasa phoiblí seo a leanas á saothrú ag na hoibleagáidí a shainaithnítear sa Tríú Conradh:

— *beartas agus sábháilteacht iompair*: cosc a chur ar 'bhánú' iomlán na gníomhaíochta iompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile, nach mór, agus comhchruinniú sa trácht lasta de mhodh bóthair sna réigiúin sin a sheachaint dá réir agus teorainn a chur leis an leibhéal timpistí bóthair; ([110])

— *beartas comhshaoil agus críochach*: rogha mhalartach inbhuanaithe ar iompar de bhóthar a sholáthar, agus méadú breise ar thruailliú agus ar phlódú bóthair a sheachaint dá réir sin, atá i bhfad ró-ard cheana i nDeisceart na hIodáile agus atá ar neamhréir le gairm turasóireachta fhormhór na limistéar lena mbaineann;

— *comhtháthú eacnamaíoch agus sóisialta*: nasc-chreatlach iompair d'iarnród, lena n-áirítear na bonneagair ghaolmhara, a dhaingniú i réigiúin na hIodáile lena mbaineann, creatlach ba cheart fanacht chomh haonchineálach lena bhfuil sa chuid eile den leithinis agus is féidir, bíodh is go bhfuil struchtúr íosta aige.

(166) Chun cur chuige a bhunú a bheadh oiriúnach chun soláthar seirbhísí lasta ar leibhéal a chumhdódh méid leordhóthanach den chríoch a áirithiú, rinne an Tríú Conradh athshainiú ar raon feidhme na n-oibleagáidí a forchuireadh ar Trenitalia (i gcomparáid leis an Dara Conradh) agus naisc idir réigiúin á gcur i dtábhacht. ([111]) D'eisiaigh an Iodáil an gá a bheadh le comhairliúchán poiblí margaidh a dhéanamh chun a léiriú gur ann do cheanglas seirbhíse poiblí agus chun a raon feidhme a bhunú i gceart.

(167) Maidir leis an tseirbhís a chur ar iontaoibh, mhaígh an Iodáil gur sainíodh agus gur rialaíodh comhpháirteanna fíor-riachtanacha an chonartha (i.e. seirbhísí atá le soláthar agus luach saothair) ón tús agus gur tugadh an conradh i gcrích go bunúsach chun caidrimh agus seirbhísí dlíthiúla agus ceangailteacha a bhí ann cheana a dheimhniú.

5.3.1.2. Na paraiméadair ar ar a mbonn a ríomhtar an cúiteamh, bunaítear roimh ré iad ar bhealach oibiachtúil trédhearcach (an dara ceann de choinníollacha *Altmark*)

(168) Maidir leis an gCéad Chonradh (féach aithris (128)) agus an Dara Conradh (féach aithris 146)), mhaígh an Iodáil go raibh deimhneacht iomlán *ex ante* ann maidir leis an mbealach a raibh cúiteamh le cinneadh faoin Tríú Conradh agus nach raibh i síniú an chonartha ina dhiaidh sin ach na heilimintí sin a chur ar bhonn foirmiúil, rud a ghníomhaigh go bunúsach mar dheimhnitheoir. Thug sí ar aird, mar fhianaise, go raibh iompar na bpáirtithe i gcomhréir le téarmaí agus coinníollacha an chonartha i gcónaí, fiú murar síníodh an conradh go foirmiúil go dtí céim ina dhiaidh sin.

(169) Maidir leis an Tríú Conradh go háirithe, mhaígh an Iodáil gur leagadh síos cheana an creat dlíthiúil lena rialaítear na seirbhísí i gceist (e.g. coinníollacha oibriúcháin agus cuntasaíochta agus tuairiscithe na seirbhísí chun críche cúitimh, raon feidhme agus ríomh an chúitimh) agus gurbh infheidhme é ó thús na dtréimhsí a chumhdaítear leis na conarthaí. De réir na hIodáile, bhí deimhneacht iomlán *ex ante* ann maidir leis an mbealach ar cinneadh cúiteamh, toisc gur bunaíodh na paraiméadair (ar ar a mbonn a ríomhadh an cúiteamh) roimh ré bunaithe ar phlean gnó airgeadais, agus na costais a raibh coinne leo agus na hioncaim arna nginiúint ag an tseirbhís a soláthraíodh á gcur san áireamh.

([110]) Mar thaca leis an argóint sin, luaigh an Iodáil conclúidí an imscrúdaithe aimsithe fíoras a rinne an Naoú Coiste Parlaiminteach, inar luadh an méid seo a leanas: '*maidir le hiompar lasta d'iarnród freisin, is chun leas an phobail é conradh seirbhíse poiblí a thabhairt i gcrích, chun úsáid cineálacha malartacha iompair a spreagadh de rogha ar iompar de bhóthar, agus is léir go mbeidh iarmhairtí dearfacha aige sin ar an gcomhshaol agus ar shábháilteacht iompair*'.

([111]) Naisc Thuaidh/Theas agus naisc Theas/Theas den chuid is mó. I bprionsabal, ní dhearnadh naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile a eisiamh, fad a bhí gá leo chun an tseirbhís chuig Deisceart na hIodáile a dhéanamh trí shreafaí tráchta a iompar a raibh a méid róbheag.

(170) Maidir leis an Dara Conradh, ina barúlacha an 5-15 Feabhra 2018, shonraigh an Iodáil gur bunaíodh cheana le dlíthe buiséadacha bliantúla an Stáit, sular síníodh an Tríú Conradh go foirmiúil, na méideanna cúitimh ab iníoctha le Trenitalia as na seirbhísí poiblí a oibríodh. ([112])

5.3.1.3. Gan róchúiteamh a bheith ann (an tríú ceann de choinníollacha *Altmark*)

(171) D'áitigh an Iodáil go raibh an cúiteamh a soláthraíodh do Trenitalia as PSOnna a chomhlíonadh dírithe ar na costais a tabhaíodh as oibriú na seirbhíse a chúiteamh ina n-iomláine, agus air sin amháin, gan aon róchúiteamh. I ndáil leis sin, chuir an Iodáil in iúl go ndearnadh aon riosca róchúitimh a eisiamh *ex ante* leis an gconradh trí shonrú a dhéanamh ar na seirbhísí a bhí á n-iarraidh agus ar na critéir chúitimh a ríomhadh ar bhonn traeinchiliméadair in aghaidh na bliana. Go deimhin, níor tharla riamh aon róchúiteamh as seirbhísí, agus tuairiscíodh corrlaigh mhóra tearc-chúitimh.

(172) Mar thaca leis an méid thuas, sholáthair an Iodáil na sonraí a bhaineann le costais agus cúiteamh Trenitalia le haghaidh na tréimhse 2009-2014 agus na ráitis tuairiscithe dheimhnithe chomhfhreagracha, arna scrúdú agus arna bhformheas ag MIT féin, agus arna bhfíorú ag gnólacht iniúchóireachta. Shonraigh an Iodáil go raibh córas cuntasaíochta éifeachtach ar leithligh i bhfeidhm ag Trenitalia lena ndearnadh a oibríochtaí margadhbhunaithe a dheighilt ó na hoibríochtaí faoin Tríú Conradh.

(173) Ina barúlacha an 4 Samhain 2015 agus an 23 Bealtaine 2018, rinne an Iodáil soiléiriú breise ar an méid cúitimh a íocadh le Trenitalia agus ar ghlanchostais Trenitalia faoin Tríú Conradh, mar a achoimrítear thíos.

Tábla 4

Cúiteamh as glanchostais Trenitalia faoin Tríú Conradh

(Milliúin EUR (CBL as an áireamh))

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Foráil chonarthach	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Cúiteamh a íocadh	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Glanchostais Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. An leibhéal cúitimh (an ceathrú ceann de choinníollacha *Altmark*)

(174) Maidir leis an gCéad Chonradh (féach aithris (132)) agus an Dara Conradh (féach aithris (152)), mheas an Iodáil gur ghnóthas 'dea-riartha' é Trenitalia, a bhí in ann a léiriú go raibh a leibhéil costas i gcomhréir le costais a iomaitheoirí agus a bhí in ann seirbhísí a sholáthar faoi dhálaí eacnamaíocha a bhí comhchosúil go substaintiúil leo siúd a thiocfadh as nós imeachta iomaíoch.

(175) Thagair an Iodáil do staidéar an 9 Deireadh Fómhair 2012, maidir leis an Tríú Conradh, a coimisiúnaíodh don chomhairleoir PriceWatersCooper ('**PWC**') agus a soláthraíodh don Choimisiún roimh an gcinneadh tosaigh (**'Staidéar PWC 1'**) chun teacht ar an gconclúid gur cinneadh an cúiteamh ar bhonn na hanailíse a rinneadh ar chostais Trenitalia i gcomhréir le tagarmharcanna Eorpacha. Go sonrach, d'áitigh an Iodáil go raibh rothstoc Trenitalia agus a mheánchostas oibriúcháin in aghaidh an traeinchiliméadair i gcomhréir leis na costais a thuairiscigh oibreoirí Eorpacha eile atá comhchosúil leis ina méid agus a sholáthraíonn seirbhísí comhchosúla.

([112]) Thagair an Iodáil d'Airteagal 2(4-quaterdecies) de Dhlí Foraithne Uimh. 225 an 29 Nollaig 2010, (arna thiontú i nDlí Uimh. 10 an 26 Feabhra 2011) lenar údaraíodh don Aireacht Geilleagair agus Airgeadais na cistí arna leithdháileadh le buiséad an Stáit le haghaidh 2009-2010 maidir le PSOnna ab infheidhme i ndáil leis an earnáil iompair iarnróid a íoc le Trenitalia, go dtí go dtabharfaí an conradh seirbhíse nua i gcrích go críochnaitheach.

(176) Sainaithníodh le Staidéar PWC 1 sé ghnóthas iarnróid ([113]) a bhí ag oibriú san Aontas a mheas sé a bheith oiriúnach chun sampla gnóthas a bhunú a raibh a méid sách inchomparáide le méid Trenitalia. Sonraíodh leis an staidéar gur chláraigh na sé chuideachta sin trácht bliantúil ba mhó ná 25 mhilliún traeinchiliméadar agus 10 mbilliún tona-chiliméadar in 2009 agus 2010. ([114]) Thairis sin, míníodh sa staidéar go raibh modhanna iompair leordhóthanacha ag na gnóthais sin. Chun tacú leis an toradh sin, rinneadh meastachán sa staidéar ar an líon tonaí a iompraíodh in aghaidh an vaigín luchtaithe chun meastachán a dhéanamh ar an meántoilleadh a d'iompair vaigín aonair go héifeachtach; an líon luchtuithe bliantúla in aghaidh an vaigín, lena léirítear úsáid éifeachtach an mhodha iompair; agus meánfhad iompair 1 tona amháin earraí (tona-chiliméadair a iompraíodh) chun sainiúlachtaí an ghréasáin iarnróid ar ar oibrigh na gnóthais a shainaithint. ([115]) De réir Staidéar PWC 1, an líon tonaí a iompraíodh in aghaidh an vaigín luchtaithe arna chlárú ag Trenitalia in 2009 (41 thona in 2009 agus 2010), tá sé i gcomhréir le hairmheán an phiara (42 in 2009 agus 44 in 2010), rud a léiríonn go raibh Trenitalia feistithe go leormhaith i bhfianaise an tráchta a cláraíodh, agus is amhlaidh sin go háirithe ó tharla go bhfuil an meánachar iompair níos faide san Iodáil (307 km in 2009 agus 288 km in 2010) ná airmheán an tsampla (272 km in 2009 agus 264 km in 2004).

(177) A mhéid a bhaineann leis an rothstoc, sonraíodh le Staidéar PWC 1 nárbh fhéidir sonraí a fháil maidir leis na rothstoic a úsáidtear go heisiach chun earraí a iompar.Dá bhrí sin, cuireadh san áireamh i Staidéar PWC 1 an flít iomlán a d'úsáid na gnóthais a bhí sa sampla agus a úsáideadh chun paisinéirí agus earraí araon a iompar. Tháinig sé ar an gconclúid go raibh rothstoc Trenitalia leordhóthanach i gcomparáid leis an rothstoc a úsáideann na cuideachtaí atá sa sampla: Le hinneall féinghluaiste amháin, sholáthair Trenitalia 69 000 traeinchiliméadar ar an meán in 2009 (81 000 in 2010) ach sholáthair a iomaitheoirí 56 000 traeinchiliméadar ar an meán in 2009 agus 53 000 traeinchiliméadar ar an meán in 2010. ([116])

(178) D'fhonn éifeachtúlacht oibriúcháin Trenitalia a léiriú, rinneadh comparáid i Staidéar PWC 1 idir an meánchostas oibriúcháin in aghaidh an traeinchiliméadair a bhí ag na gnóthais sa sampla agus meánchostas oibriúcháin Trenitalia. De réir an staidéir, is í an mhéadracht sin (costas in aghaidh an traeinchiliméadair) an mhéadracht is ábhartha chun éifeachtúlacht na ngnóthas iarnróid a bhunú, ós rud é nach dtugann na costais oibriúcháin mhéadracha in aghaidh an tona-chiliméadair léiriú leormhaith ar éifeachtúlacht na cuideachta. Maítear i Staidéar PWC 1 go bhféadfadh saintréithe sonracha an éilimh (éagothroime sreafaí ar bhealach ar leith, cineálacha earraí a iompraítear, etc.) nó saintréithe sonracha an ghréasáin iarnróid (uasfhad traenacha, cineálacha leithead a úsáidtear, etc.) na costais oibriúcháin mhéadracha in aghaidh an tona-chiliméadair a laobhadh, rud a d'fhéadfadh difear a dhéanamh dá réir sin dá gcuireann na gnóthais iarnróid ar fáil.

(179) Cuireadh san áireamh san anailís costais oibriúcháin iomlána Trenitalia agus na ngnóthas atá sa sampla (glan ó na costais amúchta agus ó chánacha), lena n-áirítear gníomhaíochtaí náisiúnta agus idirnáisiúnta araon agus gníomhaíochtaí paisinéirí agus lasta araon. Mar sin féin, rinneadh dhá chuideachta (Ceske Drahy atá bunaithe sa tSeicia agus Polskie Koleje Państwowe atá bunaithe sa Pholainn) a eisiamh ón sampla i Staidéar PWC 1, toisc gur measadh go raibh a meánchostais in aghaidh an fhostaí (níos lú ná EUR 20 000) i bhfad ní b'ísle i gcás an dá chuideachta sin ná an chuid eile den sampla (EUR 50 000) ná i gcás Trenitalia.

(180) Thángthas ar an gconclúid i Staidéar PWC 1:

— go raibh costais oibriúcháin Trenitalia in aghaidh an traeinchiliméadair idir EUR 22,1 agus 22,5 in aghaidh an traeinchiliméadair, méid a bhí i gcomhréir leis na costais a chláraigh ÖBB, DB agus SNCF (idir EUR 21,8 in aghaidh an traeinchiliméadair agus EUR 22,6 in aghaidh an traeinchiliméadair); ([117])

([113]) Sa sampla a bunaíodh leis an staidéar, cuimsítear an t-oibreoir Osterreichische BundesBahnen (ÖBB) atá bunaithe san Ostair, Deutsche Bahn AG (DB) atá bunaithe sa Ghearmáin, SNCF atá bunaithe sa Fhrainc, Ceske Drahy (CD) atá bunaithe sa tSeicia, Polskie Koleje Państwowe (PKP) atá bunaithe sa Pholainn agus Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS) atá bunaithe san Eilvéis.

([114]) Sonraíodh leis an staidéar gur bhain gnóthais eile den Aontas (Lietuvos geležinkeliai (LG) sa Liotuáin, Valtion Rautatiet (VR) san Fhionlainn agus Latvijas dzelzceļš (LDz) sa Laitvia) leibhéil chomhchosúla amach i dtéarmaí trácht bliantúil ach gur lú na leibhéil a oibríodh de réir tona-chiliméadar. In aon chás, sonraíodh leis an staidéar gur oibrigh na gnóthais sin ar ghréasán iarnróid a bhí i bhfad ní ba lú agus a raibh leithead ní ba mhó aige ná gréasán iarnróid na hIodáile, agus gur léirigh siad saintréithe éagsúla dá réir. Dá bhrí sin, eisiadh na gnóthais sin ón sampla sa staidéar.

([115]) Is éard a nochtann meánachar níos faide dáileadh mór na n-acmhainneachtaí táirgeachta ar chríoch amháin, as a dtagann dá réir sin méideanna bliantúla níos ísle earraí arna n-iompar.

([116]) Leathanach 35 de Staidéar PWC 1.

([117]) Leathanach 36 de Staidéar PWC 1. Eisiadh SBB/CFF/FFS ón staidéar toisc go raibh na meánchostais oibriúcháin in aghaidh an traeinchiliméadair ní ba mhó ná EUR 30 in aghaidh an traeinchiliméadair.

— go raibh meánfháltais fhoriomlána Trenitalia (ioncam in aghaidh an traeinchiliméadair), a bhí idir EUR 14,8 agus 15,7 in aghaidh an traeinchiliméadair, ní b'ísle ná na fáltais a chláraigh ÖBB, DB agus SNCF (idir EUR 23,2 in aghaidh an traeinchiliméadair agus EUR 18,7 in aghaidh an traeinchiliméadair). ([118])

(181) Rinne an Iodáil fáltais ísle Trenitalia a mhíniú trí aird a tharraingt ar an staid mhargaidh an-éagsúil ina raibh iomaitheoirí Trenitalia ag oibriú (i dtéarmaí iomaíochta le seirbhísí iompair lasta eile agus i dtéarmaí an chineáil lasta a iompraíodh). ([119]) Shonraigh sí go raibh an difríocht i ngeall, freisin, ar an méid neamh-aonchineálach lasta a iompraíodh in aghaidh na traenach ar an meán (srianta bonneagair agus éagothroime trádála idir na bealaí isteach agus amach i nDeisceart na hIodáile agus praghsanna luaineacha na gcineálacha earraí a iompraíodh).

(182) De réir na hIodáile, ba iad seo a leanas na tosca a rinne difear don chostas foriomlán traeinchiliméadair a bhain le soláthar na seirbhísí a chumhdaítear leis an Tríú Conradh: (i) an gá le rothstoc rómhór a bheith ann, lena n-áirítear innill féinghluaiste agus vaigíní; (ii) an deacracht a bhaineann leis an úsáid is fearr a bhaint as acmhainní daonna agus sócmhainní táirgthe, mar gheall ar luasteorainneacha diana; (iii) srianta bonneagair agus lóistíochta. ([120])

(183) Ina theannta sin, agus aird ar leith á tabhairt ar thrácht chuig an tSicil/ón tSicil, chuir an Iodáil an méid seo a leanas in iúl:

— Tá fad traenach teoranta go mór mór sa tSicil, áit nach féidir é a bheith níos faide ná 400 m sa chaoi go mbeifear in ann báid farantóireachta a luchtú chun go rachaidh siad trasna Caolas Messina.

— Chun Caolas Messina a thrasnú tá gá le struchtúir táirgthe thiomnaithe chun na vaigíní a thaistealaíonn chuig an oileán agus mórthír na hIodáile agus ar ais uathu a láimhseáil, a luchtú ar na báid farantóireachta agus a iompar ar muir.

— Thart ar EUR 6 000 atá sa chostas measta a bhaineann le gach traein a iompar de bhád farantóireachta ó chladach go cladach (lena n-áirítear bordáil agus díbhordáil). Méadaíonn an costas nuair a iompraítear lasta guaiseach chuig an oileán agus uaidh, toisc go bhfuil turas farantóireachta tiomnaithe ag teastáil lena aghaidh, agus uasmhéid ceithre vaigín in aghaidh an turais ann.

(184) Ar bhonn Staidéar PWC 1, tháinig an Iodáil ar an gconclúid:

— go raibh Trenitalia feistithe le modhanna iompair leordhóthanacha i gcomparáid le gnóthais de chuid an Aontais atá comhchosúil leis ina méid;

— go bhfuil costais oibriúcháin Trenitalia in aghaidh an traeinchiliméadair i gcomhréir lena phiaraí;

— go bhfuil fáltais Trenitalia i bhfad níos ísle (25 % níos ísle) ná a phiaraí mar gheall ar thosca eisiginiúla (struchtúr an mhargaidh iompair de thalamh agus srianta bonneagair a dhéanann difear do phraghsanna).

([118]) Leathanaigh 38-39 de Staidéar PWC 1.

([119]) Tugtar le fios leis an staidéar go ndéanann na tosca sin difear don phraghas agus do na fáltais. Bhí sciar 10 % den mhargadh ag an ngnóthas iarnróid in iompar iomlán earraí de thalamh san Iodáil in 2009, i gcomparáid le sciar 20 % sa sampla. Ba é EUR 3,60 an meánioncam in aghaidh 100 tona-chiliméadar Trenitalia, an méid ab ísle den sampla (airmheán EUR 4,42).

([120]) Go sonrach, mhínigh an Iodáil an méid seo a leanas:

— I bhfianaise fhad inúsáidte an riain i stáisiúin, tá an fad traenach incheadaithe níos lú ná an fad a cheadaíonn Ballstáit eile (mar a bhfuil sé idir 750 m agus 550 m, mar riail).

— I bhfianaise an uasualaigh acastóra incheadaithe le haghaidh traenacha i nDeisceart na hIodáile (20 tona in aghaidh an acastóra i gcomparáid le 22,5 tona in aghaidh an acastóra mar chaighdeán náisiúnta agus caighdeán an Aontais), tá dearbhmheáchan agus sainmheáchan na n-earraí is féidir a iompar d'iarnród teoranta.

— I bhfianaise teorainneacha leithid luchtaithe atá níos déine ná na teorainneacha atá i bhfeidhm sa chuid eile den Iodáil agus ar an ngréasán iarnróid Eorpach, tá gá le vaigíní plánacha an-íseal agus ní féidir coimeádáin mhóra d'ardtoilleadh a iompar. Cuireann sé sin cosc freisin ar fhorbairt chóras 'an mhórbhealaigh rollaigh' is gá le haghaidh iompar idirmhódúil iarnróid agus bóthair.

— I bhfianaise ráta ard línte iarnróid neamhleictrithe, ní mór do chuideachtaí iarnróid innill féinghluaiste leictreacha agus díosail araon a úsáid, rud is cúis le díbharainneachtaí táirgeachta agus tearcúsáid inneall féinghluaiste.

— I bhfianaise fhad na dturas traenach, tá an meánlíon traenacha a imíonn in aghaidh an lae níos ísle ná an meánlíon ar naisc eile (luaigh an Iodáil go n-imíonn dhá thraein ar an meán in aghaidh an lae chuig Deisceart na hIodáile agus ó Dheisceart na hIodáile i gcomparáid le trí thraein go leith a imíonn ar an meán de ghnáth). Dá thoradh sin, is rómhór agus tearcúsáidte an líonra táirgthe ball foirne nach mbíonn ag taisteal le haghaidh oibríochtaí talún.

— Mar gheall ar an gcostas ard a bhaineann le rothstoc a aistriú le haghaidh na hoibre cothabhála sonraí is gá a dhéanamh ag ceardlanna i Lár agus i dTuaisceart na hIodáile, tá díbharainneachtaí ionsuite sa líonra cothabhála.

(185) Tá an difríocht sin idir fáltais Trenitalia agus fáltais a iomaitheoirí níos mó fós i gcás na seirbhísí a chúitítear faoin Tríú Conradh lena n-áirítear seirbhísí idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile. Ina fhianaise sin, mheas an Iodáil gur cosúil gur míthuiscint is bun leis an amhras a chuir an Coimisiún in iúl sa chinneadh tosaigh. Líomhnaítear gur thagair an Coimisiún do chostais níos mó a bheith ann in aghaidh an tona-chiliméadair arna iompar ar naisc le Deisceart na hIodáile, agus tháinig sé ar an gconclúid go bhféadfadh sé sin a bheith mar thoradh ar leibhéal éifeachtúlachta níos ísle Trenitalia.Mar sin féin, de réir na hIodáile, is é an rud is gá a léiriú faoin gceathrú ceann de cheanglais *Altmark* gur gnóthas dea-riartha é tairbhí an chúitimh, agus go bhfuil sé in ann a léiriú dá bhrí sin go bhfuil a leibhéil costas i gcomhréir le costais a iomaitheoirí agus go bhfuil sé in ann seirbhísí a sholáthar faoi dhálaí eacnamaíocha atá comhchosúil go substaintiúil leo siúd a thiocfadh as nós imeachta iomaíoch.I ndáil leis sin, is é an táscaire atá le cur san áireamh go beacht an meánchostas oibriúcháin in aghaidh an traeinchiliméadair, rud a léiríonn i gceart costas aonaid na seirbhíse lena mbaineann.

(186) Maidir leis an táscaire ar an gcostas in aghaidh an tona-chiliméadair, maíonn an Iodáil nach bhfuil sé ábhartha chun an ceathrú ceann de cheanglais *Altmark* a chur i bhfeidhm maidir leis an gcás seo. Tá cuspóir difriúil ag an táscaire sin: is é is aidhm dó tosca míbhuntáisteacha comparáideacha a shainaithint a dhéanann difear struchtúrach do na seirbhísí iompair lasta iarnróid idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile, arb iad go beacht is cúis leis na teipeanna margaidh agus, dá bhrí sin, leis an idirghabháil phoiblí atá i gceist. Maíonn an Iodáil nach bhfuil aon bhaint ag na tosca sin le héifeachtúlacht Trenitalia; a mhalairt ar fad, is tosca eisiginiúla iad atá go hiomlán neamhspleách ar Trenitalia ach a bhfuil an tionchar céanna acu ar Trenitalia agus a bheadh acu ar aon oibreoir eile.

5.3.2. *Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil laistigh den Aontas Eorpach*

(187) Shéan an Iodáil go ndearna an Tríú Conradh aon saobhadh ar an iomaíocht ná go raibh aon éifeacht aige ar thrádáil laistigh den Aontas.

(188) Ar an gcéad dul síos, mhaígh an Iodáil, tar éis léirscaoileadh an mhargaidh lasta iarnróid ar an leibhéal náisiúnta agus ar leibhéal an Aontais, gur dhírigh an iomaíocht sa mhargadh ar na bealaí is brabúsaí i dTuaisceart na hIodáile agus nár bhain sí le trácht i nDeisceart na hIodáile.

(189) Thairis sin, d'áitigh an Iodáil gur chuir an córas cuntasaíochta ar leithligh a ghlac Trenitalia bac ar aon chineál sreafa acmhainní poiblí i bhfabhar ghníomhaíochtaí eile an ghnóthais. B'fhíor sin go háirithe ó tharla nár leordhóthanach an cúiteamh chun an t-easnamh oibriúcháin a thaifead Trenitalia a chumhdach i ndáil leis na hoibleagáidí a forchuireadh faoin Tríú Conradh.

5.3.3. *Dlíthiúlacht*

(190) An díolúine ó réamhfhógra dá bhforáiltear in Airteagal 17(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, mheas an Iodáil go raibh feidhm aici freisin maidir leis na cúitimh a fuair Trenitalia faoin Tríú Conradh, toisc go raibh na hoibleagáidí i gceist mar thoradh ar chinntí a rinne údaráis phoiblí, bíodh is gur áiríodh i gconradh iad.

5.3.4. *Comhoiriúnacht*

(191) De rogha air sin, dá dtiocfaí ar an gconclúid gur chabhair nua faoi réir fógra a thabhairt a bhí sa chúiteamh a íocadh faoin Tríú Conradh, mhaígh an Iodáil go raibh an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, ós rud é gur tháinig an caidreamh conarthach a cuireadh ar bhonn foirmiúil leis an gconradh sin chun cinn in 2009 agus, dá bhrí sin, fad a bhí Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 fós i bhfeidhm.

(192) Maidir le dáta sínithe an Tríú Conradh (3 Nollaig 2012), mheas an Iodáil go raibh feidhm ag Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 go dtí an 3 Nollaig 2012 agus an dáta sin san áireamh. Ós rud é go bhforáiltear le hAirteagal 10(1) de Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007, atá i bhfeidhm ó bhí an 3 Nollaig 2009 ann, '*[go n-aisghairtear] leis seo Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Leanfaidh a chuid forálacha, áfach, d'fheidhm a bheith acu i ndáil le seirbhísí iompair lastais ar feadh tréimhse trí bliana tar éis teacht i bhfeidhm don Rialachán seo*', mheas an Iodáil gur tharla an dáta deiridh i gcomhthráth le deireadh an lae chéanna i mí na Nollag (i.e. an 3 Nollaig) den tríú bliain tar éis theacht i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007, i.e. an 3 Nollaig 2012. ([121])

([121]) Bhraith an Iodáil ar Airteagal 3(2)(c) de Rialachán (CEE, Euratom) Uimh. 1182/71 ón gComhairle an 3 Meitheamh 1971 lena leagtar síos na rialacha is infheidhme maidir le tréimhsí ama, dátaí agus téarmaí ar dá réir, i gcás ina sloinntear tréimhse ama i mblianta, a chríochnóidh sí (*dies ad quem*) '*ar dhul in éag na huaire deireanaí de cibé lá den tseachtain dheireanach, den mhí dheireanach nó den bhliain dheireanach arb é an lá céanna den tseachtain é, nó a tharlaíonn an dáta céanna, leis an lá óna gcuirtear tús leis an tréimhse*'.

(193) Ina barúlacha an 24 Meitheamh 2014, chuir an Iodáil in iúl go soiléir go raibh ról tábhachtach ag comhaontú agus fiú síniú an Tríú Conradh faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 sa mheasúnú ar a chomhoiriúnacht leis an margadh inmheánach. Don todhchaí, chuir an Iodáil in iúl go raibh sé beartaithe ag MIT sainiú ceart a dhéanamh ar na bearta atá le déanamh chun tacú le hiompar lasta iarnróid agus lena úsáideoirí.

(194) Mar is amhlaidh i gcás an Chéad Chonartha (féach aithris (138)) agus an Dara Conradh (féach aithris (157)), d'áitigh an Iodáil go raibh na heilimintí uile a bunaíodh in Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 sa Tríú Conradh agus nár cumhdaíodh leis ach go páirteach na costais a thabhaigh Trenitalia chun na seirbhísí a áirítear sa chonradh a dhéanamh.

(195) Ar deireadh, d'athdhearbhaigh an Iodáil an argóint, a forbraíodh cheana maidir leis an gCéad Chonradh (féach aithris (139)) agus an Dara Conradh (féach aithris (158)), go bhféadfaí a mheas go bhfuil an Tríú Conradh, freisin, comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 nó faoi Airteagal 93 CFAE. Níor thug sí aon údar leis sin, áfach.

5.4. **Leanúnachas eacnamaíoch**

(196) Ón 1 Eanáir 2017, bhí Mercitalia Rail ina úinéir nua ar rannóg lasta Trenitalia.

(197) Ina n-aighneacht an 11 Aibreán 2023 maidir leis an leanúnachas eacnamaíoch idir Trenitalia agus Mercitalia Rail, mhínigh údaráis na hIodáile gurb é Mercitalia Rail, faoi dhlí na hIodáile, an comharba dlíthiúil ar Trenitalia ar an margadh iompair lasta iarnróid ina cháil mar úinéir nua ar rannóg lasta Trenitalia.

(198) Mhínigh údaráis na hIodáile, áfach, nach raibh i gceist leis an gcomharbas dlíthiúil sin go n-aistreofaí oibleagáidí aisíocaíochta chuig Mercitalia Rail a d'fhéadfadh eascairt as aon chinneadh gur deonaíodh cabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach do Trenitalia chun seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar roimh bhunú na seach-chuideachta. Dar leo, ba ar Trenitalia i gcónaí a bhí na hoibleagáidí sin toisc nach raibh siad inchurtha i leith rannóg lasta Trenitalia. ([122]) I ndáil leis sin, shonraigh údaráis na hIodáile an méid seo a leanas ina bhfreagra an 11 Aibreán 2023: (i) dá mbeadh sé beartaithe ag Trenitalia na hoibleagáidí sin a aistriú chuig Mercitalia Rail, bheidís luaite go sainráite aige sa ghníomh bunaithe seach-chuideachta; (ii) tráth bunaithe na seach-chuideachta bhí an Tríú Conradh imithe in éag cheana, agus (iii) ní raibh i gceist le bunú na seach-chuideachta ach atheagrú gnó laistigh de Ghrúpa FS.

6. **BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA**

6.1. **Comhphobal na gCuideachtaí Eorpacha Iarnróid agus Bonneagair**

(199) Déanann Comhphobal na gCuideachtaí Eorpacha Iarnróid agus Bonneagair ('**CER**') ionadaíocht do 75 ghnóthas iarnróid (Grúpa FS ina measc) agus do chuideachtaí bonneagair ón Aontas, ó na tíortha is iarrthóirí agus ó thíortha na mBalcán Thiar, ón Iorua agus ón Eilvéis.

(200) Ina bharúlacha an 18 Meitheamh 2014, mheas CER, faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, go bhféadfadh údar a bheith le PSOnna a fhorchur agus/nó PSCanna a thabhairt i gcrích maidir le hiompar lasta iarnróid a sholáthar chun geilleagar inbhuanaithe, an comhtháthú réigiúnach agus cóimheá idir an baile agus an tuath a fhorbairt agus, an tráth céanna, an t-athrú córa iompair, ó iompar lasta de bhóthar go hiompar lasta d'iarnród, a chur chun cinn.

(201) Chuir sí in iúl gur tugadh an deis do na Ballstáit iompar lasta iarnróid a chistiú agus a chur chun cinn le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, a bhí infheidhme maidir le seirbhísí iompair lasta go dtí an 3 Nollaig 2012. Tháinig sí ar an gconclúid go gcáilíonn seirbhís mar sheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta i gcás ina mbeidh riosca ann nach gcumhdófaí le seirbhísí iomaíocha cuid shubstaintiúil de riachtanais na saoránach agus na dtomhaltóirí.

([122]) Faoi Airteagal 2 den ghníomh bunaithe seach-chuideachta, gach oibleagáid agus dliteanas a bhaineann le fíorais nó imthosca a tháinig chun cinn roimh bhunú na seach-chuideachta agus nach raibh inchurtha i leith an bhrainse gnó aistrithe, bhí siad le bheith ar Trenitalia i gcónaí.

6.2. **FerCargo**

(202) Déanann FerCargo ionadaíocht do 17 ngnóthas iarnróid ([123]) (cuideachtaí poiblí chomh maith le cuideachtaí príobháideacha) a chuireann seirbhísí lasta iarnróid ar fáil san Iodáil.

(203) Ina bharúlacha an 8 Iúil 2014, d'áitigh FerCargo gur threisigh an cúiteamh a thug an Iodáil do Trenitalia seasamh Trenitalia ar an margadh lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile chun aimhleas na ngnóthas lasta iarnróid eile a d'fhéadfadh seirbhísí lasta iarnróid a sholáthar ar an margadh sin.

(204) Níor ghlac FerCargo aon seasamh maidir leis an gCéad Chonradh. Maidir leis an Dara Conradh agus an Tríú Conradh, mheas FerCargo gur státchabhair i bhfabhar Trenitalia a bhí sa chúiteamh, ós rud é nár comhlíonadh ceithre chritéar *Altmark*, agus gur shaobh PSCanna an iomaíocht agus go raibh éifeacht acu ar thrádáil. Chuir sé in iúl gur le grúpaí idirnáisiúnta iad formhór na gcuideachtaí a bhí ag oibriú ar mhargadh na hIodáile, i.e. Nordcargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria), nó go raibh siad ag oibriú ó Bhallstát go chéile (e.g. Rail Traction Company).

(205) Ina theannta sin, cheistigh FerCargo comhoiriúnacht na státchabhrach leis an margadh inmheánach.

(206) Ar an gcéad dul síos, ní raibh FerCargo ar an eolas faoi aon chomhairliúchán poiblí a rinne údaráis na hIodáile chun a fháil amach an raibh gá le seirbhísí iompair lasta iarnróid a mbeadh an raon feidhme agus na saintréithe céanna acu agus atá ag na seirbhísí a cuireadh ar iontaoibh Trenitalia. Rinne FerCargo gearán nár chuir údaráis na hIodáile san áireamh an líon oibreoirí atá ag méadú, de rogha mhalartach ar an oibreoir reatha, a thosaigh ag oibriú i nDeisceart na hIodáile ó 2006. Mhaígh FerCargo go bhféadfadh a chomhaltaí seirbhísí a áirithiú a bheadh inchomparáide leis na seirbhísí a sholáthraíonn Trenitalia i dtéarmaí leanúnachais, tráthrialtachta agus minicíochta, acmhainneachta agus rátaí, rud a d'fhágfadh nach mbeadh gá le PSCanna. Luaigh sé go raibh dhá chuideachta ann cheana, i dteannta Trenitalia agus sular tugadh an Tríú Conradh i gcrích, a bhí ag oibriú ar naisc Campania/Tuaisceart na hIodáile ([124]) agus Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, ([125]) agus go raibh cúig chuideachta ann a d'fhéadfadh tosú ar naisc Campania/Calabria, ([126]) Molise/Apulia, ([127]) Apulia/Basilicata, ([128]) Campania/Apulia, ([129]) Basilicata/Calabria, ([130]) agus naisc laistigh de Campania, ([131]) Calabria ([132]) agus Apulia, ([133]) a oibriú toisc go raibh an deimhniú ba ghá acu.

([123]) 1. Adriafer S.r.l., 2. Captrain Italia S.r.l., 3. Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A., 4. DB Cargo Italia S.r.l., 5. Dinazzano PO S.p.A., 6. Ferrotramviaria S.p.A., 7. Ferrovie della Calabria S.r.l., 8. FuoriMuro S.r.l., 9. GTS Rail S.p.A., 10. Hupac S.p.A., 11. InRail S.p.A., 12. Interporto Servizi Cargo S.p.A., 13. OceanoGate Italia S.p.A., 14. Rail Cargo Carrier – Italy S.r.l., 15. Rail Traction Company S.p.A., 16. SBB Cargo Italia S.r.l., 17. TUA (Sangritana) S.p.A.

([124]) In 2008, rinne Rail Traction Company seirbhísiú ar bhealach amháin ar an nasc idir Campania agus Tuaisceart na hIodáile.

([125]) Idir 2009 agus 2011, rinne NordCargo seirbhísiú ar dhá bhealach ar nasc Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile.

([126]) Maidir le nasc Campania/Calabria: D'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag Rail Traction Company ó 2008; D'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag Compagnia Ferroviaria Italiana ó 2009; D'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag GTS Rail ó 2009 (tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach bhfuarthas aon deimhniú ar an bpíosa deireanach faisnéise sin i ndeimhniú sábháilteachta GTS Rail le haghaidh 2009, atá le fáil ag www.ansf.it, arna rochtain go deireanach an 15.11.2023).

([127]) Ar nasc Molise/Apulia: D'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag Linea ó 2009, d'fhéadfadh dhá bhealach a bheith seirbhísithe ag GTS Rail ó 2009, d'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag NordCargo ó 2009.

([128]) Ar nasc Apulia/Basilicata, d'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag Linea ó 2009.

([129]) Ar nasc Campania/Apulia: D'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag Compagnia Ferroviaria Italiana ó 2009; D'fhéadfadh bealach amháin a bheith seirbhísithe ag GTS ó 2009 (tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach bhfuarthas aon deimhniú ar an bpíosa deireanach faisnéise sin i ndeimhniú sábháilteachta GTS le haghaidh 2009, atá le fáil ag www.ansf.it, arna rochtain go deireanach an 15.11.2023).

([130]) Maidir le nasc Basilicata/Calabria, d'fhéadfadh dhá bhealach a bheith seirbhísithe ag GTS Rail ó 2009.

([131]) Ar nasc Campania/Campania: D'fhéadfadh sé bhealach a bheith seirbhísithe ag Rail Traction Company ó 2008; D'fhéadfadh 10 mbealach a bheith seirbhísithe ag Compagnia Ferroviaria Italiana ó 2009; D'fhéadfadh dhá bhealach a bheith seirbhísithe ag GTS ó 2009; D'fhéadfadh ceithre bhealach a bheith seirbhísithe ag NordCargo ó 2009;

([132]) Ar nasc Calabria/Calabria, d'fhéadfadh cúig bhealach a bheith seirbhísithe ag GTS Rail ó 2009.

([133]) Ar nasc Apulia/Apulia: D'fhéadfadh trí bhealach a bheith seirbhísithe ag Linea ó 2009; D'fhéadfadh 10 mbealach a bheith seirbhísithe ag GTS Rail ó 2009; D'fhéadfadh dhá bhealach a bheith seirbhísithe ag NordCargo ó 2009.

(207) Ar an dara dul síos, mhaígh sé go raibh na hoibleagáidí a forchuireadh ar Trenitalia 'ar neamhréir' le cuspóirí PSCanna (i.e. an comhtháthú réigiúnach agus an chothromaíocht idir Tuaisceart agus Deisceart na hIodáile). I ndáil leis sin, mheas sé go raibh leathnú Trenitalia chuig margaí Ballstát eile arna mhaoiniú ag na hoibleagáidí taraife ar bhealaí idirnáisiúnta dá bhforáiltear leis an Dara Conradh. Thairis sin, chuir sé i gcoinne an bhealaigh a shainigh an Iodáil PSOnna faoin Tríú Conradh agus i gcoinne an fhíorais nár sonraíodh leis an Tríú Conradh na bealaí a raibh Trenitalia le seirbhísiú, ach gur sonraíodh na réigiúin imeachta agus teachta amháin. Mheabhraigh sé gur thug Coiste Idir-aireachta na hIodáile um Pleanáil Eacnamaíoch ('CIPE') aiseolas dearfach an 21 Nollaig 2012 maidir leis an Tríú Conradh faoi réir soiléirithe i ndáil le raon feidhme na seirbhíse poiblí, leis na costais a cúitíodh agus leis an leibhéal luacha saothair a tugadh do Trenitalia. Thairis sin, chuir sé in iúl gur iarr Údarás Iomaíochta na hIodáile, an 1 Meitheamh 2009, sainmhíniú níos soiléire ar na seirbhísí poiblí a cuireadh ar iontaoibh Trenitalia i bhfianaise iomaíocht a bheith ann laistigh den mhodh iompair d'iarnród agus iomaíocht idirmhódúil a bheith ann ón iompar ar muir agus de bhóthar.

(208) Ar an tríú dul síos, mhaígh FerCargo gur oibrigh Trenitalia gan gníomh iontaoibhe agus gan sainmhíniú soiléir ar pharaiméadair an chúitimh le linn fhormhór na tréimhse a chumhdaítear leis an Dara Conradh agus leis an Tríú Conradh. Shéan sé go bhféadfadh Trenitalia brath ar an gclásal leanúnachais a áiríodh sa Dara Conradh go dtí go síneofaí an Tríú Conradh, ós rud é gur cumhdaíodh leis an dá PSC oibleagáidí éagsúla agus modhanna cúitimh éagsúla arna gcur i bhfeidhm.

(209) Ar an gceathrú dul síos, níor chuir FerCargo róchúiteamh féideartha as an áireamh ó tharla nár luadh sa Dara ná sa Tríú Conradh nár mhór an cúiteamh a ríomh bunaithe ar chostais gnóthais éifeachtúil. Dar leis, chun a fhíorú an raibh costais Trenitalia i gcomhréir le costais cuideachta arna hoibriú ar bhealach éifeachtúil, ba cheart an tagarmharc a bheith comhdhéanta den iomaíocht a bhí ann cheana, in ionad cuideachtaí iarnróid a bhí ag oibriú ar mhargaí eachtracha. Maidir leis an Tríú Conradh go háirithe, d'áitigh FerCargo gurbh í an phoncúlacht, agus ní bainistíocht éifeachtúil ar chostas na seirbhíse, an t-aon pharaiméadar cáilíochtúil amháin a úsáideadh chun measúnú a dhéanamh ar an tseirbhís. Thairis sin, níor cuireadh san áireamh sa leibhéal cúitimh na cánacha fuinnimh ní b'ísle a d'íoc Trenitalia as an leictreachas a úsáideadh sna traenacha. ([134])

(210) Ar deireadh, mhaígh FerCargo nár choimeád Trenitalia cuntais ar leithligh agus gur bhain sé úsáid as na corrlaigh a rinneadh faoi PSCanna chun beartas ionsaitheach praghsála a mhaoiniú sa deighleog tráchtála agus chun láithreacht Trenitalia sa mhargadh a mhéadú. De réir FerCargo, dhearbhaigh Trenitalia costas aonaid a bhí as cuimse ard ([135]) i gcomparáid leis na sonraí a choinnigh an Coimisiún ina chinneadh maidir le scéim *Ferrobonus* na hIodáile (SA.32603) ([136]) agus leis na costais a chláraigh iomaitheoirí Trenitalia. ([137]) D'áitigh FerCargo gur chuir Údarás Iomaíochta na hIodáile in iúl cheana, an 1 Meitheamh 2009, go dtarraingítear anuas ceist, de dhroim cúiteamh a bheith íoctha faoi PSC nár dámhadh trí phróiseas tairisceana iomaíoch trédhearcach, maidir le tras-fhóirdheonú féideartha idir seirbhísí margaidh agus seirbhísí poiblí, i gcás ina bhforluíonn an dá chineál seirbhíse a chéile fiú go páirteach.

(211) Tháinig FerCargo ar an gconclúid nach bhfuil an státchabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach toisc nár comhlíonadh Airteagal 93 CFAE ná Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, dar leis.

6.3. **Grúpa FS**

(212) Ina bharúlacha an 23 Iúil 2014, d'áitigh Grúpa FS nár cháiligh an Tríú Conradh mar státchabhair toisc gur chomhlíon sé coinníollacha *Altmark*. I ndáil leis sin, sholáthair sé staidéar breise ó mhí Iúil 2014 ([138]) (rud a bhí ceaptha Staidéar PWC 1, arna chur isteach ag an Iodáil, a chomhlánú), arbh é ab aidhm dó a léiriú gur comhlíonadh an chéad cheann agus an ceathrú ceann de chritéir *Altmark*.

([134]) Thagair FerCargo d'Fhoraithne Uimh. 730 ón Iodáil an 22 Bealtaine 1963 agus d'Fhoraithne Dlí Uimh. 91 an 14 Meitheamh 2014.

([135]) EUR 24 in aghaidh an traeinchiliméadair in 2009, EUR 26,1 in aghaidh an traeinchiliméadair in 2010, EUR 24 in aghaidh an traeinchiliméadair in 2011.

([136]) Cinneadh an 16 Nollaig 2011 (IO C/88/2012). Sa chinneadh sin, measadh gur EUR 10 in aghaidh an traeinchiliméadair meánchostas an lasta iarnróid san Iodáil (féach aithris 39 den chinneadh).

([137]) Thagair FerCargo do chostais dhá cheann dá chomhaltaí (Rail Traction Company agus NordCargo). Go sonrach, a mhéid a bhaineann le Rail Traction Company, tá na costais idir EUR 9,5 in aghaidh an traeinchiliméadair le haghaidh seirbhísí ar nasc Campania/Tuaisceart na hIodáile agus EUR 9,27 in aghaidh an traeinchiliméadair le haghaidh nasc Campania/Calabria. A mhéid a bhaineann le Nord Cargo, is é EUR 11,7 in aghaidh an traeinchiliméadair an costas atá ann i gcás traenacha fad-achair, lena n-áirítear freisin costais na rothstoc ar cheart, de réir FerCargo, a bheith cumhdaithe go hiomlán ag Trenitalia cheana.

([138]) Staidéar PWC ó mhí Iúil 2014 – 'Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27 Márta 2014'.

(213) Maidir le gan aon earráid fhollasach a bheith sa sainmhíniú ar raon feidhme an Tríú Conradh, mheas Grúpa FS go ndearna teip mhargaidh difear do thrácht lasta iarnróid chuig Deisceart na hIodáile agus uaidh.

(214) I ndáil leis sin, chuir Grúpa FS in iúl nach raibh láithreacht chobhsaí fhorleathan ag iomaitheoirí Trenitalia sa mhargadh agus, sa tréimhse 2007-2008, go raibh a sciar den mhargadh faoi bhun 3 % fiú ar na naisc ba bhrabúsaí idir réigiúin, amhail na naisc chuig Campania agus Apulia agus uathu. Maidir leis na naisc sin, áfach, ba é iompar traschórais den chuid is mó a bhí á sholáthar ag iomaitheoirí Trenitalia (dá bhrí sin, níor sholáthair na hiomaitheoirí roinnt earraí amhail cruach agus ceimiceáin nárbh fhéidir a iompar ach trí mhodhanna gnáthiompair) agus é sin i dtreo amháin den chuid is mó (aneas ó thuaidh i gcás Apulia agus aduaidh ó dheas i gcás Campania). Thairis sin, an tráth sin, i nDeisceart na hIodáile, ní raibh ach líon teoranta stáisiún iarnróid agus nasc idir réigiúin á seirbhísiú ag iomaitheoirí i gcomparáid leo siúd a chumhdaítear leis an Tríú Conradh.

(215) De réir Ghrúpa FS, bhí an t-éileamh luaineach ar thrácht gnáthiompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile (a bhí ina chúis le vaigíní folmha agus minicíochtaí ísle) ina shaintréith ag an nganntanas spéise a bhí ag iomaitheoirí sna réigiúin sin. Thairis sin, i bhfianaise na gcineálacha éagsúla lasta atá i gceist (cruach, ceimiceáin, gluaisteáin, earraí eile), bhí líon ard vaigíní ag teastáil chun an tseirbhís a sholáthar. Mhínigh Grúpa FS gur 26-28 % de na seirbhísí lasta iarnróid iomlána san Iodáil a bhí sa chonradh i dtéarmaí traeinchiliméadar ach nach raibh ach 6-7 % díobh ann i dtéarmaí tonnáiste (toisc gur ghnách don lasta a chumhdaítear leis an gconradh achair níos faide a thaisteal ná lasta san Iodáil ar an meán agus go raibh lódfhachtóir na dtraenacha níos ísle ar na bealaí lena mbaineann). Dar leis, ó tharla saintréithe comhchosúla a bheith ag na naisc idir réigiúin a chumhdaítear leis an Tríú Conradh, bhí údar iomlán leis an rogha a rinne údaráis na hIodáile seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a shainiú i dtéarmaí naisc idir réigiúin mar ghréasán de naisc iarnróid (seachas mar naisc ó phointe go pointe). ([139])

(216) Shonraigh Grúpa FS go scoirfeadh sé de thrácht lasta iarnróid a sholáthar i nDeisceart na hIodáile in éagmais an Tríú Conradh. D'aistreofaí an chuid is mó den trácht lasta ansin ón iarnród go dtí an bóthar. Mar shampla de sin, thagair Grúpa FS do chás na Sairdíne, mar ar tháinig laghdú mór ([140]) ar thrácht lasta iarnróid Trenitalia idir 2008 agus 2009, i.e. tar éis don Iodáil cinneadh a dhéanamh gan Réigiún na Sairdíne a áireamh i raon feidhme an Tríú Conradh tar éis don Dara Conradh dul in éag an 31 Nollaig 2008. Ní raibh aon ghnóthas iarnróid eile ag freastal ar an tSairdín an tráth sin ná níor tháinig aon cheann eile isteach sa mhargadh sin tar éis do Trenitalia imeacht.

(217) Maidir leis an gceathrú ceann de chritéir *Altmark*, thacaigh Grúpa FS le tuairim na hIodáile go raibh costais Trenitalia in aghaidh an traeinchiliméadair i gcomhréir le costais gnóthas eile a oibríonn ar leibhéal an Aontais (ÖBB, DB, SNCF), mar a shonraítear le Staidéar PWC 1 (féach aithris (175)), agus dá bhrí sin leis na costais atá ag gnóthas tipiciúil dea-riartha. Mheas sé nár mhór an anailís chostéifeachtúlachta a dhéanamh ar leibhéal na cuideachta a sholáthraíonn an tseirbhís (agus ní ar leibhéal PSC). Chun an ceathrú ceann de choinníollacha *Altmark* a chur i bhfeidhm, chuir sé as an áireamh aon ábharthacht do na sonraí maidir le hioncaim (ós rud é nach dtagraíonn an ceathrú critéar de chuid *Altmark* ach do 'chostais' gnóthais dea-riartha) agus, in aon chás, chuir sé in iúl go soiléir go raibh ardleibhéal luaineachta ina shaintréith ag an éileamh ar iompar lasta iarnróid a d'fhág go raibh ioncaim thar a bheith dothuartha.

([139]) Thagair Grúpa FS don Chinneadh ón gCoimisiún an 24 Feabhra 2010 maidir le *Danske Statsbaner* (SA.21143), inar chuir an Coimisiún in iúl '[...] *nach gcuireann an reachtaíocht shonrach atá i bhfeidhm teorainn ar bhealach ar bith leis an bhféidearthacht go ndéanfaí misin seirbhíse lena gcumhdaítear tacar línte a chur ar iontaoibh chun córas iompair comhleanúnach a bhunú, go háirithe chun go mbeadh leanúnachas áirithe iompair ann dá bharr. Ní leagtar síos aon chritéar maidir le brabúsacht nó easpa brabúsachta na línte aonair lena mbaineann*' agus tháinig sé ar an gconclúid '*nach bhfuil earráid fhollasach measúnaithe á déanamh ag an Danmhairg trí líne bhrabúsach amháin nó níos mó a áireamh i gconradh seirbhíse iompair phoiblí, a mhéid is cuid de chóras comhleanúnach iompair iad na línte sin*' mar, '*in éagmais rialacha sonracha dá mhalairt, tá sé de shaoirse ag an mBallstát i gcónaí measúnú a dhéanamh ar raon feidhme na seirbhíse poiblí ar mian leis a chur ar iontaoibh ghnóthais chun córas iompair leormhaith a bhunú*', féach mír 166 den Chinneadh ón gCoimisiún an 24 Feabhra 2010 maidir le conarthaí seirbhíse iompair phoiblí idir Aireacht Iompair na Danmhairge agus Danske Statsbaner (Cás C 41/08 (ex NN 35/08)).

([140]) An líon traeinchiliméadar a chuir Trenitalia ar fáil in aghaidh na bliana, tháinig laghdú air ó 400 000 – 500 000 traeinchiliméadar go dtí thart ar 22 000 traeinchiliméadar in 2009 agus lean sé de bheith ag laghdú sna blianta ina dhiaidh sin (thart ar 5 000 traeinchiliméadar in 2010 agus 3 000 traeinchiliméadar in 2011) go dtí go ndeachaigh sé as feidhm in 2012.

7. **BARÚLACHA ÓN IODÁIL MAIDIR LE BARÚLACHA FERCARGO**

(218) Ina barúlacha an 20 Samhain 2014, an 4 Samhain 2015, an 5-15 Feabhra 2018, an 23 Bealtaine 2018 agus an 19 Feabhra 2019-19 Feabhra 2019, thug an Iodáil tuilleadh argóintí ar aghaidh mar fhreagra ar na barúlacha a chuir FerCargo isteach. Dhírigh na hargóintí sin go príomha ar chabhair a bheith ann faoin Dara agus faoin Tríú Conradh.

7.1. **An Dara Conradh**

7.1.1. *Buntáiste*

(219) Ina barúlacha an 20 Samhain 2014, d'athdhearbhaigh an Iodáil go príomha na hargóintí a cuireadh i láthair in aithrisí (141) go (152) chun cur in aghaidh líomhaintí FerCargo gur thug na cúitimh a íocadh le Trenitalia buntáiste do Trenitalia.

(220) Go sonrach, d'áitigh an Iodáil go raibh an sainmhíniú ar PSOnna faoin Dara Conradh comhleanúnach agus iomchuí chun comhtháthú réigiúnach agus cothromaíocht eacnamaíoch chríoch na hIodáile a ráthú (i.e. chun éagothroime sna ciorcaid táirgthe agus eacnamaíocha idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile a sheachaint). Ina theannta sin, mheas sí freisin gur comhaontaíodh le húdaráis na hIodáile roimhe sin na seirbhísí uile a rinne Trenitalia sa tréimhse 2004-2006. A mhéid a bhaineann leis an tréimhse 2007-2008, thagair an Iodáil d'Airteagal 12 den Dara Conradh (an '*clásal leanúnachais*'), faoinar lean Trenitalia de bheith ag soláthar na seirbhísí a chumhdaítear leis an Dara Conradh go dtí go bhfógródh an tAire Iompair agus Bonneagair a mhalairt.

(221) Chuir an Iodáil in iúl gurbh é Trenitalia an t-aon oibreoir iarnróid a bhí in ann an tseirbhís a sholáthar faoin raon geografach agus rochtana iomchuí. Mar thaca lena maíomh, sholáthair sí staidéar an 22 Deireadh Fómhair 2014, a coimisiúnaíodh do PWC ('**Staidéar PWC 2**'). Leis an staidéar sin, a bhain leis an Tríú Conradh ach lena ndearnadh measúnú freisin ar thairiscint iomaitheoirí Trenitalia sa tréimhse 2006-2008 mar fhreagra ar líomhain Fercargo nár chuir údaráis na hIodáile an líon méadaitheach oibreoirí a thosaigh ag oibriú i nDeisceart na hIodáile ó 2006 san áireamh (féach aithris (206)), léiríodh nár oibrigh iomaitheoirí Trenitalia aon seirbhís chuig Deisceart na hIodáile ná uaidh go dtí 2007, gan beann ar léirscaoileadh an iompair lasta iarnróid ar an leibhéal náisiúnta. ([141]) In 2008 fós féin, bhí láithreacht na n-iomaitheoirí i nDeisceart na hIodáile beagnach diomaibhseach, agus ní raibh siad i láthair in aon chor sa tSairdín ná sa tSicil. ([142])

(222) Mar fhreagra ar líomhain FerCargo gur lig an cúiteamh a íocadh faoin Dara Conradh do Trenitalia oibriú faoi chaillteanas chun deireadh a chur lena iomaitheoirí (aithris (210)), chuir an Iodáil in iúl nach raibh sé de shaoirse ag Trenitalia a tharaifí a shocrú ach go raibh sé faoi réir na n-oibleagáidí taraife arna bhforchur ag an Iodáil. ([143]) Thairis sin, bhí Trenitalia i gcáil 'phraghasghlacadóra' toisc gur cinneadh praghsanna iompair lasta iarnróid de réir rátaí iompair de bhóthar go príomha. A mhéid a bhaineann le maíomh FerCargo go raibh sé dodhéanta a macasamhail de thairiscint Trenitalia a dhéanamh, mheas an Iodáil nár dhócha nárbh fhéidir le hiomaitheoirí a macasamhail de thairiscint Trenitalia a dhéanamh, ó tharla gur dhearbhaigh na cuideachtaí lasta iarnróid san Iodáil meánchostas a bhí ní ba lú ná leath de chostas Trenitalia. ([144])

([141]) Cé go ndearna roinnt cuideachtaí – Rail Traction Company agus NordCargo – iarratas ar an deimhniú sábháilteachta, i gcás Campania ar a laghad, in 2006.

([142]) Rinne cuideachtaí iarnróid seachas Trenitalia seirbhís a sholáthar dar tús 2008 lenar nascadh dhá láithreán thionsclaíocha Nola (in Campania) agus Fossacesia (in Abruzzo) agus iad sin amháin.

([143]) Sonraíodh in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh go raibh dualgas ar Trenitalia an tseirbhís a sholáthar i ngach cás, ach amháin má bhí difreálach idir costais agus ioncaim in aghaidh an traeinchiliméadair ann a bhí ní ba mhó ná EUR 19 in aghaidh an chiliméadair, agus mura raibh an difríocht sin ní ba mhó ná 73 % de na costais iomlána. Bunaíodh íostairseacha taraife leis na srianta sin, ar faoina mbun a d'fhéadfadh Trenitalia diúltú an tseirbhís a sholáthar. Os cionn na dtairseach sin, bhí oibleagáid ar Trenitalia an tseirbhís a sholáthar do thríú páirtithe, de réir an leibhéil cáilíochta a leagadh síos sa Tríú Conradh.

([144]) Cuireadh i dtábhacht le Staidéar PWC 2 gurbh é EUR 22 in aghaidh an traeinchiliméadair, a bheag nó a mhór, an meánchostas a d'íoc Trenitalia as seirbhísí a sholáthar faoin Tríú Conradh in 2009-2010, agus gurbh é EUR 10 in aghaidh an traeinchiliméadair, a bheag nó a mhór, an meánchostas a d'íoc cuideachtaí iarnróid eile in earnáil lasta iarnróid na hIodáile (go háirithe oibreoirí ar lú i bhfad a méid ná Trenitalia). Ar an mbonn sin, mheas an Iodáil go raibh iomaitheoirí Trenitalia in ann praghsanna a thairiscint ar an margadh a bhí comhchosúil le praghsanna Trenitalia nó ní b'ísle ná iad.

(223) Mar fhreagra ar líomhain FerCargo go bhféadfadh róchúiteamh a bheith ann (aithris (209)), mhaígh an Iodáil nár measadh na costais a tabhaíodh faoin Dara Conradh ar bhonn an Chéad Chonartha ach faoi threoir na gcostas a d'íoc Trenitalia in 2004, arb í an chéad bhliain de chur i bhfeidhm an Dara Conradh í. Chun an cúiteamh a ríomh, bhí MIT ag brath ar ráitis tuairiscithe dheimhnithe, arna scrúdú agus arna bhformheas ag MIT féin, agus ní ar mheastacháin amháin.

(224) Maidir le maíomh FerCargo nár cuireadh san áireamh sa chúiteamh na cánacha fuinnimh ní b'ísle a d'íoc Trenitalia ar an leictreachas a úsáideadh sna traenacha (aithris (209)), shoiléirigh an Iodáil ina barúlacha an 5-15 Feabhra 2018 gur bhain an laghdú cánach sin le gach gnóthas iarnróid a oibríonn san Iodáil.

7.1.2. *Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil laistigh den Aontas Eorpach*

(225) Mheas an Iodáil nach mbaineann sé le hábhar go bhfuil comhaltaí FerCargo faoi rialú nó bainteach le príomhchuideachtaí iarnróid Eorpacha a oibríonn bealaí sna hAlpa agus bealaí trasteorann. De réir na hIodáile, níor léirigh an imthoisc sin ar bhealach ar bith go bhféadfadh an cúiteamh difear a dhéanamh do na seirbhísí a sholáthair na cuideachtaí iarnróid sin, a thaifead, os a choinne sin, méideanna tráchta a bhí ag dul i méid agus leathnú ar bhealaí idirnáisiúnta. ([145])

7.2. **An Tríú Conradh**

(226) D'athdhearbhaigh an Iodáil nach raibh saobhadh iomaíochta ann ná éifeacht ar thrádáil laistigh den Aontas, agus nár deonaíodh aon bhuntáiste do Trenitalia. Maidir leis an gcéad ghné, d'athdhearbhaigh an Iodáil go príomha na hargóintí a nochtadh in aithrisí (187)-(189) agus (225). Maidir leis an mbuntáiste, thug an Iodáil freagraí cuimsitheacha ar mhaímh FerCargo maidir le (i) gan fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann; (ii) easpa iontaoibhe; agus (iii) róchúiteamh a d'fhéadfadh a bheith ann.

7.2.1. *Fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann*

(227) Ina barúlacha an 24 Meitheamh 2014, shoiléirigh an Iodáil na cúiseanna a thug uirthi raon feidhme na seirbhíse poiblí a shainiú i dtéarmaí naisc idir réigiúin seachas i dtéarmaí bealaí aonair (aithris (165)).

(228) Ina barúlacha an 20 Samhain 2014, mar fhreagra ar mhaíomh FerCargo go raibh roinnt cuideachtaí iarnróid ag oibriú na mbealaí a áirítear i raon feidhme na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí (aithris (206)), d'áitigh an Iodáil go raibh gá leis an Tríú Conradh chun teip mhargaidh a chumhdach.

(229) Mar ráiteas ginearálta, chuir an Iodáil in iúl go raibh iomaitheoirí Trenitalia ag soláthar a gcuid seirbhísí ar bhealaí brabúsacha i dTuaisceart na hIodáile agus trí na bearnais sna hAlpa (e.g. Brennero, Chiasso agus Tarvisio). ([146]) De réir na hIodáile, chuir riaracháin na réigiún i nDeisceart na hIodáile i dtábhacht roinnt uaireanta an gá atá le seirbhísí iompair lasta iarnróid ina réigiúin. ([147])

(230) Maidir le staid an mhargaidh in 2008 go sonrach (nuair a shainigh na páirtithe imlíne an Tríú Conradh), d'áitigh an Iodáil nach é amháin nach raibh tairiscint an mhargaidh ar iompar lasta iarnróid leordhóthanach ach nach raibh sí leormhaith ach oiread.

([145]) De réir na hIodáile, maidir leis an trácht a taifeadadh ar na bealaí ba bhrabúsaí le linn na tréimhse 2009-2013, idir bhealaí trasteorann agus iad siúd sna réigiúin i dTuaisceart na hIodáile is gaire do bhearnais sléibhe, tháinig fás idir 25 % agus 42 % ar an sciar den mhargadh iarnróid a bhí ag iomaitheoirí Trenitalia.

([146]) Mar shampla, luaigh an Iodáil nach raibh DB Schenker (a ghlac smacht ar NordCargo in 2009) i láthair ach i dTuaisceart na hIodáile. I ndáil leis sin, thagair an Iodáil freisin don chinneadh a ghlac údarás iomaíochta agus margaidh na hIodáile i mí na Nollag 2008 maidir le comhchruinniú *Deutsche Bahn/NordCargo* inar luadh '*go mbaineann an oibríocht le bealaí a nascann Tuaisceart na hIodáile le Tuaisceart na hEorpa*' (Cinneadh ó Údarás Iomaíochta na hIodáile an 11 Nollaig 2008, cás C9819, DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, a foilsíodh i bhFeasachán seachtainiúil Uimh. 47/2008 ó Údarás Iomaíochta na hIodáile, arna fhoilsiú an 14.1.2009).

([147]) Luaigh an Iodáil litreacha Réigiún Apulia an 9 Iúil 2009, Réigiún Abruzzo an 9 Márta 2010, Réigiún na Sicile an 20 Feabhra 2009 agus Uachtarán Chomhairle Bhardasach Lamezia Terme (i Réigiún Calabria) an 26 Feabhra 2009 faoi seach.

(231) Ar an gcéad dul síos, níor sholáthair iomaitheoirí Trenitalia a thosaigh ag oibriú i nDeisceart na hIodáile in 2008 (na cuideachtaí Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo agus NordCargo) seirbhísí ach chuig dhá láithreán thionsclaíocha agus uathu (ceann amháin in Campania, is é sin Nola, agus ceann eile in Abruzzo, is é sin Fossacesia). Ó thaobh an chineáil tráchta de, chumhdaigh na cuideachtaí sin margaí nideoige (tointeálaithe le haghaidh iompar traschórais ó Nola sa chéad chás, traenacha a d'iompair feithiclí éadroma bóthair ó ghléasra SEVEL ([148]) in Fossacesia sa dara cás). Dá bhrí sin, ní raibh a seirbhísí inchomparáide leis an líonra seirbhísí dea-fhorbartha a d'oibrigh Trenitalia le haghaidh gach cineáil sreafa lasta faoin Tríú Conradh. Thairis sin, na trí chuideachta iarnróid a raibh conarthaí gníomhacha acu, ní raibh ina n-aschur foriomlán ar naisc Thuaidh/Theas ach sciar beag den tairiscint fhoriomlán tráchta lasta ar na bealaí sin (níos lú ná 6 % den tairiscint ar an meán i dtéarmaí traeinchiliméadar nár mhór do Trenitalia a fhorbairt chun coinníollacha an Tríú Conradh a chomhlíonadh).

(232) Ar an dara dul síos, cé go raibh seirbhísí iompair lasta iarnróid ar mionscála curtha ar bun ag GTS Rail ([149]) agus Interporto Servizi Cargo a d'fhreastail ar roinnt áiteanna in Campania agus Apulia (is iad sin Nola agus Bari), ba é a shocraigh an rogha sin, de réir na hIodáile, gur úinéirí/bainisteoirí críochfoirt lasta agus idirchalafoirt agus oibreoirí lóistíochta a bhí sna cuideachtaí sin, a rinne cinneadh a seirbhísí iompair lasta iarnróid féin a oibriú idir a saoráidí agus a gcustaiméirí.

(233) Ar an tríú dul síos, ba é Trenitalia an t-aon ghnóthas iarnróid a raibh deimhniú sábháilteachta aige a bhí bailí le haghaidh chríoch iomlán na hIodáile, agus ní raibh ag na hiontrálaithe nua ach deimhnithe sábháilteachta a bhí bailí ar naisc roghnaithe i bhfianaise na gcostas an-ard a bhaineann leis na deimhnithe sin a fháil. Na cuideachtaí iarnróid lasta uile a bhfuil deimhniú sábháilteachta acu chun lasta iarnróid a iompar chuig ceann amháin nó roinnt de na réigiúin, agus uathu, a chumhdaítear leis an Tríú Conradh, bhí rothstoc agus modhanna táirgeachta acu, i dteannta a chéile, nach raibh leordhóthanach chun láimhseáil a dhéanamh ar an méid a cheanglaítear leis an Tríú Conradh (11,9 milliún traeinchiliméadair).

(234) Ina freagraí an 23 Bealtaine 2018, shoiléirigh an Iodáil nach liosta uileghabhálach é an liosta de 42 nasc aontreo idir réigiúin a luaitear in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh ([150]). Níor taifeadadh ann ach na naisc a raibh éileamh úsáideoirí orthu in 2009, tráth a sainíodh raon feidhme geografach an Tríú Conradh. Na hoibleagáidí seirbhíse poiblí dár ghabh Trenitalia, áfach, bhain siad le seirbhísí iompair lasta iarnróid chuig na réigiúin i nDeisceart na hIodáile agus ó na réigiúin sin a luadh sa chonradh (i.e. Abruzzo, Molise, Campania, Apulia, Basilicata, Calabria, an tSicil) a sholáthar d'aon oibreoir a d'iarrfadh iad. Dá bhrí sin, bhí oibleagáid ar Trenitalia a bheith réidh chun naisc eile a sheirbhísiú freisin, dá dtiocfadh méadú ar an éileamh. ([151]) Ba é 66 an líon iomlán nasc aontreo idir réigiúin arna gcumhdach go héifeachtach ag Trenitalia sa tréimhse 2009-2014, i.e. 33 nasc (dé-aistir) idir réigiúin. Ní chuirtear san áireamh sa líon sin na naisc idir réigiúin i dTuaisceart na hIodáile, nár seirbhísíodh ach i gcás inar ghá sin chun an trácht chuig na réigiúin i nDeisceart na hIodáile/ó na réigiúin sin a bharrfheabhsú.

(235) Ina freagraí an 18-19 Feabhra 2019, sholáthair an Iodáil staidéar (‘**Staidéar PWC 3**’), arbh é ab aidhm dó a léiriú gur saintréith de staid an mhargaidh sna blianta 2007-2009 í tairiscint neamhleor seirbhísí iompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile i gcomparáid leis an tairiscint íosta a éilíonn an Stát. Go suntasach:

— Sa tréimhse 2007-2008, i dteannta Trenitalia, ní raibh ach cúig ghnóthas iarnróid (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA agus Ferrovia Adriatico Sangritana SpA) gníomhach i roinnt de na réigiúin a chumhdaítear leis an Tríú Conradh. Sholáthair na cuideachtaí sin i dteannta a chéile 883 000 traeinchiliméadar in 2008. In 2009, tháinig méadú ar líon iomaitheoirí Trenitalia ó chúig cinn go hocht gcinn agus sholáthair siad i dteannta a chéile 1,4 milliún traeinchiliméadar (i gcomparáid leis na 14 mhilliún traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia).

([148]) Is é atá in SEVEL S.p.A. (acrainm ar ‘Società Europea Veicoli Leggeri’) cuideachta mótarfheithiclí Iodálach a tháirgeann feithiclí éadroma tráchtála.

([149]) Is leis an ngrúpa GTS S.p.A. é GTS Rail S.p.A. agus tá sé ar cheann de na 17 ngnóthas iarnróid a ndéanann FerCargo ionadaíocht orthu.

([150]) Féach fonóta [81].

([151]) Léirítear le Staidéar PWC 3 go ndearna Trenitalia seirbhísí ar gach nasc a chumhdaítear leis an Tríú Conradh a sholáthar le linn 1 bhliain amháin ar a laghad faoin Tríú Conradh. Maidir le nasc Abruzzo/Basilicata , mar shampla, idir 2009 agus 2014, sholáthair Trenitalia méid iomlán 400 traeinchiliméadar de sheirbhísí (trí mhodhanna gnáthiompair) a raibh leath díobh sa treo Thuaidh-Theas amháin in 2011 agus an leath eile díobh sa treo Theas-Thuaidh amháin in 2014.

— Idir 2008 agus 2009, tráth a shainigh na páirtithe raon feidhme geografach an chonartha, ([152]) ní raibh seirbhísiú á dhéanamh ag iomaitheoirí Trenitalia ach ar 14 nasc (dé-aistir) idir réigiúin i gcomparáid leis na 33 nasc (dé-aistir) idir réigiúin a bhí le seirbhísiú ag Trenitalia ar éileamh faoin Tríú Conradh, lena n-áirítear an tSicil. Thairis sin, ní raibh méid ábhartha tráchta (tairiscint iomlán is mó ná 60 000 traeinchiliméadar) ach ar shé cinn de na naisc sheirbhísithe idir réigiúin (Campania/Tuaisceart na hIodáile, Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, Apulia/Tuaisceart na hIodáile, Calabria/Campania, Basilicata/Tuaisceart na hIodáile agus Abruzzo/Apulia) agus, fiú ar na naisc sin, ní go foirfe a ghlacfadh a dtairiscint ionad thairiscint Trenitalia. Go deimhin, níor cumhdaíodh leis ach cuid de na bealaí a bhí ar fáil agus/nó níor bhain sé ach le cineál amháin seirbhísí iompair lasta iarnróid nó le cineál amháin táirge, nó níor oibríodh ach sa treo amháin é, gan dé-aistear. Is ar éigean a d'fhéadfaí staid sin an mhargaidh a mheas a bheith ina héifeacht ag an Dara Conradh, nár bhain, a mhéid a bhaineann leis na bealaí Thuaidh-Theas ar mhórthír na hIodáile, ach le trácht os cionn 1 000 km.

— Maidir leis an bhfíorbheagán nasc idir réigiúin ina bhféadfadh seirbhísí Trenitalia agus seirbhísí na n-iomaitheoirí a bheith ag forluí a chéile (i dtéarmaí bealaí, cineál iompair agus táirgí), ní raibh tairiscint na n-iomaitheoirí leordhóthanach chun an t-éileamh trachta iomlán a chumhdach nó níorbh fhéidir brath uirthi de dheasca a ilroinnte nó a éagobhsaí a bhí sí. A mhéid a bhaineann le héagobhsaíocht líomhnaithe na tairisceana, thagair an Iodáil go háirithe don tairiscint a soláthraíodh ar naisc Apulia/Tuaisceart na hIodáile, Calabria/Campania agus Basilicata/Tuaisceart na hIodáile.

— Cé gur tháinig méadú seasta ar thairiscint na n-iomaitheoirí le linn na tréimhse 2009-2014, sholáthair na hiomaitheoirí i dteannta a chéile 2,3 milliún traeinchiliméadar in 2014 (i gcomparáid leis an 10,9 milliún traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia). Thairis sin, bhí an méadú tráchta sin dírithe go príomha ar thrí nasc idir réigiúin (Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, Campania/Tuaisceart na hIodáile agus Apulia/Tuaisceart na hIodáile) as na 33 nasc a bhí Trenitalia le seirbhísiú ar éileamh.

(236) Tháinig an Iodáil ar an gconclúid gur dócha go gcomhchruinneodh an soláthar seirbhísí iompair lasta iarnróid – dá bhfágfaí gan bearta tacaíochta cuí é – i dTuaisceart na hIodáile nó ar naisc theoranta áirithe ó phointe go pointe, gan aon ráthaíocht leanúnachais ann, agus go bhfágfaí Deisceart na hIodáile gan chumhdach. Go sonrach, mheas an Iodáil go mbeadh 80-90 % den trácht lasta iarnróid a sholáthair Trenitalia faoin Dara Conradh imithe, in éagmais an Tríú Conradh, chun leas na hearnála iompair de bhóthar nó imithe uile (i gcás roinnt táirgí ceimiceacha agus cruach nach raibh aon rogha mhalartach iompair inmharthana ann ina leith, mar shampla). De réir na hIodáile, deimhníodh an staid sin freisin le tuarascáil an bhainisteora bonneagair iarnróid maidir le hiarrataí iontrálaithe nua ar leithdháileadh conairí agus le tuarascáil Chúirt Iniúchóirí na hIodáile. ([153])

(237) A mhéid a bhaineann leis na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile a chumhdaítear leis an Tríú Conradh, a mheas FerCargo a bheith ar neamhréir le raon feidhme seirbhíse lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta (aithris (207)), mhínigh an Iodáil nach raibh aon luchtú nua ná aon seirbhísiú ar chliaint nua i gceist leis na naisc sin, ach leanúnachas na nasc Thuaidh/Theas amháin. Bhí na naisc sin chomh riachtanach céanna leis na naisc Theas/Theas chun na sreafaí tráchta ar na naisc Thuaidh/Theas a bhailiú agus a bharrfheabhsú. De réir na hIodáile, dá mbeadh aon dearadh difriúil ar an tseirbhís, bheadh méadú tagtha ar chostas na seirbhíse agus cúiteamh ní b'airde ag teastáil ina leith.

(238) Ar deireadh, mheas an Iodáil nár chuir Údarás Iomaíochta na hIodáile, ina thuarascáil an 1 Meitheamh 2009, an gá le PSOnna sa mhargadh lasta as an áireamh, ach gur thug sé aghaidh ar na modhanna dámhachtana gaolmhara. Rinne MIT breithniú cuí ar bharúlacha an Údaráis ach tháinig sé ar an gconclúid ar deireadh gurbh é Trenitalia an t-aon oibreoir iarnróid a bhí in ann PSOnna a sholáthar faoin raon geografach agus rochtana iomchuí. ([154])

([152]) Phléigh na páirtithe raon feidhme an chonartha idir mí na Samhna 2008 agus mí an Mhárta 2009.

([153]) I ndáil leis sin, luaigh an Iodáil gur mheas an Chúirt Iniúchóirí, i dTuarascáil dar dáta an 22 Feabhra 2012, nach raibh údar ó thaobh tionsclaíoch de le Trenitalia a bheith ag soláthar seirbhísí faoi chaillteanas. D'admhaigh an Chúirt Iniúchóirí *'go bhfuil, thairis sin, ardleibhéal iomaíochta ionmhódúla in earnáil an iompair lasta, atá dírithe go heisiach ar na margaí is brabúsaí, i dTuaisceart na hIodáile go príomha; go deimhin, níl aon seirbhís lasta iarnróid á soláthar chuig áiteanna taobh ó dheas den Róimh seachas ag Grúpa FS*'.

([154]) Nóta ó MIT an 23 Iúil 2009.

7.2.2. *An tseirbhís a chur ar iontaoibh*

(239) Mar fhreagra ar líomhain FerCargo gur oibrigh Trenitalia faoin Tríú Conradh gan gníomh iontaoibhe (aithris (208)), shonraigh an Iodáil, ina barúlacha an 20 Samhain 2014, go ndearnadh na hoibleagáidí a chumhdaítear leis an Tríú Conradh a bhunú trí idirphlé idir Trenitalia agus na hAireachtaí inniúla (an Aireacht Geilleagair agus Airgeadais agus MIT). De réir na hIodáile, le pleananna eacnamaíocha agus airgeadais Trenitalia arna bhformheas ag an údarás poiblí conarthach, cruthaíodh gur ann do mhisean seirbhíse poiblí agus do shainordú a tugadh roimh ré.

(240) Thairis sin, ina freagraí an 18-19 Feabhra 2019, shoiléirigh an Iodáil gur chomhaontaigh na páirtithe i mí Dheireadh Fómhair 2010 cineál agus imlíne na seirbhísí a bhí le soláthar ag Trenitalia, an mhodheolaíocht chun an méid cúitimh a ríomh, ré an chonartha agus na smachtbhannaí i gcás nach gcomhlíonfaí na hoibleagáidí conarthacha.

(241) Go sonrach, rinneadh raon feidhme an chonartha (i.e. na réigiúin a bhí le seirbhísiú agus an cineál seirbhíse) agus an t-uasmhéid cúitimh a chomhaontú go neamhfhoirmiúil le Trenitalia ó thús 2009. Maidir leis an méid iomlán seirbhísí a áiríodh in imlíne an chonartha (i.e. 11,9 milliún traeinchiliméadar in aghaidh na bliana), sna pléití a rinneadh idir 2009 agus 2010, mhínigh an Iodáil go raibh an méid sin idir 13,1 milliún traeinchiliméadar ar a mhéad in aghaidh na bliana agus 9,4 milliún traeinchiliméadar ar a laghad in aghaidh na bliana. Rinneadh 11,9 milliún traeinchiliméadar, mar theorainn, a chomhaontú idir na páirtithe i mí Dheireadh Fómhair 2010. In éagmais soiléireachta maidir leis an méid seirbhísí lasta iarnróid a iarradh faoi dheireadh faoin Tríú Conradh, sholáthair Trenitalia 14 mhilliún traeinchiliméadar in 2009.

(242) D'áitigh an Iodáil nach bhfuair Trenitalia cúiteamh as na seirbhísí sin go dtí deireadh 2010 (an 21 Nollaig 2010) agus nach ndearnadh an cúiteamh sin ach laistigh den teorainn 11,9 milliún traeinchiliméadar a comhaontaíodh faoi dheireadh. Mar eilimintí a dheimhníonn go raibh caidreamh conarthach idir Trenitalia agus an Stát fiú sular síníodh an Tríú Conradh, thagair an Iodáil do thuarascáil ó Údarás Iomaíochta na hIodáile an 1 Meitheamh 2009 agus do ráiteas poiblí ón Aire Iompair i mí Iúil 2011 mar fhreagairt ar cheistiú ó Pharlaimint na hIodáile. Breithníodh sa tuarascáil an conradh seirbhíse a bhain le hearnáil an iompair lasta, ar conradh é a bhí i bhfeidhm cheana fiú mura raibh sé sínithe. Soiléiríodh sna ráitis phoiblí na méideanna cúitimh a bhí dlite do Trenitalia le haghaidh 2009-2011, mar a shonraítear sa chonradh a síníodh ina dhiaidh sin, agus sainíodh na méideanna sin ar bhonn plean eacnamaíoch agus airgeadais ilbhliantúil.

7.2.3. *Gan róchúiteamh a bheith ann*

(243) A mhéid a bhaineann le maíomh FerCargo go bhféadfadh róchúiteamh a bheith ann (aithris (209)), ina barúlacha an 20 Samhain 2014, mheas an Iodáil gurbh é sampla oibreoirí Eorpacha an t-aon sampla ar dá réir a d'fhéadfaí measúnú a dhéanamh ar chostais Trenitalia. Na hiomaitheoirí atá ann cheana a luaigh FerCargo - i.e. cuideachtaí iarnróid a bhfuil rothstoc an-bheag acu (10-20 traein ar a mhéad) nach gcumhdaíonn níos mó ná 1-3 mhilliún traeinchiliméadar an ceann - ní fhéadfaidís a bheith ina dtagarmharc bailí chun measúnú a dhéanamh ar oibleagáid seirbhíse poiblí lena ngintear aschur i bhfad níos mó (thart ar 12 mhilliún traeinchiliméadar), a sholáthraítear ar fud gréasán an-chasta bealaí Thuaidh-Theas. Ina leith sin, sholáthair an Iodáil Staidéar PWC 2 lenar tugadh Staidéar PWC 1 cothrom le dáta (féach aithris (175)). Le Staidéar PWC 2, sainaithnítear gurbh é EUR 22 in aghaidh an traeinchiliméadair ([155]) an meánchostas in aghaidh an traeinchiliméadair a bhí ar Trenitalia chun na seirbhísí faoin Tríú Conradh a sholáthar agus gurbh é EUR 10,8 in aghaidh na traeinchiliméadair an meánioncam as soláthar na seirbhísí faoin Tríú Conradh. ([156])

(244) D'áitigh an Iodáil go raibh an cúiteamh nasctha go docht leis na seirbhísí a soláthraíodh. Mar a mhínigh an Iodáil cheana (aithris (181)), an costas seirbhíse a bhí ní b'airde ná costas na seirbhíse a sholáthair iomaitheoirí Trenitalia, bhí sé ag brath ar an ngá le rothstoc (a d'oir do shrianta bonneagair agus lóistíochta an ghréasáin iarnróid i nDeisceart na hIodáile), acmhainní daonna agus sócmhainní táirgthe leordhóthanacha a bheith ann chun seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar 'ar éileamh'. D'admhaigh an Iodáil gur tháinig laghdú ar an líon inneall féinghluaiste a bhí ag Trenitalia le linn na tréimhse a chumhdaítear leis an Tríú Conradh, ach shéan sí go raibh róchúiteamh ann de dheasca an laghdaithe sin, toisc gur bhain an laghdú le hinnill féinghluaiste nár úsáid Trenitalia ach ar éigean i ngeall ar a ndífheidhmeacht theicniúil (leibhéil ísle éifeachtúlachta agus infhaighteachta agus a dhodhéanta a bhí sé páirteanna spártha a fháil).

([155]) Arna ríomh mar shuim na meánchostas in aghaidh an traeinchiliméadair a bhain le fuinneamh, dolaí, cíos innill féinghluaiste, meaisínithe, agus ainliú, vaigíní, forchostais agus trasnú farantóireachta. Féach leathanaigh 17, 22 agus 23 de Staidéar PWC 2.

([156]) Féach leathanach 24 de Staidéar PWC 2.

(245) Ar deireadh, ina freagraí an 18-19 Feabhra 2019, shoiléirigh an Iodáil go raibh an mhodheolaíocht chun an cúiteamh a ríomh le haghaidh 2009-2014 mórán mar an gcéanna leis an modheolaíocht dá bhforáiltear sa Dara Conradh. ([157]) An t-aon difríocht idir an Dara Conradh agus an Tríú Conradh, bhain sí leis an tagairt do Phlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia a bheith faoi chuimsiú an Dara Conradh (go háirithe ó bhí dréacht críochnaitheach mhí Dheireadh Fómhair 2010 ann) mar bhonn ar a ríomhfaí an fhorbairt a thiocfadh ar chostais agus ioncaim Trenitalia i gcaitheamh ré an chonartha.

8. MEASÚNÚ AR NA BEARTA

8.1. Cabhair a bheith ann

(246) Cáilíonn beart mar chabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE más rud é go bhfuil sé inchurtha i leith an Stáit agus go maoinítear trí acmhainní Stáit é, go dtugann sé buntáiste dá fhaighteoir agus go bhfuil an buntáiste sin roghnaitheach, go ndéanann sé iomaíocht a shaobhadh nó bagairt í a shaobhadh agus go bhféadfadh sé difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit.

(247) I bhfianaise bharúil na hIodáile nach státchabhair a bhí sa chúiteamh a íocadh faoi na trí PSC toisc nach raibh aon saobhadh iomaíochta ann ná aon éifeacht ar thrádáil laistigh den Aontas, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar dtús ar chomhlíonadh na gcoinníollacha sin. Comhlíonadh na gcoinníollacha carnacha eile a leagtar síos in Airteagal 107(1) CFAE, ní dhéanfar measúnú ina dhiaidh sin orthu ach amháin i leith na PSOnna sin arb éard a chinntear ina leith go bhféadfadh an cúiteamh a íocadh iomaíocht a shaobhadh agus difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit.

8.1.1. *Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil laistigh den Aontas Eorpach*

(248) Meastar go ndéanann beart arna dheonú ag an Stát iomaíocht a shaobhadh nó bagairt í a shaobhadh i gcás ina bhféadfadh sé feabhas a chur ar staid iomaíoch an fhaighteora i gcomparáid leis na gnóthais a bhfuil sé san iomaíocht leo. ([158]) Dá bhrí sin, glactar leis go bhfuil saobhadh iomaíochta ann de réir bhrí Airteagal 107 CFAE a luaithe a dheonaíonn an Stát buntáiste airgeadais do ghnóthas in earnáil léirscaoilte a bhfuil iomaíocht inti nó a bhféadfadh iomaíocht a bheith inti. ([159])

(249) Cuirtear saobhadh féideartha iomaíochta as an áireamh má chomhlíontar na ceithre choinníoll charnacha seo a leanas. ([160]) Ar an gcéad dul síos, tá an tseirbhís faoi réir monaplacht dhlíthiúil (arna bunú i gcomhréir le dlí an Aontais). Ar an dara dul síos, eisiatar leis an monaplacht dhlíthiúil ní hamháin iomaíocht ar an margadh ach iomaíocht le haghaidh an mhargaidh freisin. Ar an tríú dul síos, níl an tseirbhís in iomaíocht le seirbhísí eile. Ar an gceathrú dul síos, má tá an soláthraí seirbhíse gníomhach i margadh eile atá oscailte don iomaíocht, ní mór tras-fhóirdheonú a chur as an áireamh trí chuntais ar leithligh a choimeád agus dearbhú a dhéanamh nach féidir le gníomhaíochtaí eile tairbhiú de chistiú poiblí arna sholáthar le haghaidh na seirbhíse faoi réir na monaplachta dlíthiúla.

([157]) Na trí chéim seo a leanas a bhí inti: (i) an t-uasmhéid cúitimh bhliantúil a shainiú ex ante agus na hacmhainní poiblí a bhí ar fáil á gcur san áireamh; (ii) an cúiteamh a bhí dlite a chainníochtú go críochnaitheach bunaithe ar na costais a d'íoc Trenitalia go héifeachtach agus ar an méid caipitil in úsáid, agus (iii) na méideanna a íocadh de bhreis air sin a ghnóthú mar asbhaint ó chúiteamh na bliana ina dhiaidh sin.

([158]) Breithiúnas an 15 Meitheamh 2000, *Mauro Alzetta a.o.*, Cásanna Uamtha T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 go T-607/97, T-1/98, T-3/98 go T-6/98 agus T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, mír 80.

([159]) Breithiúnas an 15 Meitheamh 2000, *Mauro Alzetta a.o.*, Cásanna Uamtha T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 go T-607/97, T-1/98, T-3/98 go T-6/98 agus T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, míreanna 141 go 147; breithiúnas an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans agus Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, mír 82.

([160]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (C/2016/2946) (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1), pointe 188.

(250) Tugann an Coimisiún dá aire, tráth a síníodh an Chéad Chonradh, ([161]) go raibh an margadh lasta iarnróid ([162]) dúnta den chuid is mó don iomaíocht ar an leibhéal náisiúnta agus ar leibhéal an Aontais araon. San Iodáil, bhí monaplacht ag Trenitalia ar an margadh iompair lasta iarnróid agus ní raibh sé in iomaíocht le gnóthais ó Bhallstáit eile, a bhí ag soláthar seirbhísí ar na margaí náisiúnta faoi seach. ([163]) Rinneadh iomaíocht le haghaidh an mhargaidh a eisiamh leis an monaplacht sin freisin, ós rud é nár ceanglaíodh ar na Ballstáit, an 18 Deireadh Fómhair 2002, le haon riail náisiúnta ná aon riail de chuid an Aontais (féach aithris (23)), PSCanna a thairiscint chun seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar. Tugann an Coimisiún dá aire, sular léirscaoileadh an margadh náisiúnta lasta iarnróid an 22 Deireadh Fómhair 2003 (féach aithris (25)), go raibh monaplacht dhlíthiúil ag Grúpa FS maidir le hoibriú an ghréasáin iarnróid arna bhainistiú ag an Stát. ([164])

(251) A mhéid a bhaineann le hiomaíocht le seirbhísí eile, measann an Coimisiún, cé go dtéann soláthraithe seirbhíse lasta iarnróid in iomaíocht le soláthraithe seirbhísí iompair de bhóthar i dtéarmaí ginearálta, nach bhfuil inionadaitheacht iomlán ann. Tá saintréithe éagsúla ag gach modh iompair lasta i ndáil le praghsanna agus struchtúir chostais, uainiú agus infhaighteacht gheografach. Ina theannta sin, is le hiompar lasta iarnróid amháin is féidir ceanglais áirithe a bhaineann leis an gcineál earraí a iompraítear a chomhlíonadh (ceanglais sábháilteachta maidir le hearraí contúirteacha, méid/cainníocht, meáchan na n-earraí, nó suíomh geografach mar shampla) agus is é an t-aon rogha mhalartach atá ag custaiméirí áirithe. ([165])

(252) A mhéid a bhaineann le tras-fhóirdheonú a d'fhéadfadh a bheith ann, i bhfianaise an mhéid a mhínigh an Iodáil (féach aithris (121)), measann an Coimisiún nár tharla aon tras-fhóirdheonú idir gníomhaíochtaí éagsúla Trenitalia. Go deimhin, cé go raibh fochuideachtaí de chuid Ghrúpa FS gníomhach ar mhargaí léirscaoilte freisin (féach aithris (121)), bhí córas cuntasaíochta ag Trenitalia a bhí ar leithligh ó chóras cuntasaíochta chuideachtaí eile Ghrúpa FS agus choimeád sé cuntais ar leithligh freisin le haghaidh gach ceann dá ghníomhaíochtaí éagsúla.

(253) Ina fhianaise sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid, tráth a síníodh an Chéad Chonartha (18 Deireadh Fómhair 2002), nár státchabhair a bhí sa cúiteamh a bhí le híoc faoin gconradh sin toisc nach raibh sé in ann iomaíocht a shaobhadh ná bagairt a dhéanamh í a shaobhadh. An margadh le haghaidh seirbhísí iompair lasta idirnáisiúnta traschórais a bheith ar oscailt don iomaíocht cheana tráth a síníodh an Chéad Chonradh, ní rud é a athraíonn an breithniú sin. Ar thaobh amháin, mar a mhínítear in aithris (56), níor cumhdaíodh an cineál sin seirbhíse leis an gCéad Chonradh, toisc (a) nár bhain PSOnna maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid traschórais de thalamh ach le trácht náisiúnta amháin, agus (b) nár cháiligh seirbhísí iompair idirmhódúil ar bhealach Lyon-Torino mar sheirbhísí iompair traschórais. ([166]) Ar an taobh eile, toisc go raibh córas cuntasaíochta ar leithligh ann le haghaidh gach ceann de ghníomhaíochtaí Trenitalia, níorbh fhéidir aon bhuntáiste a d'fhéadfadh a bheith faighte ag Trenitalia faoin gCéad Chonradh a aistriú i bhfabhar gníomhaíochtaí a rinneadh ar an margadh oscailte sin.

(254) Mar sin féin, chun teacht ar chonclúid maidir le cabhair a bheith ann ar feadh thréimhse bhailíochta iomlán an Chéad Chonartha, ní mór don Choimisiún éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh i gcaitheamh na tréimhse ón 1 Eanáir 2000 go dtí an 31 Nollaig 2003 a mheas. Go deimhin, ní cabhair é an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh fad a bhaineann sé le gníomhaíochtaí nár léirscaoileadh agus a fhad sin amháin.

([161]) Síníodh an Chéad Chonradh an 18 Deireadh Fómhair 2002 agus bhí feidhm aige ón 1 Eanáir 2000.

([162]) Ba é an t-aon mhargadh a bhí oscailte d'iomaíocht ar leibhéal an Aontais cheana margadh na seirbhísí iompair lasta idirnáisiúnta traschórais (féach aithris (23)).

([163]) Cuireadh cosc *de facto* ar iomaíocht idirnáisiúnta sa mhargadh lasta iarnróid freisin mar gheall ar éagsúlacht na gcóras náisiúnta a bhí ann cheana, rud a bhí ina bhacainn mhór roimh iontráil. Níor mhór do ghnóthais iarnróid a bhí ag lorg rochtain a fháil ar bhonneagar Ballstáit eile, mar shampla, a rothstoc a bheith formheasta ag an gcomhlacht náisiúnta deimhniúcháin, deimhniú sábháilteachta arna eisiúint ag an gcomhlacht náisiúnta inniúil a fháil agus níor mhór deimhniú a bheith ag na tiománaithe le haghaidh an ghréasáin ar a ndearnadh an tseirbhís iarnróid.

([164]) Go sonrach, foráladh le hAirteagal 1 de Dhlí 210/1985 *'go ndéanfadh an t-eintiteas 'Ferrovie dello Stato' an méid seo a leanas ar bhealach costéifeachtach agus éifeachtúil agus i gcomhréir le dlí an Chomhphobail: (a) oibriú na línte gréasáin iarnróid a bhí á mbainistiú cheana ag 'azienda autonoma Ferrovie dello Stato' (*faoina bhfuil an t-eintiteas poiblí a tháinig roimh Ghrúpa FS*) agus oibriú na línte gréasáin iarnróid a bhainisteoidh an Stát; (b) oibriú na seirbhísí farantóireachta idir críochfoirt iarnróid* [...]'.

([165]) I gcásanna cumaisc, bhreithnigh an Coimisiún cheana gur margadh táirgí ar leithligh é an t-iompar lasta iarnróid, féach cás COMP/M.5855 – DB/Arriva, 11 Lúnasa 2010, aithrisí 144-145.

([166]) Níor cháiligh na seirbhísí sin mar sheirbhísí iompair traschórais toisc nach raibh aon teorainn ó thaobh faid de leis an gcuid sin den turas a oibríodh trí iompar de bhóthar agus go bhféadfadh sí a bheith ní b'fhaide ná an chuid den turas a rinneadh d'iarnród (cf. fonóta [57]). Faoi Airteagal 1 de Threoir 92/106/CEE ón gComhairle an 7 Nollaig 1992 maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú le haghaidh cineálacha áirithe iompair traschórais earraí idir na Ballstáit (IO L 368, 17.12.1992, lch. 38), ní mór teorainn dhocht a bheith leis an gcéim thosaigh agus/nó leis an gcéim dheiridh a dhéantar de bhóthar chun go gcáileoidh sé mar iompar traschórais (cf. fonóta [11]).

(255) I gcás Alzetta, chuir cúirteanna an Aontais in iúl go soiléir 'gur réamhchoinníoll é léirscaoileadh i ndáil le hinfheidhmeacht forálacha Conartha maidir le státchabhair i roinnt earnálacha sonracha, amhail earnáil an iompair, a bhí dúnta don iomaíocht ar dtús'. ([167]) I ndáil leis sin, áfach, ní mór idirdhealú a dhéanamh idir léirscaoileadh a tharlaíonn i ngeall ar éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh agus léirscaoileadh a fhorordaítear le dlí an Aontais. De réir Airteagal 1(b)(v) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ('an Rialachán Nós Imeachta') ([168]) ciallaíonn cabhair atá ann cheana, i measc nithe eile, 'cabhair a mheastar a bheith ina cabhair atá ann cheana toisc gur féidir a shuí nár chabhair í an tráth a cuireadh i bhfeidhm í, agus gur tháinig sí chun bheith ina cabhair ina dhiaidh sin i ngeall ar éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh agus gan athrú a bheith déanta uirthi ag an mBallstát. I gcás ina dtiocfaidh bearta áirithe chun bheith ina gcabhair tar éis léirscaoileadh gníomhaíochta le dlí an Aontais, ní mheasfar gur cabhair atá ann cheana iad na bearta sin tar éis an dáta a shocraítear le haghaidh an léirscaoilte'.

(256) Tugann an Coimisiún an méid a leanas dá aire:

— Ar leibhéal an Aontais, rinneadh rochtain ar sheirbhísí lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach a léirscaoileadh ón 15 Márta 2003. Dá bhrí sin, ní raibh an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh le haghaidh an chineáil sin seirbhísí ina státchabhair go dtí an 14 Márta 2003 (an dáta sin san áireamh), agus cabhair nua a bheadh ann ón 15 Márta 2003 (ós rud é gur cuireadh léirscaoileadh na seirbhísí sin i ngníomh faoi dhlí an Aontais), ar choinníoll go gcomhlíonfaí na coinníollacha carnacha eile d'Airteagal 107(1). Baineann sé sin go háirithe leis an gcúiteamh as na nithe seo a leanas: (a) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir; agus (b) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima.

— Ar an leibhéal náisiúnta, rinneadh rochtain ar sheirbhísí lasta iarnróid náisiúnta a léirscaoileadh ón 22 Deireadh Fómhair 2003, i.e. sular léirscaoileadh an ghníomhaíocht sin ar leibhéal an Aontais, rud a tharla an 1 Eanáir 2007. Dá bhrí sin, ní raibh an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh le haghaidh an chineáil sin seirbhísí ina státchabhair go dtí an 21 Deireadh Fómhair 2003 (an dáta sin san áireamh), agus cabhair a bhí ann cheana a bheadh ann ón 22 Deireadh Fómhair 2003 (i ngeall ar éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh), ar choinníoll go gcomhlíonfaí na coinníollacha eile d'Airteagal 107(1). Baineann sé sin leis na hoibleagáidí uile a áiríodh sa Chéad Chonradh a bhaineann le seirbhísí iompair lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil, seirbhísí iompair lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, agus seirbhísí iompair lasta iarnróid traschórais de thalamh.

— An oibleagáid maidir le gual agus cruach a iompar d'iarnród laistigh den Chomhphobal Eorpach do Ghual agus Cruach, ní raibh éifeacht léi a thuilleadh ón 1 Bealtaine 2002 agus bhí an oibleagáid maidir le seirbhísí iompair idirmhódúil ar bhealach Lyon – Torino i bhfeidhm go dtí an 31 Nollaig 2001. Ó tharla gur scoir na hoibleagáidí sin de bheith ann sular léirscaoileadh seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta san Aontas (a tháinig i bhfeidhm ón 1 Eanáir 2006), ní raibh an cúiteamh comhfhreagrach a íocadh le Trenitalia in ann iomaíocht a shaobhadh ná difear a dhéanamh do thrádáil laistigh den Aontas, agus dá bhrí sin ní státchabhair a bhí ann.

(257) Ar na cúiseanna thuas, measann an Coimisiún nár chabhair é an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh, roimh an 15 Márta 2003, as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta, ([169]) ná an cúiteamh a íocadh, roimh an 22 Deireadh Fómhair 2003, as seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta, ([170]) toisc nár dhócha go ndéanfadh sé difear do thrádáil ná go saobhfadh sé iomaíocht.

([167]) Breithiúnas an 15 Meitheamh 2000, *Mauro Alzetta a.o.*, Cásanna Uamtha T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 go T-607/97, T-1/98, T-3/98 go T-6/98 agus T-23/98, EU:T:2000:151, mír 144, arna dheimhniú ag an gCúirt Bhreithiúnais sa bhreithiúnas uaithi an 29 Aibreán 2004, C-298/00 P, *an Iodáil v an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le cur i bhfeidhm Airteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9), lena n-ionadaítear an Rialachán Nós Imeachta ón 14 Deireadh Fómhair 2015.

([169]) Go sonrach, seirbhísí lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach (i.e., seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir agus seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima) agus na seirbhísí lasta iarnróid idirnáisiúnta eile ar scoir Trenitalia dá soláthar roimh an 15 Márta 2003 (i.e. gual agus cruach a iompar d'iarnród laistigh den Chomhphobal Eorpach do Ghual agus Cruach agus seirbhísí iompair idirmhódúil ar bhealach Lyon – Torino).

([170]) Baineann sé sin leis na hoibleagáidí uile a áiríodh sa Chéad Chonradh a bhaineann le hiompar lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil, iompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, agus seirbhísí iompair lasta iarnróid traschórais de thalamh.

(258) Os a choinne sin, an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh ón 15 Márta 2003 as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir agus seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima, d'fhéadfadh sé difear a dhéanamh do thrádáil agus iomaíocht a shaobhadh, agus dá bhrí sin cáilíonn sé mar chabhair le haghaidh na tréimhse ón 15 Márta 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003 má chomhlíontar freisin na critéir charnacha eile a leagtar síos in Airteagal 107(1) CFAE (féach aithrisí (264) go (286)). Murab ionann agus an méid a d'áitigh an Iodáil (aithris (120)), ní bhaineann sé le hábhar nach raibh an Ungáir ina Ballstát an tráth sin toisc go ndearna an cúiteamh a íocadh difear, nó toisc go bhféadfadh sé difear a dhéanamh, do sholáthar seirbhísí iompair lasta iarnróid ag gnóthais de chuid an Aontais ar an mbealach idirnáisiúnta sin. Thairis sin, níl 'imeallacht' líomhnaithe na PSOnna sin i gcomhréir leis na PSOnna foriomlána a forchuireadh faoin gCéad Chonradh (féach aithris (120)) ábhartha chun críoch an mheasúnaithe cabhrach, ós rud é go bhféadfadh an chabhair difear a dhéanamh don trádáil idir na Ballstáit gan beann ar an méid cúitimh arna dheonú ná ar mhéid na gníomhaíochta lena mbaineann. Ní cheanglaítear leis an sainmhíniú ar státchabhair go mbeadh an saobhadh iomaíochta nó an éifeacht ar thrádáil mór nó ábhartha. Na PSOnna sin a bheith teoranta i gcomparáid leis an méid foriomlán PSOnna a forchuireadh ar Trenitalia faoin gCéad Chonradh, ní féidir leis sin ann féin saobhadh iomaíochta ná éifeacht ar thrádáil, ná an bhagairt ina leith, a chur as an áireamh. Chun go measfar go saobhann cabhair iomaíocht, is leor de ghnáth buntáiste a bheith á thabhairt ag an gcabhair don tairbhí trína shaoradh ó chostais nár mhór dó a íoc ina mhalairt de chás le linn a oibríochtaí gnó ó lá go lá. ([171])

(259) Thairis sin, i gcás ina ndeonóidh Ballstát fóirdheontas poiblí do ghnóthas chun seirbhísí iompair a sholáthar, féadfar soláthar na seirbhísí sin, bídís teoranta nó substaintiúil, a choinneáil ar bun nó a mhéadú de bhua an fhóirdheontais, agus is lú an seans dá thoradh sin go soláthróidh gnóthais atá bunaithe i mBallstáit eile a seirbhísí iompair ar an margadh sa Bhallstát sin, agus go ndéanfar difear do thrádáil dá réir. Sa chás seo, d'fhéadfadh láithreacht Trenitalia (an sealbhóir stairiúil) a coinníodh ar bun trí fhóirdheontais a íoc oibreoirí nua a dhíspreagadh óna bheith ag dul isteach i margadh nua, go háirithe sa chomhthéacs ina mbeadh ar na hoibreoirí nua sin seasamh margaidh a thógáil tar éis do na seirbhísí lasta idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach a bheith oscailte don iomaíocht. Ar an gcaoi chéanna, ní rud a chuireann éifeacht fhéideartha ar thrádáil ná saobhadh féideartha iomaíochta as an áireamh é an cúiteamh a bheith neamhleor chun an t-easnamh oibriúcháin a thaifead Trenitalia as seirbhísí a sholáthar faoin gCéad Chonradh a chumhdach. Leis an gcúiteamh, dá laghad é, bhí Trenitalia in ann a ghníomhaíochtaí a choinneáil ar bun nó a mhéadú ar an margadh, rud a laghdaigh an deis a bhí ag na hiomaitheoirí seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar ar an margadh sin.

(260) A mhéid a bhaineann leis an gcúiteamh a deonaíodh faoin gCéad Chonradh ón 22 Deireadh Fómhair 2003 as seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta, ([172]) cáilíonn an cúiteamh sin mar chabhair le haghaidh na tréimhse ón 22 Deireadh Fómhair 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003 má chomhlíontar freisin na critéir charnacha eile a leagtar síos in Airteagal 107(1) CFAE (féach aithrisí (264) go (286)).

Tábla 5

An Chéad Chonradh: Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil laistigh den Aontas Eorpach

Cúiteamh as	1.1.2000 – 14.3.2003	15.3.2003 – 21.10.2003	22.10.2003 – 31.12.2003
Seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach	Gan aon chabhair	Saobhadh féideartha	Saobhadh féideartha
Seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta	Gan aon chabhair	Gan aon chabhair	Saobhadh féideartha

([171]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 3 Márta 2005, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, mír 55.

([172]) Baineann sé sin leis na hoibleagáidí uile a áiríodh sa Chéad Chonradh a bhaineann le seirbhísí iompair lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil, seirbhísí iompair lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, agus seirbhísí iompair lasta iarnróid traschórais de thalamh.

(261) Maidir leis an gCéad Chonradh, déanfaidh an Coimisiún measúnú eisiach ar an gcúiteamh arna íoc a d'fhéadfadh iomaíocht a shaobhadh agus difear a dhéanamh do thrádáil laistigh den Aontas. Dá bhrí sin, ní bhainfidh aon tagairt don Chéad Chonradh ach le cúiteamh as na nithe seo a leanas: (i) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir sa tréimhse ón 15 Márta 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003; (ii) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima sa tréimhse ón 15 Márta 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003; agus (iii) seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta sa tréimhse ón 22 Deireadh Fómhair 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003.

(262) A mhéid a bhaineann leis an Dara Conradh agus an Tríú Conradh (a síníodh an 27 Márta 2007 agus an 3 Nollaig 2012 faoi seach), tugann an Coimisiún dá aire gur tugadh i gcrích iad tar éis léirscaoileadh iomlán an mhargaidh lasta iarnróid ar leibhéal an Aontais (1 Eanáir 2007). Níl aon amhras ach go raibh Trenitalia san iomaíocht, an tráth sin, ar an leibhéal náisiúnta agus ar leibhéal an Aontais le gnóthais iarnróid eile ar mhargadh an iompair lasta iarnróid. Dá bhrí sin, murab ionann agus an méid a d'áitigh an Iodáil (aithrisí (153) agus (187) go (189)), d'fhéadfadh na cúitimh a fuarthas faoin Dara Conradh agus faoin Tríú Conradh iomaíocht a shaobhadh laistigh den mhargadh sin gan beann ar an méid teoranta seirbhísí ná ar an méid cúitimh a bhí i gceist agus gan beann ar chóras cuntasaíochta ar leithligh a bheith á choimeád ag Trenitalia le haghaidh a ghníomhaíochtaí.

(263) Thairis sin, ós rud é go raibh seirbhísí iompair lasta iarnróid á n-oibriú ar mhargadh na hIodáile ag gnóthais ó Bhallstáit eile ([173]) nó go bhféadfaidís iad a oibriú, rinne na cúitimh seirbhíse poiblí a fuair Trenitalia faoin Dara Conradh agus faoin Tríú Conradh difear freisin do thrádáil laistigh den Aontas. Murab ionann agus an méid a d'áitigh an Iodáil (aithris (225)), chun beart náisiúnta a aicmiú mar státchabhair, ní gá ach scrúdú a dhéanamh ar cé acu a d'fhéadfadh nó nach bhféadfadh an chabhair sin difear a dhéanamh do thrádáil den sórt sin agus iomaíocht a shaobhadh agus ní ar cé acu a bhí nó nach raibh fíoréifeacht ar thrádáil idir na Ballstáit agus saobhadh iomaíochta iarbhír ann. Dá bhrí sin, ní leor gur thaifead iomaitheoirí Trenitalia an tráth sin méideanna tráchta a bhí ag dul i méid agus leathnú ar bhealaí idirnáisiúnta chun teacht ar an gconclúid nach raibh aon státchabhair i gceist leis an Dara Conradh ná leis an Tríú Conradh. Os a choinne sin, d'fhéadfadh an leathnú sin a bheith ní ba thábhachtaí fós in éagmais an Dara Conradh agus an Tríú Conradh.

8.1.2. *Acmhainní Stáit agus a mhéid atá siad inchurtha i leith an Stáit*

(264) An cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia faoin gCéad Chonradh, faoin Dara Conradh agus faoin Tríú Conradh, maoiníodh go díreach as buiséad an Stáit é (féach aithrisí (129), (145) agus (170)). Thairis sin, ba iad na hAireachtaí inniúla a chuir na conarthaí sin ar iontaoibh, agus foráladh le gach ceann de na conarthaí go gcúiteodh an Stát Trenitalia as PSOnna arna ndéanamh faoi na conarthaí sin a sholáthar (féach aithrisí (59), (71), (72) agus (99)). Dá bhrí sin, tá na Bearta inchurtha go díreach i leith an Stáit.

8.1.3. *Buntáiste eacnamaíoch*

(265) Cúitimh i leith PSOnna arna ndeonú do ghnóthas, ní buntáiste eacnamaíoch atá iontu má chomhlíontar ceithre choinníoll charnacha, a leagtar amach i mbreithiúnas *Altmark*. Is iad seo a leanas na coinníollacha sin:

— Ar an gcéad dul síos, ní mór PSOnna a bheith le comhlíonadh iarbhír ag an ngnóthas is faighteoir agus ní mór na hoibleagáidí sin a bheith sainithe go soiléir.

— Ar an dara dul síos, ní mór na paraiméadair ar ar a mbonn a ríomhtar an cúiteamh a bhunú roimh ré ar bhealach trédhearcach oibiachtúil.

— Ar an tríú dul síos, ní fhéadfaidh an cúiteamh a bheith níos mó ná an méid is gá chun na costais uile nó cuid de na costais a tabhaíodh as comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus na fáltais ábhartha agus brabús réasúnta as comhlíonadh na n-oibleagáidí sin á gcur san áireamh.

([173]) Féach mar shampla fonóta [109] (DB Schenker).

— Ar an gceathrú dul síos, i gcás nach ndéanfar an gnóthas atá chun PSOnna a chomhlíonadh, i gcás sonrach, a roghnú de bhun nós imeachta soláthair phoiblí lena bhféadfaí an tairgeoir a bheadh in ann na seirbhísí sin a sholáthar ar an gcostas is lú don phobal a roghnú, ní mór an leibhéal cúitimh is gá a chinneadh ar bhonn anailíse ar na costais a thabhódh gnóthas tipiciúil, atá dea-riartha agus a soláthraítear modhanna iompair leordhóthanacha dó sa chaoi go mbeadh sé in ann na ceanglais seirbhíse poiblí is gá a chomhlíonadh, le linn dó na hoibleagáidí sin a chomhlíonadh, agus na hioncaim ábhartha agus brabús réasúnta as comhlíonadh na n-oibleagáidí á gcur san áireamh.

(266) Ós critéir charnacha iad na ceithre chritéar *Altmark*, mura gcomhlíontar aon cheann de na critéir sin, measfar gur buntáiste atá sa chúiteamh de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(267) Sa chás seo, measann an Coimisiún nach gcomhlíontar an ceathrú ceann de chritéir *Altmark* le haghaidh gach ceann de na trí PSC, murab ionann agus maíomh údaráis na hIodáile.

(268) Ar thaobh amháin, níor roghnaíodh tairbhí na dtrí PSC tar éis nós imeachta tairisceana poiblí lena mbeifí in ann an tairgeoir a bheadh in ann an tseirbhís a sholáthar ar an gcostas is lú don phobal a roghnú. ([174]) Ar an taobh eile, argóintí na hIodáile go raibh an leibhéal cúitimh faoi na trí PSC bunaithe ar chostais gnóthais thipiciúil éifeachtúil, ní thacaíonn siad leis an bhfianaise a léiríonn go gcomhlíontar an ceathrú ceann de chritéir *Altmark*.

(269) A mhéid a bhaineann leis an gCéad Chonradh agus leis an Dara Conradh, áitíonn an Iodáil, gan aon fhianaise a chur isteach chun tacú lena maíomh, gur ghnóthas dea-riartha é Trenitalia a bhí in ann a léiriú go raibh a leibhéil costas i gcomhréir le costais na n-iomaitheoirí, agus a bhí in ann seirbhísí a sholáthar faoi dhálaí eacnamaíocha a bhí comhchosúil go substaintiúil leo siúd a thiocfadh as nós imeachta iomaíoch (aithrisí (132) agus (152)).

(270) Rinne an Iodáil argóintí comhchosúla maidir leis an Tríú Conradh. Chun tacú leis na hargóintí sin, sholáthair an Iodáil dhá staidéar le PWC dar dáta an 9 Deireadh Fómhair 2012 agus an 22 Deireadh Fómhair 2014 (féach aithrisí (175) agus (243)) a líomhnaítear go léirítear leo go raibh meánchostais oibriúcháin Trenitalia in aghaidh an traeinchiliméadair i gcomhréir le gnóthais de chuid an Aontais atá comhchosúil leis ina méid, a sholáthraíonn seirbhísí comhchosúla agus atá feistithe le modhanna iompair leordhóthanacha (féach aithrisí (180) go (186)). Sholáthair Grúpa FS staidéar dar dáta mí Iúil 2014 nach ndearna ach achoimre ar roinnt barúlacha maidir leis an gcur chuige a ghlac an Coimisiún sa chinneadh tosaigh i leith an mheasúnaithe ar an gceathrú ceann de chritéir *Altmark* (féach aithris (217)).

(271) Tugann an Coimisiún dá aire, i gcás nach ndéantar seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a shannadh faoi nós imeachta tairisceana agus nach ann d'aon luach saothair margaidh a nglactar leis go ginearálta le haghaidh seirbhís ar leith, go gceanglaítear leis an gceathrú ceann de chritéir Altmark, ar an gcéad dul síos, go sainaithnítear gnóthas tipiciúil atá dea-riartha agus a soláthraítear modhanna iompair leordhóthanacha dó. ([175])

(272) Trí '*ghnóthas tipiciúil a shainaithint, atá dea-riartha agus a soláthraítear modhanna iompair leordhóthanacha dó*', is féidir an méid cúitimh is gá chun an cúram seirbhíse poiblí sannta a chomhlíonadh a ríomh ar bhealach a sheachnaíonn costais arda gnóthais neamhéifeachtúil.

([174]) Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le rialacha státchabhrach an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm maidir le cúiteamh arna dheonú chun seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a sholáthar (IO C 8, 11.1.2012, lch. 4), pointe 65.

([175]) Ní féidir tagairt a dhéanamh do chostais ghnóthais a bhfuil monaplacht aige nó a fhaigheann cúiteamh seirbhíse poiblí arna dheonú ar choinníollacha nach gcomhlíonann dlí an Aontais, toisc go bhféadfadh an leibhéal costais a bheith níos airde ná an gnáthleibhéal sa dá chás, féach pointe 74 den Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le rialacha státchabhrach an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm maidir le cúiteamh arna dheonú chun seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a sholáthar; ('Teachtaireacht maidir le seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta'), (IO C 8, 11.1.2012, lch. 4).

(273) Shoiléirigh an Chúirt gurb é 'ceann de na cineálacha cur chuige is féidir a úsáid chun measúnú a dhéanamh ar cé acu a chomhlíontar nó nach gcomhlíontar an ceathrú coinníoll ná an cúiteamh atá le deonú do ghnóthas ar dámhadh conradh seirbhíse poiblí dó a ríomh ar bhonn mheán na gcostas arna dtabhú ag gnóthais a sholáthair, ar feadh roinnt blianta, i margadh saor, seirbhís atá inchomparáide leis an tseirbhís phoiblí atá i gceist sna príomhimeachtaí, an ioncaim ábhartha a fuair na gnóthais sin chun a n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh agus, i gcás inarb iomchuí, na mbrabús a rinne siad i leith na seirbhíse sin'. ([176])

(274) I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire ar dtús nach bhfuil an cur chuige a luaitear in aithris (273) ábhartha sa chás seo, áfach, toisc nach bhféadfaí an cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia a ríomh ar bhonn mheán na gcostas arna dtabhú ag gnóthais a sholáthair, ar feadh roinnt blianta, i margadh saor, seirbhís a bhí inchomparáide leis na seirbhísí poiblí atá i gceist.

(275) Ar an dara dul síos, i gcás na mBeart atá faoi imscrúdú, tugann an Coimisiún dá aire, ar bhonn na fianaise atá ar fáil, gurb é a leanann as sin go ndearna an Iodáil costais Trenitalia faoi PSCanna a shuí faoi threoir fheidhmíocht Trenitalia roimhe seo nó na feidhmíochta a réamh-mheasadh dó agus faoina dtreoir sin amháin. I gcás an Chéad Chonartha, bhí an cúiteamh a fuair Trenitalia bunaithe ar na costais a d'íoc Trenitalia iarbhír in 2000 agus 2001 as PSOnna a forchuireadh faoin gCéad Chonradh a chomhlíonadh, agus faoi threoir na gcostas iarbhír a thabhaigh Trenitalia in 2001 le haghaidh 2002 agus 2003 (aithrisí (58)-(59)). I gcás an Dara Conradh, bhí an cúiteamh a fuair Trenitalia bunaithe ar na costais a d'íoc Trenitalia in 2004 as PSOnna a forchuireadh faoin Dara Conradh a chomhlíonadh (aithris (223)). Mar a shonraítear in aithris (99), rinneadh an leibhéal cúitimh faoin Tríú Conradh a chinneadh ar bhonn Phlean Eacnamaíoch agus Airgeadais ex ante Trenitalia, i.e. ar bhonn chostais réamh-mheasta Trenitalia as PSOnna faoin Tríú Conradh a chomhlíonadh agus ar an mbonn sin amháin.

(276) A mhéid a bhaineann le hargóint na hIodáile gur gnóthas dea-riartha é Trenitalia (féach aithris (174)), meabhraíonn an Coimisiún nach bhfuil sé i gceist leis an gceathrú ceann de chritéir *Altmark* a léiriú go bhfuil an tairbhí *féin* 'dea-riartha' agus in ann a léiriú go bhfuil a leibhéil costas i gcomhréir le costais na n-iomaitheoirí ná in ann seirbhísí a sholáthar faoi dhálaí eacnamaíocha atá comhchosúil go substaintiúil leo siúd a thiocfadh as nós imeachta iomaíoch. ([177]) Thairis sin, maidir le cé acu a d'fhéadfaí nó nach bhféadfaí costais stairiúla na seirbhísí a rinneadh faoi dhámhachtainí roimhe seo a chur san áireamh, in *SAD Trasporto Locale SpA*, shoiléirigh an Chúirt, '*nach gcoisctear, per se, le critéir an 'ghnóthais thipiciúil, atá dea-riartha agus a soláthraítear modhanna iompair leordhóthanacha dó', ríomh bunaithe ar chostais stairiúla na seirbhíse a sholáthair an t-oibreoir amach nó ríomh a bhaineann leis an dámhachtain roimhe sin, ar choinníoll, áfach, gur féidir a mheas, i bhfianaise na modhanna cuntasaíochta agus anailíse airgeadais a úsáidtear de ghnáth chun na críche sin, gur gnóthas tipiciúil dea-riartha é an t-oibreoir amach*'. ([178])

(277) Measann an Coimisiún nach féidir teacht ar an gconclúid de dhroim na sonraí a chuir an Iodáil ar fáil go gcomhfhreagraíonn struchtúr costais Trenitalia don struchtúr costais a bheadh ag gnóthas tipiciúil dea-riartha.

(278) Ar an gcéad dul síos, tugadh na trí PSC i gcrích in éagmais aon staidéar tacaíochta a léireodh go bhféadfaí a mheas, i bhfianaise na modhanna cuntasaíochta agus anailíse airgeadais a úsáidtear de ghnáth chun na críche sin, gur ghnóthas tipiciúil dea-riartha é Trenitalia.

([176]) Breithiúnas an 19 Deireadh Fómhair 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, mír 39. Tá an cur chuige sin faoi réir dhá choinníoll charnacha, áfach. Ar an gcéad dul síos, 'tá an líon gnóthas atá ag oibriú ar an margadh agus a chuirtear san áireamh sách mór chun gur féidir a mheas, ós rud é nár cheart staid ghnóthais ar leith a bheith faoi réir ualú díréireach, go bhfuil meán den sórt sin láidir ó thaobh staidrimh de agus, dá bhrí sin, ionadaíoch ar an gcaighdeán dá bhforáiltear leis an gceathrú coinníoll a leagtar amach i mbreithiúnas an 24 Iúil 2003, Altmark Trans agus Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)'. Ar an dara dul síos, 'gnóthais atá in ann a n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh láithreach agus ar féidir a mheas dá bhrí sin go soláthraítear dóibh na hacmhainní leordhóthanacha is gá chun bheith in ann na ceanglais seirbhíse poiblí a chomhlíonadh, ní féidir ach na gnóthais sin a chur san áireamh chun críocha ríomha den sórt sin' (míreanna 40 agus 41).

([177]) Sa bhreithiúnas uaithi an 24 Meán Fómhair 2015, *TV2/Danmark v an Coimisiún,* rialaigh an Chúirt Ghinearálta: *'níor chuir an Chúirt Bhreithiúnais le tuiscint ar bhealach ar bith, i gcás nár roghnaíodh faighteoir an chúitimh i nós imeachta soláthair phoiblí, go bhféadfaí a léiriú, chun an coinníoll sin a chomhlíonadh, go raibh an faighteoir féin 'dea-riartha agus soláthartha go leordhóthanach'* (féach Breithiúnas an 24 Meán Fómhair 2015, *TV2/Danmark v an Coimisiún,* T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, mír 131).

([178]) Breithiúnas an 19 Deireadh Fómhair 2023, *Sad Trasporto Locale SpA*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, mír 44.

(279) A mhéid a bhaineann leis an Tríú Conradh, tugann an Coimisiún dá aire freisin nach suitear le Staidéar PWC 1 ná le Staidéar PWC 2 gur cinneadh an leibhéal cúitimh faoin Tríú Conradh ar bhonn anailís ar na costais a thabhódh gnóthas tipiciúil, atá dea-riartha agus a soláthraítear modhanna iompair leordhóthanacha dó, chun PSOnna a chomhlíonadh. Sainaithnítear leis na staidéir sin trí chuideachta (ÖBB, DB, SNCF), as measc na sé chuideachta a mheastar a bheith oiriúnach chun sampla gnóthas a bhunú a bhfuil a méid inchomparáide go leormhaith le méid Trenitalia, ar measadh go raibh a gcostais inchomparáide le costais Trenitalia (aithrisí (180) agus (217)), ach ní mhínítear leo cén fáth a bhféadfaí a mheas gur gnóthais thipiciúla dhea-riartha iad Trenitalia nó na cuideachtaí sin. Ar an iomlán, níor soláthraíodh le Staidéar PWC 1 ná Staidéar PWC 2 ach comparáid idir na meánchostais oibriúcháin iomlána in aghaidh an traeinchiliméadair arna dtabhú ag Trenitalia agus ag gnóthais eile de chuid an Aontais atá ar mhéid comhchosúil leis agus a sholáthraíonn seirbhísí comhchosúla (féach aithris (175)). Mar sin féin, na gnóthais sin a bheith ar mhéid comhchosúil le Trenitalia, ní thugann sin aon léiriú ar cé acu is gnóthais thipiciúla dhea-riartha iad nó nach ea. Maidir leis na seirbhísí comhchosúla, ní dhearnadh measúnú leis an dá Staidéar PWC (Staidéar PWC 1 agus Staidéar PWC 2) ach ar na meánchostais fhoriomlána a bhaineann le seirbhísí lasta iarnróid a sholáthar, gan a shuí an raibh na seirbhísí sin comhchosúil leis na seirbhísí faoi PSOnna a forchuireadh ar Trenitalia.

(280) Thairis sin, ceanglaítear leis an gceathrú ceann de chritéir *Altmark* go ndéanfaí anailís ar chostais ghnóthais a soláthraítear dó na hacmhainní leordhóthanacha is gá chun PSOnna a chomhlíonadh. A mhéid a bhaineann leis an Tríú Conradh, ní léiríonn an dá staidéar PWC (Staidéar PWC 1 agus Staidéar PWC 2) gur soláthraíodh modhanna leordhóthanacha do na gnóthais sa sampla chun PSOnna a forchuireadh faoin Tríú Conradh a chomhlíonadh. Mar a d'aithin an Iodáil féin (féach aithrisí (182) agus (183)), bhí líon substaintiúil saintréithe sonracha ag baint le gréasán iarnróid na hIodáile agus ba ghá a fhíorú cé acu a bhí nó nach raibh modhanna leordhóthanacha arna soláthar do na gnóthais sa sampla chun ceanglais PSOnna a sainíodh faoin Tríú Conradh a chomhlíonadh i bhfianaise na saintréithe sin. Ba mhó fós an gá a bhí leis sin sa chás seo ós rud é go bhfuil na saintréithe sonracha sin ar cheann de na cúiseanna ar tugadh an Tríú Conradh i gcrích (féach aithrisí (162) agus (186)). Dá bhrí sin, ní féidir an léiriú sin a bheith teoranta do chinneadh i dtaca le meánacmhainneacht iompair earraí na ngnóthas de chuid an Aontais (féach aithris (176)), gan na saintréithe sonracha sin a chur san áireamh. Thairis sin, níl eilimintí i gceachtar staidéar PWC (Staidéar PWC 1 ná Staidéar PWC 2) a thabharfadh caoi don Choimisiún a chinneadh cé acu a bhí nó nach raibh an rothstoc ba ghá chun na hoibleagáidí faoin Tríú Conradh a chomhlíonadh arna soláthar ar bhealach leordhóthanach do na gnóthais de chuid an Aontais a bhí sa sampla. Níor soláthraíodh leis na staidéir PWC sin ach feidhmíocht fhoriomlán na rothstoc in aghaidh an ghnóthais (féach aithris (177)), arna n-úsáid le haghaidh seirbhísí paisinéirí agus lasta araon, gan aon fhaisnéis a sholáthar maidir le leordhóthanacht na rothstoc sin chun PSOnna a forchuireadh faoin Tríú Conradh a chomhlíonadh.

(281) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire nach soláthraítear leis an dá Staidéar PWC (Staidéar PWC 1 agus Staidéar PWC 2) anailís iomchuí ar na costais a d'íocfadh na gnóthais sin chun PSOnna arna bhforchur ag an Iodáil a oibriú. Cuireadh san áireamh sna staidéir sin imlíne gheografach ([179]) agus ábhartha ([180]) iomlán na ngníomhaíochtaí a sholáthraíonn na sé ghnóthas iarnróid atá sa sampla (nach raibh costais inchomparáide le costais Trenitalia ach ag trí ghnóthas iarnróid díobh, is iad sin ÖBB, DB, SNCF) agus ní hamháin na gníomhaíochtaí a chumhdaítear leis an Tríú Conradh, mar a cheanglaítear leis an gceathrú ceann de chritéir *Altmark*. Mar gheall ar chineál comhiomlán na sonraí sin, níorbh fhéidir na costais a ghearradh amach a bhí le cur i leith gach cineál sonrach gníomhaíochta a thabhódh gnóthas éifeachtúil agus costéifeachtach atá gníomhach san earnáil lasta iarnróid chun PSOnna a chumhdaítear leis an Tríú Conradh a chomhlíonadh. ([181]) Thairis sin, murab ionann agus maíomh Ghrúpa FS gur ghá an anailís chostéifeachtúlachta a dhéanamh ar leibhéal na cuideachta a sholáthraíonn an tseirbhís (féach aithris (217)), tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil sna costais atá le cur san áireamh chun críocha na hanailíse sin ach na costais dhíreacha is gá chun PSO a chomhlíonadh agus ranníocaíocht iomchuí leis na costais indíreacha is coiteann do na gníomhaíochtaí atá faoi réir PSO agus do ghníomhaíochtaí eile araon. ([182]) Ina theannta sin, níor cuireadh i gcomparáid sna staidéir ach na costais oibriúcháin fhoriomlána in aghaidh an traeinchiliméadair (féach aithris (179)) agus ní raibh aon rud iontu maidir leis an leibhéal éifeachtúlachta ann féin, ná maidir leis na costais iad féin dá réir sin. Tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil an chomparáid sin dochloíte, ar an ábhar, mar a chuir an Iodáil in iúl freisin (aithrisí (181) agus (182)), go raibh an costas in aghaidh an traeinchiliméadair a bhain le seachadadh na seirbhísí a chumhdaítear leis an Tríú Conradh chomh maith leis an leibhéal fáltas ag brath go mór ar shaintréithe sonracha na seirbhíse iompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile.

([179]) Níor sainaithníodh imlíne shonrach le staidéir PWC, ach soláthraíodh figiúirí leo maidir le cumhdach ginearálta chríoch na Fraince ag SNCF, cumhdach ginearálta chríoch na hOstaire ag ÖBB agus cumhdach ginearálta chríoch na Gearmáine ag DB Schenker.

([180]) Le staidéar PWC, suíodh na meánchostais oibriúcháin in aghaidh an traeinchiliméadair ar bhonn ghníomhaíochtaí foriomlána na ngnóthas, i.e. iompar paisinéirí agus lasta.

([181]) Féach mar shampla breithiúnas an 12 Iúil 2019, *Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF)*, T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, mír 64.

([182]) Féach pointe 74 den Teachtaireacht maidir le seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta.

(282) Mar chonclúid, cinneann an Coimisiún nár léirigh an Iodáil go bhféadfaí a mheas gur ghnóthas tipiciúil dea-riartha é Trenitalia, i bhfianaise na modhanna cuntasaíochta agus na hanailíse airgeadais a úsáidtear chuige sin de ghnáth, agus dá bhrí sin go raibh an leibhéal cúitimh a fuair Trenitalia as PSOnna a chomhlíonadh faoi na trí PSC i gcomhréir leis an gcúiteamh a d'iarrfadh gnóthas tipiciúil dea-riartha chun seirbhís a sholáthar a bheadh inchomparáide le seirbhís PSOnna a chumhdaítear leis na PSCanna sin.

(283) Dá thoradh sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nár léirigh údaráis na hIodáile gur comhlíonadh an ceathrú ceann de chritéir *Altmark*. Dá bhrí sin, thug na cúitimh a deonaíodh faoin gCéad Chonradh, faoin Dara Conradh agus faoin Tríú Conradh buntáiste do Trenitalia nach bhfaigheadh an chuideachta faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh.

8.1.4. *Roghnaíocht*

(284) Meastar beart a bheith roghnaitheach má chruthaíonn sé difríochtaí idir gnóthais, atá i gcás inchomparáide a mhéid a bhaineann le cuspóir an bhirt, agus dá bhrí sin, dá bhféadfadh sé gnóthais áirithe a chur i gcás níos fabhraí ná gnóthais eile. I gcás cabhair aonair, measann an Chúirt gur leor i bprionsabal buntáiste eacnamaíoch a shainaithint chun tacú leis an toimhde go bhfuil an buntáiste roghnaitheach. ([183])

(285) Sa chás seo, dheonaigh an Iodáil cúiteamh seirbhíse poiblí do Trenitalia i bhfoirm cabhair aonair lenar tugadh buntáiste do Trenitalia. Deonaíodh an cúiteamh sin chun aimhleasa iomaitheoirí lasta eile, a bhí, nó a d'fhéadfadh a bheith, in iomaíocht le Trenitalia san earnáil lasta iarnróid. Ós rud é go bhféadfadh an cúiteamh seirbhíse poiblí a deonaíodh faoin gCéad Chonradh, faoin Dara Conradh agus faoin Tríú Conradh a bheith i bhfabhar staid Trenitalia i gcomparáid le staid a iomaitheoirí, ba chúiteamh roghnaitheach é.

8.1.5. *Conclúid maidir le cabhair a bheith ann*

(286) Ar bhonn an mhéid thuas, measann an Coimisiún gur státchabhair do Trenitalia de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sa chúiteamh seirbhíse poiblí a áiríodh sa Chéad Chonradh (chun (i) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir a sholáthar, chun (ii) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima a sholáthar ón 15 Deireadh Fómhair 2003, agus chun (iii) seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta a sholáthar ón 22 Deireadh Fómhair 2003), sa Dara Conradh agus sa Tríú Conradh.

8.2. **An chabhair a cháiliú mar chabhair atá ann cheana nó mar chabhair nua**

(287) Áitíonn an Iodáil go gcáilíonn an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh mar chabhair atá ann cheana, toisc gur bhain sé le hoibleagáidí a bhí comhsheasmhach, nach mór go hiomlán, le hoibleagáidí atá ann cheana, a cuireadh i bhfeidhm nuair nach raibh an margadh lasta iarnróid léirscaoilte go fóill, ar an leibhéal náisiúnta ná ar leibhéal an Aontais (aithrisí (120) agus (154)). Go sonrach, de réir na hIodáile, tugadh na hoibleagáidí sin isteach le Foraithne Aireachta 1-T/1990, ([184]) le Dlí 440/1989 ([185]) nó le PSCanna roimhe sin. ([186])

([183]) Breithiúnas an 4 Meitheamh 2015, C-15/14 P, *an Coimisiún v MOL*, ECLI:EU:c:2015:362, míreanna 59 agus 60; breithiúnas an 28 Meán Fómhair 2023, C-320/21P, *Ryanair DAC v an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2023:712, mír 104.

([184]) A mhéid a bhaineann leis na hoibleagáidí taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín agus seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima.

([185]) A mhéid a bhaineann leis na hoibleagáidí taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ó chalafort Trieste go dtí an Ungáir agus vice versa.

([186]) A mhéid a bhaineann leis na hoibleagáidí taraife i leith iompar thar achair is faide ná 1 000 km.

(288) A mhéid a bhaineann leis an gCéad Chonradh (2000-2003), measann an Coimisiún an méid seo a leanas:

— An cúiteamh a íocadh idir an 22 Deireadh Fómhair 2003 agus an 31 Nollaig 2003 as seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta ([187]), cáilíonn sé mar chabhair atá ann cheana faoi Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta tar éis léirscaoileadh an mhargaidh. Go deimhin, tráth a íocadh an cúiteamh, ní cabhair a bhí ann toisc nach raibh sé in ann iomaíocht a shaobhadh ná bagairt a dhéanamh í a shaobhadh.Ina dhiaidh sin (ón 22 Deireadh Fómhair 2003), tháinig an cúiteamh as seirbhísí iompair lasta náisiúnta chun bheith ina chabhair atá ann cheana mar gheall ar éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh (léirscaoileadh an mhargaidh ar an leibhéal náisiúnta, go háirithe) agus gan athrú a bheith déanta ag an Iodáil air. Ní féidir cabhair atá ann cheana a bheith ina hábhar do chinneadh lena gcinntear go bhfuil sí neamh-chomhoiriúnach ach amháin a mhéid a bhaineann leis an todhchaí. Ós rud é go raibh na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a forchuireadh ar Trenitalia chun seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta a sholáthar i bhfeidhm go dtí an 31 Nollaig 2003, ní gá don Choimisiún measúnú a dhéanamh sa chinneadh seo ar a chomhoiriúnacht fhéideartha.

— An cúiteamh a íocadh idir an 15 Márta 2003 agus an 31 Nollaig 2003 as iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach ([188]), cáilíonn sé mar chabhair nua toisc go ndearnadh margadh an iompair lasta iarnróid a léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais ón 15 Márta 2003.

(289) A mhéid a bhaineann leis an Dara Conradh (2004-2008), tugann an Coimisiún dá aire go ndearnadh foráil sa chonradh sin maidir le cúiteamh lenar cumhdaíodh comhlíonadh PSOnna a liostaítear in aithrisí (65) go (67) agus (70). Bhain na PSOnna sin le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta (ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach) agus náisiúnta araon.

(290) Maidir le PSOnna a bhaineann le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta (i.e. na seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir chomh maith le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima), mar a shonraítear in aithris –, cáilíonn an cúiteamh a íocadh le Trenitalia as na seirbhísí sin mar chabhair nua ón 15 Márta 2003; dá bhrí sin, cáilíonn sé mar chabhair nua faoin Dara Conradh.

(291) Maidir le PSOnna a bhaineann le seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta (i.e. seirbhísí a bhaineann le soláthar seirbhísí lasta iarnróid chuig an tSairdín agus an tSicil nó uathu agus seirbhísí fadraoin is faide ná 1 000 km), tugann an Coimisiún dá aire go ndearnadh na seirbhísí sin a léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais ón 1 Eanáir 2007. Áitíonn an Iodáil nach mór an chabhair a mheas a bheith ina cabhair atá ann cheana faoi Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta go dtí léirscaoileadh iomlán an mhargaidh lasta iarnróid ar leibhéal an Aontais, an 1 Eanáir 2007. Tugann an Coimisiún dá aire deara, áfach, gur i ndiaidh an dáta sin a íocadh méid iomlán an chúitimh a deonaíodh le haghaidh na seirbhísí sin faoin Dara Conradh toisc nár íocadh é go dtí tar éis shíniú an Dara Conradh an 27 Márta 2007 (féach aithris (75)). Dá bhrí sin, cáilíonn an chabhair faoin Dara Conradh ina hiomláine mar chabhair nua. ([189])

(292) In aon chás, tugann an Coimisiún dá aire nach gcomhlíonann an chabhair faoin Dara Conradh na coinníollacha a leagtar amach in Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta ós rud é go ndearna an Iodáil - murab ionann agus an méid a d'áitigh sí (féach aithris (154)) - athrú substaintiúil ar an gcabhair a deonaíodh ar dtús faoin gCéad Chonradh. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún an méid seo a leanas dá aire:

— leis an Dara Conradh, modhnaíodh raon feidhme PSOnna a forchuireadh ar Trenitalia trí (i) oibleagáidí seirbhíse poiblí breise a chur leo a bhaineann le soláthar seirbhísí lasta iarnróid chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu (aithris (67)) agus trí (ii) oibleagáidí coimhdeacha a bhaineann le gach ceann de na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a liostaítear in aithris (66). Rinneadh PSOnna áirithe a bhí sa Chéad Chonradh roimhe sin a bhaint de raon feidhme an Dara Conradh leis freisin (aithris (62));

([187]) Baineann sé sin leis na hoibleagáidí uile a áiríodh sa Chéad Chonradh a bhaineann le hiompar lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil, iompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, agus seirbhísí iompair lasta iarnróid traschórais de thalamh.

([188]) Baineann sé sin le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir agus seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima.

([189]) Luaitear in Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta '***cabhair*** *a mheastar a bheith ina cabhair atá ann cheana toisc gur féidir a shuí nár chabhair í* ***an tráth a cuireadh i bhfeidhm í****, agus a tháinig chun bheith ina cabhair ina dhiaidh sin i ngeall ar éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh agus gan athrú a bheith déanta ag an mBallstát uirthi*'. Féach freisin breithiúnas an 15 Meitheamh 2000, *Mauro Alzetta a.o.*, cásanna uamtha T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 go T-607/97, T-1/98, T-3/98 go T-6/98 agus T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, mír 144-145; agus breithiúnas an 24 Márta 2011, *Freistaat Sachsen agus Land Sachsen-Anhalt*, cásanna uamtha T-443/08 agus T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, mír 190.

— leis an Dara Conradh, tugadh isteach sásra cúitimh éagsúil i leith an chúitimh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil (aithrisí (68));

— leis an Dara Conradh, tugadh isteach módúlachtaí nua chun an chabhair a íoc le Trenitalia (aithris (71)) nach raibh sa Chéad Chonradh.

(293) Léiríonn na heilimintí ar a dtugtar tuairisc in aithris (292) nach de chineál foirmiúil ná riaracháin amháin iad na modhnuithe a tugadh isteach leis an Dara Conradh. Leis na modhnuithe sin, rinneadh athrú substaintiúil ar an gcabhair a dheonaigh an Iodáil faoin gCéad Chonradh. Dá bhrí sin, ní cháilíonn an chabhair faoin Dara Conradh mar chabhair atá ann cheana de bhun Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta.

(294) A mhéid a bhaineann leis an Tríú Conradh, tugann an Coimisiún dá aire go ndearnadh seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta agus idirnáisiúnta a léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais ón 1 Eanáir 2007 (aithris (23)), i.e. sular síníodh an Tríú Conradh. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go raibh difríocht mhór idir raon feidhme an Tríú Conradh agus raon feidhme an Chéad Chonartha agus an Dara Conradh: tréigeadh na hoibleagáidí taraife uile agus cuireadh oibleagáid seirbhíse chuimsitheach lenar cumhdaíodh iompar lasta iarnróid chuig Deisceart na hIodáile/ó Dheisceart na hIodáile in ionad na n-oibleagáidí seirbhíse a soláthraíodh in PSCanna roimhe sin (féach roinn 3.2.3.1.1). Dá bhrí sin, cáilíonn an cúiteamh a deonaíodh faoin Tríú Conradh ina iomláine mar chabhair nua.

Tábla 6

Conclúid maidir le státchabhair a cháiliú mar státchabhair atá ann cheana nó mar státchabhair nua

Bearta státchabhrach	Measúnú státchabhrach
An Chéad Chonradh	**Gan aon chabhair**: cúiteamh as (a) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta roimh an 15.3.2003; (b) seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta roimh an 22.10.2003. **Cabhair atá ann cheana:** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta ón 22.10.2003. **Cabhair nua:** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach ón 15.3.2003.
An Dara Conradh	**Cabhair nua**
An Tríú Conradh	**Cabhair nua**

8.3. **Dleathacht na cabhrach**

(295) De bhun Airteagal 108(3) CFAE, ní mór do na Ballstáit fógra a thabhairt faoi aon phlean chun cabhair a dheonú nó a athrú agus ní fhéadfaidh siad na bearta atá beartaithe a chur i bhfeidhm go dtí go mbeidh cinneadh críochnaitheach mar thoradh ar an nós imeachta um fhógra a thabhairt, cé is moite de na catagóirí státchabhrach sin atá díolmhaithe ó fhógra a thabhairt. De bhun Airteagal 1(f) den Rialachán Nós Imeachta, aon chabhair nua a chuirtear i bhfeidhm de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE, is cabhair neamhdhleathach í.

(296) Níor thug an Iodáil fógra don Choimisiún faoi aon cheann de na Bearta. Déanfaidh an Coimisiún scrúdú, dá bhrí sin, ar cé acu a bhí nó nach raibh na Bearta, a cháilíonn mar chabhair nua faoi Airteagal 107(1) CFAE (féach aithrisí (288) go (294)), díolmhaithe ó fhógra a thabhairt faoi na rialacha is infheidhme maidir le státchabhair. Chuige sin, ní mór ar dtús na rialacha is infheidhme maidir le státchabhair i gcás díolúine den sórt sin a shainaithint sa chás seo.

8.3.1. *Creat dlíthiúil ábhartha*

(297) Mar a mhínítear in aithrisí (30) go (33), leagtar síos le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 na rialacha is infheidhme maidir leis na hoibleagáidí ar gné dhílis iad den choincheap atá ann de sheirbhís phoiblí san iompar d'iarnród (do phaisinéirí agus lasta araon). Le Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 rinneadh tuilleadh rialaithe ar dheonú cabhrach (nach gcumhdaítear le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69) le haghaidh an iompair d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre. Aisghaireadh an dá rialachán le Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 a tháinig i bhfeidhm an 3 Nollaig 2009. Mar sin féin, foráladh le hAirteagal 10(1) de Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 go raibh Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 fós infheidhme maidir le seirbhísí iompair lasta ar feadh tréimhse 3 bliana tar éis theacht i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007. Ós rud é nach gcumhdaítear seirbhísí iompair lasta iarnróid le Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007, ba cheart Airteagal 93 CFAE a chur i bhfeidhm chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht cabhrach a dheonaítear chun PSOnna a chomhlíonadh i réimse an iompair lasta iarnróid. Déantar measúnú díreach ar na bearta cabhrach sin faoi Airteagal 93 CFAE tar éis an 3 Nollaig 2012.

(298) Sa bhreithiúnas uaithi i gcás *Andersen*, ([190]) a bhain le hiompar paisinéirí, shonraigh an Chúirt, agus rialú á dhéanamh aici maidir le cur i bhfeidhm Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 agus Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 ó thaobh ama de, gurb é an dáta a íocadh an cúiteamh an dáta ábhartha chun a chinneadh cén reachtaíocht is infheidhme maidir le measúnú comhoiriúnachta ar an gcúiteamh a dheonaítear faoi PSC arna dhámhachtain in earnáil an iompair de thalamh.Maidir leis an gcabhair a íocadh le gnóthas iompair phoiblí an dáta a bhí Rialachán Uimh. 1191/69 fós i bhfeidhm agus a chomhlíon na coinníollacha a leagtar síos sa Rialachán sin, shonraigh an Chúirt freisin gur tháinig an chabhair sin faoi raon feidhme staide a bhí ann go cinntitheach roimh theacht i bhfeidhm Rialachán Uimh. 1370/2007.

(299) Tugann an Coimisiún dá aire go ndéantar tagairt do Rialachán Uimh. 1370/2007 i mbreithiúnas *Andersen* agus sna breithiúnais eile a thug Cúirteanna an Aontais uathu go dtí seo maidir le cur i bhfeidhm Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 ó thaobh ama de, ós rud é go mbaineann na conarthaí a ndearnadh scrúdú orthu sna cásanna sin le hiompar paisinéirí d'iarnród agus de bhóthar.

(300) Dá thoradh sin, i gcás ina n-íoctar cabhair i ndáil le PSC a tugadh i gcrích nuair a bhí Rialachán Uimh. 1191/69 fós i bhfeidhm, ní mór don Choimisiún scrúdú a dhéanamh ar an gcabhair sin i bhfianaise na gcoinníollacha a leagtar síos i Rialachán Uimh. 1191/69 maidir leis an gcúiteamh a íocadh nuair a bhí Rialachán Uimh. 1191/69 fós i bhfeidhm, i.e. roimh theacht i bhfeidhm Rialachán Uimh. 1370/2007 an 3 Nollaig 2009 i gcás seirbhísí iompair paisinéirí d'iarnród agus de bhóthar;agus ar feadh tréimhse 3 bliana tar éis theacht i bhfeidhm Rialachán Uimh. 1370/2007 i gcás seirbhísí iompair lasta d'iarnród agus de bhóthar.Mar sin féin, i gcás bearta a thagann faoi raon feidhme Rialachán Uimh. 1370/2007, ní mór don Choimisiún scrúdú a dhéanamh, i bhfianaise Rialachán Uimh. 1370/2007, agus faoi réir na rialacha a leagtar síos sa rialachán sin, ar dhlíthiúlacht na cabhrach a íocadh ón dáta a tháinig an rialachán sin i bhfeidhm agus ar chomhoiriúnacht na cabhrach sin leis an margadh inmheánach araon. ([191]) I gcás bearta nach gcumhdaítear le Rialachán Uimh. 1370/2007, beidh ar an gCoimisiún comhoiriúnacht an chúitimh arna dhámhachtain a scrúdú bunaithe ar na rialacha ab infheidhme tráth a íocadh an cúiteamh.

(301) A mhéid a bhaineann le seirbhísí iompair lasta, meabhraíonn an Coimisiún, de bhun Airteagal 10(1) de Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007, gur lean forálacha Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 de bheith infheidhme maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid ar feadh tréimhse 3 bliana tar éis dó teacht i bhfeidhm (i.e. go dtí an 3 Nollaig 2012). Dá bhrí sin, measann an Coimisiún, sa chás seo, gurb iad na rialacha a leagtar síos le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 na cinn is infheidhme maidir leis an gcabhair a íocadh le Trenitalia go dtí an 3 Nollaig 2012. I gcás na cabhrach a íocadh le Trenitalia tar éis an dáta sin, is é Airteagal 93 CFAE an bunús dlí is infheidhme in éagmais aon reachtaíocht thánaisteach eile is infheidhme lena rialaítear deonú státchabhrach chun PSOnna i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid a chomhlíonadh.

(302) Ní mór don Choimisiún measúnú a dhéanamh anois an ndéantar foráil leis an dá bhunús dlí sin (Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus Airteagal 93 CFAE) maidir le díolúine ón oibleagáid fógra a thabhairt faoi na Bearta, ar oibleagáid í a leagtar síos in Airteagal 108(3) CFAE, a bhfuil feidhm ag na bunúis dlí sin, faoi seach, maidir leo.

([190]) Breithiúnas an 6 Deireadh Fómhair 2015, *an Coimisiún Eorpach v Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, míreanna 51-55.
([191]) Breithiúnas an 29 Samhain 2018, *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) v an Coimisiún Eorpach*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, mír 158.

8.3.2. *Díolúine ón oibleagáid fógra a thabhairt faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 maidir le cabhair a íocadh le Trenitalia roimh an 3 Nollaig 2012*

(303) Luaitear le hAirteagal 17(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 go bhfuil '*cúiteamh arna íoc de bhun an Rialacháin sin*' díolmhaithe ón oibleagáid fógra a thabhairt faoi státchabhair.

(304) De réir na bprionsabal a leag an Chúirt síos i mbreithiúnas *Andersen* ([192]), measann an Coimisiún go gcumhdaítear le hAirteagal 17(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 cúiteamh a íocadh go dtí an 3 Nollaig 2012 as PSOnna i seirbhísí iompair lasta iarnróid a chomhlíonann na coinníollacha a leagtar síos sa Rialachán sin.

(305) De réir Airteagal 1(5) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, 'féadfaidh údaráis inniúla na mBallstát na hoibleagáidí seirbhíse poiblí i leith seirbhísí iompair uirbeacha, fo-uirbeacha agus réigiúnacha do phaisinéirí dá dtagraítear in Airteagal 2 a choinneáil ar bun nó a fhorchur. Leagtar síos i Ranna II, III agus IV na coinníollacha agus na mionsonraí oibríochta, lena n-áirítear modhanna cúitimh.' Cé nach dtagraítear in Airteagal 1(5) ach do sheirbhísí iompair paisinéirí, is d'iompar paisinéirí agus lasta araon a thagraíonn an sainmhíniú ar PSO atá in Airteagal 2 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 chomh maith le hAirteagal 5(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 (ar cuid de Roinn II é).Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur ceadaíodh le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 do na Ballstáit PSOnna i leith seirbhísí iompair lasta, freisin, a choinneáil ar bun nó a fhorchur, agus cúiteamh as na PSOnna sin a sholáthar. ([193])

(306) Dá thoradh sin, cabhair a íocadh le hoibreoir le haghaidh PSOnna ar dháta a bhí Rialachán Uimh. 1196/69 fós i bhfeidhm agus a chomhlíon na coinníollacha a leagtar síos sa rialachán sin, bhí sí díolmhaithe ón oibleagáid fógra a thabhairt. Os a choinne sin, cabhair a íocadh nuair a bhí Rialachán Uimh. 1191/69 fós i bhfeidhm ach nár chomhlíon na coinníollacha a leagtar síos sa rialachán sin, ní raibh sí díolmhaithe ón oibleagáid fógra a thabhairt. ([194]) Dá bhrí sin, níorbh éigean don Iodáil fógra a thabhairt faoi Airteagal 108(3) CFAE faoi na cúitimh a íocadh le Trenitalia faoi na trí PSC fad a chomhlíon na cúitimh sin Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Os a choinne sin, cabhair a íocadh le Trenitalia go dtí an 3 Nollaig 2012 nár chomhlíon na coinníollacha a leagtar síos i Rialachán Uimh. 1191/69, ní raibh an chabhair sin díolmhaithe ón oibleagáid fógra a thabhairt. Dá bhrí sin, ó tharla nár thug an Iodáil fógra faoi aon cheann de na Bearta a bhfuil measúnú á dhéanamh orthu, déanfaidh an chonclúid a dtiocfaidh an Coimisiún uirthi a mhéid a bhaineann le comhlíonadh na cabhrach a íocadh le Trenitalia go dtí an 3 Nollaig 2012 (féach aithrisí (401) agus (439)) leis na rialacha a leagtar síos i Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 difear freisin do dhlíthiúlacht na cabhrach sin.

8.3.3. *Díolúine ón oibleagáid fógra a thabhairt faoi Airteagal 93 CFAE maidir le cabhair a íocadh le Trenitalia tar éis an 3 Nollaig 2012*

(307) Ní dhéantar foráil le hAirteagal 93 CFAE maidir le haon díolúine ón oibleagáid atá ar na Ballstáit fógra a thabhairt don Choimisiún faoi státchabhair de bhun Airteagal 108(3) CFAE. ([195])

(308) Dá thoradh sin, ba cheart don Iodáil fógra a thabhairt don Choimisiún faoi chabhair a íocadh le Trenitalia tar éis an 3 Nollaig 2012 i gcomhréir le hAirteagal 108(3) CFAE, rud nach ndearna an Iodáil.

([192]) Breithiúnas an 6 Deireadh Fómhair 2015, *an Coimisiún Eorpach v Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, mír 52.

([193]) Ní thagann an léirmhíniú sin salach ar an bhfíoras go bhféadfadh na Ballstáit PSCanna a thabhairt i gcrích chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a sholáthar, ar deis í a tugadh isteach le Rialachán (CEE) Uimh. 1893/91 ón gComhairle an 20 Meitheamh 1991 lena leasaítear Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 maidir le gníomhaíocht na mBallstát i leith na n-oibleagáidí is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí san iompar d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre. De réir an chásdlí (Breithiúnas an 3 Aibreán 2014, *CTP — Compagnia Trasporti Pubblici SpA v Regione Campania agus Provincia di Napoli*, cásanna uamtha C-516/12 go C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; agus Breithiúnas an 6 Deireadh Fómhair 2015, *an Coimisiún Eorpach v Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647), is bealach eile iad PSCanna chun rialáil a dhéanamh ar na seirbhísí iompair atá le soláthar agus féadfaidh PSOnna a bheith iontu.

([194]) Féach Breithiúnas an 11 Iúil 2018, T-186/15, *CSTP Azienda della Mobilità SpA c. an Coimisiún*, EU:T:2018:431, mír 120; agus Breithiúnas an 4 Márta 2020, C-587/18P, *CSTP Azienda della Mobilità SpA c. an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2020:150, mír 51.

([195]) Féach Breithiúnas na Cúirte an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH agus Regierungspräsidium Magdeburg*, Cás C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, mír 95; agus Breithiúnas na Cúirte an 7 Bealtaine 2009, *Antrop*, Cás C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, mír 23.

8.3.4. *Conclúid*

(309) Bhí na cúitimh a íocadh faoin gCéad Chonradh (a mhéid a bhí na bearta ina gcabhair nua), faoin Dara Conradh agus faoin Tríú Conradh go dtí an 3 Nollaig 2012 díolmhaithe ó fhógra a thabhairt roimh ré, ar choinníoll gur chomhlíon siad forálacha ábhartha Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Dá bhrí sin, ar na cúiseanna a mhínítear in aithris (306), déanfaidh an chonclúid a dtiocfaidh an Coimisiún uirthi a mhéid a bhaineann le comhlíonadh na cabhrach a íocadh le Trenitalia go dtí an 3 Nollaig 2012 leis na rialacha a leagtar síos i Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 difear freisin do dhlíthiúlacht na cabhrach sin.

(310) Níor mhór fógra a thabhairt don Choimisiún maidir leis na cúitimh a íocadh faoin Tríú Conradh tar éis an 3 Nollaig 2012 de bhun Airteagal 108(3) CFAE. Ós rud é nár thug an Iodáil fógra fúthu, is cabhair neamhdhleathach iad na cúitimh sin.

8.4. **Comhoiriúnacht na cabhrach**

8.4.1. *Bunús dlí an mheasúnaithe*

(311) Áirítear Airteagal 93 CFAE faoi Theideal VI 'Iompar', a bhfuil feidhm eisiach ag a fhorálacha maidir le hiompar d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre. Foráiltear le hAirteagal 93 CFAE go '*[l]uífidh cabhracha leis na Conarthaí má fhreastalaíonn siad don riachtanas atá ann le comhordú an iompair nó má fhreagraíonn siad don aisíocaíocht as oibleagáidí áirithe a chomhlíonadh is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí.*'

(312) Is éard a bhí sna Bearta an cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia as PSOnna i leith seirbhísí lasta iarnróid náisiúnta agus idirnáisiúnta a chomhlíonadh.

(313) Ceadaítear le hAirteagal 93 CFAE cúiteamh a dheonú as PSOnna a chomhlíonadh i réimse an iompair lasta d'iarnród. Mar a shonraítear in aithrisí (29) go (33), rinneadh foráil le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 maidir leis na rialacha is infheidhme chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht an chúitimh a íocadh as PSOnna a chomhlíonadh, go dtí go ndearnadh na rialacháin sin a aisghairm le Rialachán (CE) 1370/2007. Tháinig Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 i bhfeidhm an 3 Nollaig 2009; rinneadh foráil leis, áfach, maidir le tréimhse 3 bliana ar lena linn a lean Rialachán (CEE) 1191/69 de bheith infheidhme maidir le seirbhísí iompair lasta (Airteagal 10(1) de Rialachán (CE) 1370/2007).

(314) De réir Airteagal 9(2) de Rialachán (CE) 1370/2007, d'fhéadfadh na Ballstáit leanúint de chúiteamh a dheonú as comhlíonadh PSOnna nach gcumhdaítear leis an Rialachán sin gan dochar d'Airteagail 93, 106, 107 agus 108 CFAE.

(315) Murab ionann agus an méid a d'áitigh an Iodáil (aithris (139)), ní hinfheidhme sa chás seo iad treoirlínte an Chomhphobail maidir le státchabhair do ghnóthais iarnróid ([196]). Baineann na treoirlínte sin le cur i bhfeidhm Airteagal 93 CFAE maidir le cabhair le haghaidh riachtanais chomhordú an iompair, i measc nithe eile. Leis an gcineál sin cabhrach, saothraítear cuspóir atá éagsúil le cuspóir na cabhrach chun PSOnna a chomhlíonadh, toisc go bhfuil sé ceaptha dul i ngleic le heasnaimh an iompair lasta iarnróid i gcomparáid le modhanna éagsúla iompair (i dtéarmaí costais sheachtracha, mar shampla). Tugann an Coimisiún dá aire gurbh é ba chuspóir do PSCanna, sa chás seo, soláthar seirbhísí iompair lasta iarnróid ar chríoch na hIodáile a ráthú, gan beann ar aon riachtanas comhordaithe iompair. Go sonrach, leis an gcúiteamh a comhaontaíodh faoi PSCanna, cumhdaíodh glanchostais na PSOnna a cuireadh ar iontaoibh Trenitalia, rud nár tháinig faoi aon cheann de na sainmhínithe ar chostais incháilithe a leagtar amach sna treoirlínte Comhphobail maidir le státchabhair do ghnóthais iarnróid.

(316) Agus na rialacha is infheidhme á gcinneadh chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach arna cur i bhfeidhm ag na Ballstáit chun PSOnna a chomhlíonadh faoi Airteagal 93 CFAE, rialaigh cúirteanna an Aontais nach mór measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht an chúitimh bunaithe ar an reachtaíocht a bhí i bhfeidhm tráth a íocadh an chabhair. ([197])

([196]) Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte an Chomhphobail maidir le státchabhair do ghnóthais iarnróid, (IO C 184, 22.7.2008, lch. 13).

([197]) Breithiúnas an 6 Deireadh Fómhair 2015, C-303/13P, *Jorgen Andersen*, ECLI:EU:C:2015:647, mír 54; Breithiúnas an 11 Iúil 2018, T-185/15, *Buonotourist Srl c. an Coimisiún*, ECLI:EU:T:2018:430, mír 216; Breithiúnas an 11 Iúil 2018, T-186/15, *CSTP Azienda della Mobilità SpA c. an Coimisiún*, EU:T:2018:431, mír 216; Breithiúnas an 29 Samhain 2018, *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) v an Coimisiún Eorpach*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, mír 132.

(317) Mar a shonraítear in aithris (313), na rialacha maidir le seirbhísí poiblí san iompair lasta iarnróid, rinneadh foráil maidir leo le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 go dtí an 3 Nollaig 2012, le Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 go dtí an 3 Nollaig 2009 agus le hAirteagal 93 CFAE tar éis an 3 Nollaig 2012.

(318) Sainítear raon feidhme Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 mar a leanas in Airteagal 1(1) den rialachán sin:

'1. Beidh feidhm ag an Rialachán seo maidir le gnóthais iompair a oibríonn seirbhísí iompair d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre. Féadfaidh na Ballstáit aon ghnóthas a mbaineann a ghníomhaíochtaí go heisiach le hoibriú seirbhísí uirbeacha, fo-uirbeacha nó réigiúnacha a eisiamh ó raon feidhme an Rialacháin seo'.

(319) Déantar soiléiriú mar a leanas le hAirteagal 2(5) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69:

'Chun críocha an Rialacháin seo, ciallaíonn 'oibleagáidí taraife' aon oibleagáid a fhorchuirtear ar ghnóthais iompair, go háirithe i gcás catagóirí áirithe paisinéirí, i gcás catagóirí áirithe earraí, nó ar bhealaí áirithe, rátaí arna socrú nó arna bhformheas ag aon údarás poiblí a chur i bhfeidhm atá contrártha le leasanna tráchtála an ghnóthais agus a leanann as forálacha taraife speisialta a fhorchur nó as diúltú na forálacha sin a mhodhnú.

Ní bheidh feidhm ag forálacha na fomhíre roimhe seo maidir le hoibleagáidí a eascraíonn as bearta beartais praghsála ginearálta a bhfuil feidhm acu maidir leis an ngeilleagar ina iomláine ná maidir le bearta a dhéantar i ndáil le rátaí agus coinníollacha iompair i gcoitinne d'fhonn an margadh iompair nó cuid de a eagrú.'

(320) Sa chás seo, is seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta agus idirnáisiúnta iad na seirbhísí a soláthraíodh faoi na trí PSC (agus ar dheonaigh an Iodáil cúiteamh do Trenitalia ina leith), arna n-oibriú ag Trenitalia, ar gnóthas iompair é a sholáthraíonn iompar d'iarnród. Dá bhrí sin, bhain an Chéad Chonradh, an Dara Conradh agus an Tríú Conradh le gnóthas iompair a oibríonn sna hearnálacha a thagann faoi raon feidhme Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(321) Maidir le raon feidhme Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70, sonraíodh in Airteagal 1 den rialachán sin go bhfuil feidhm aige maidir le cabhair arna deonú le haghaidh iompar d'iarnród, de bhóthar agus d'uiscebhealach intíre, a mhéid a bhaineann an chabhair sin go sonrach le gníomhaíochtaí laistigh den earnáil sin. Sonraíodh leis an deichiú haithris den rialachán sin '*[...] gur gá [...] na cásanna agus na himthosca a shonrú ina bhféadfaidh na Ballstáit bearta comhordúcháin a dhéanamh nó oibleagáidí a fhorchur atá ina ngné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí lena mbaineann deonú cabhracha faoi Airteagal 77 den Chonradh* <Airteagal 93 CFAE> *nach gcumhdaítear leis an Rialachán réamhluaite* <(CEE) Uimh. 1191/69>'. Thairis sin, foráladh le hAirteagal 3 de Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 '*gan dochar d'fhorálacha* [...] *Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69* [...] *nach ndéanfaidh na Ballstáit bearta comhordúcháin ná nach bhforchuirfidh siad oibleagáidí is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí lena mbaineann deonú cabhracha de bhun Airteagal* <93 CFAE> *ach amháin sna cásanna nó sna himthosca seo a leanas*' a liostaítear in Airteagal 3(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70. Cumhdaíodh leis an Airteagal sin go sonrach '*cúiteamh as oibleagáidí seirbhíse poiblí arna bhforchur ar* <ghnóthais iompair> *ag an Stát nó ag údaráis phoiblí agus lena gcumhdaítear oibleagáidí taraife nach dtagann faoin sainmhíniú a thugtar in Airteagal 2(5) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69; nó gnóthais nó gníomhaíochtaí iompair nach bhfuil feidhm ag an Rialachán sin maidir leo*'. Fágann sé sin nach raibh feidhm ag Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 ach amháin i gcás nach raibh feidhm ag Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(322) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, murab ionann agus Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, nár luadh Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 in aon cheann de na bearta i measc na bhforálacha ábhartha lena rialaítear na conarthaí.

(323) Ar deireadh, níor mhínigh an Iodáil cén fáth ar mheas sí go raibh feidhm ag Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 maidir leis na Bearta.

(324) I bhfianaise an mhéid thuas, ós rud é gur faoi raon feidhme Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 a tháinig na Bearta atá faoi imscrúdú, measann an Coimisiún nárbh infheidhme Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 sa chás seo. Dá bhrí sin, ní fhéadfaidh an Iodáil an rialachán deireanach sin a agairt mar bhunús dlí malartach le haghaidh measúnú (aithrisí (139), (158) agus (195)).

(325) Dá bhrí sin, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar chomhoiriúnacht na cabhrach a íocadh faoin gCéad Chonradh, ([198]) faoin Dara Conradh agus faoin Tríú Conradh go dtí an 3 Nollaig 2012 faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus ar chomhoiriúnacht na cabhrach a íocadh faoin Tríú Conradh tar éis an 3 Nollaig 2012 faoi Airteagal 93 CFAE.

8.4.1.1. Comhoiriúnacht na cabhrach faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69

(326) De réir Airteagal 1(4) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, féadfaidh Ballstáit PSCanna a thabhairt i gcrích le gnóthas iompair 'chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a áirithiú lena gcuirtear san áireamh go háirithe tosca sóisialta agus comhshaoil agus pleanáil bailte agus tuaithe, nó d'fhonn táillí áirithe a chur ar fáil do chatagóirí áirithe paisinéirí'.

(327) Mionsonraítear na forálacha is infheidhme maidir le PSCanna i Roinn V de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Is éard atá sa roinn seo airteagal aonair (Airteagal 14), lena bhforáiltear '*gurb é a chiallóidh conradh seirbhíse poiblí conradh arna thabhairt i gcrích idir údaráis inniúla Ballstáit agus gnóthas iompair chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a sholáthar don phobal*' agus lena sonraítear a bhféadfar a chumhdach ([199]) agus a gcumhdófar ([200]) le conradh den sórt sin.

(328) Tá Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 bunaithe ar an gcoincheap '*seirbhísí leordhóthanacha iompair*'. ([201]) I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire go gceadaítear do na Ballstáit le hAirteagal 1(4) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 PSCanna a thabhairt i gcrích le gnóthas iompair chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a áirithiú agus tosca sóisialta agus comhshaoil, i measc nithe eile, á gcur san áireamh.

(329) Shoiléirigh an Chúirt go liostaítear go huileghabhálach i Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus i Rialachán (CEE) Uimh. 1107/70 na himthosca ina bhféadfadh údaráis na mBallstát cabhair a dheonú faoi Airteagal 93 CFAE, ([202]) agus nach mór measúnú ar chomhoiriúnacht íocaíochtaí cúitimh a thagann faoi raon feidhme Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 a dhéanamh i gcomhréir leis na forálacha a leagtar síos leis an rialachán sin. ([203])

(330) I gcinntí roimhe seo ([204]), rinne an Coimisiún measúnú ar chomhoiriúnacht PSCanna ar bhonn an Airteagail 14 sin agus ar bhonn prionsabail ghinearálta a dhíorthaítear ón gConradh, ón gcásdlí agus ó chleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin i réimsí eile. Leis na prionsabail sin, a forbraíodh faoi Airteagal 106(2) CFAE, ceanglaítear go bunúsach go mbeidh gníomh iontaoibhe ann, ar thaobh amháin, agus nach mbeidh róchúiteamh ann, ar an taobh eile. ([205])

([198]) Gan ach an chuid den chúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh ar chabhair nua a bhí ann, is é sin (a) iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir; agus (b) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima.

([199]) Féach Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 – '[...] *Féadfar na nithe seo a leanas go háirithe a chumhdach le conradh seirbhíse poiblí: - seirbhísí iompair a chomhlíonann caighdeáin shocraithe leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta, - seirbhísí breise iompair, - seirbhísí iompair ar rátaí sonraithe agus faoi réir coinníollacha sonraithe, go háirithe i gcás catagóirí áirithe paisinéirí nó ar bhealaí áirithe, - seirbhísí a choigeartú i leith ceanglais iarbhír*'.

([200]) Féach Airteagal 14(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 – '*Cumhdófar le conradh seirbhíse poiblí, inter alia, na pointí seo a leanas: (a) cineál na seirbhíse atá le soláthar, go háirithe na caighdeáin leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta; (b) praghas na seirbhísí a chumhdaítear leis an gconradh, a chuirfear leis an ioncam ó tharaifí nó lena n-áireofar an t-ioncam, agus mionsonraí maidir leis an gcaidreamh airgeadais idir an dá pháirtí; (c) na rialacha a bhaineann leis an gconradh a leasú agus a mhodhnú, go háirithe chun athruithe nárbh fhéidir a thuar a chur san áireamh; (d) tréimhse bhailíochta an chonartha; (e) na pionóis i gcás nach gcomhlíontar an conradh*'.

([201]) Breithiúnas an 17 Meán Fómhair 1998, *Kainuun Liikenne Oy*, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, míreanna 33 agus 34.

([202]) Breithiúnas an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH agus Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Cás C-280/00, EU:C:2003:415, mír 108.

([203]) Breithiúnas na Cúirte an 7 Bealtaine 2009, *Antrop*, Cás C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, mír 32.

([204]) Cinntí ón gCoimisiún i gcásanna N 332/2008, DK, Cúiteamh d'oibreoirí bus fad-achair as lascainí a thugtar do chineálacha áirithe paisinéirí a úsáideann seirbhísí bus fad-achair (IO C 46, 25.2.2009, lch. 8); N 409/2008, CZ, N 410/2008 agus N 411/2008, Rothstoc iarnróid, feithiclí le haghaidh iompar uirbeach agus feithiclí le haghaidh iompar réigiúnach a fháil agus a nuachóiriú (IO C 106, 8.5.2009, lch. 17); C 3/08, CZ, Cúiteamh Seirbhíse Poiblí do Chuideachtaí Bus na Moráive Theas, (IO L 97, 16.4.2009 lch. 14); C 16/2007, an Ostair, Conradh seirbhíse poiblí Postbus i gceantar Lienz (IO L 306, 20.11.2009, lch. 26); N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire, (IO C 152, 18.6.2008, lch. 21); N 350/2007, CZ, Busanna a fháil, (IO C 140, 6.6.2008, lch. 2).

([205]) Féach an Teachtaireacht ón gCoimisiún, Creat an Aontais Eorpaigh maidir le státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí ('**Creat maidir le seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta**'), (IO C 8, 11.1.2012, lch. 15). Cé nach bhfuil an Creat maidir le seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta infheidhme maidir leis an earnáil iompair de thalamh (féach pointe 8), d'fhéadfadh sé treoraíocht a sholáthar maidir le roinnt prionsabal is bun le seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta.

(331) A mhéid a bhaineann le gníomh iontaoibhe a bheith ann, foráiltear leis an gcásdlí socraithe nach mór an cúram sin a bheith sannta do ghnóthais a gcuirtear oibriú seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ar a n-iontaoibh le gníomh nó le roinnt gníomhartha de chuid údaráis phoiblí, a bhféadfaidh gach Ballstát a bhfoirm a chinneadh. ([206]) Ní mór na gníomhaíochtaí a chumhdaítear leis an sainchúram seirbhíse poiblí agus na coinníollacha nach mór na gníomhaíochtaí sin a dhéanamh fúthu a shainaithint go soiléir agus go beacht leis na gníomhartha sin. Ní mór an cur ar iontaoibh sin a bheith ann sula n-íoctar aon chúiteamh.

(332) A mhéid a bhaineann le gan róchúiteamh a bheith ann, ní mór an méid cúitimh gan bheith níos mó ná an méid is gá chun an glanchostas a bhaineann le comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus na fáltais ábhartha agus brabús réasúnta á gcur san áireamh. ([207]) I gcinntí roimhe seo, thug an Coimisiún dá aire, trí uasteorainn chúitimh a bhunú roimh ré, gur áirithigh na húdaráis phoiblí i bprionsabal nach bhféadfadh íocaíochtaí cúitimh amach anseo a bheith níos mó ná na caillteanais arna dtabhú ag an oibreoir a gcuirtear seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ar a iontaoibh. ([208])

(333) Fágann sé sin, a mhéid a bhaineann le hAirteagail 1(4) agus 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 a chur i bhfeidhm maidir le PSCanna in earnáil an iompair lasta iarnróid agus leis na prionsabail ghinearálta a eascraíonn as an gConradh, go bhfíoróidh an Coimisiún:

— cé acu a cuireadh nó nár cuireadh an tseirbhís iompair phoiblí ar iontaoibh trí cheann amháin nó níos mó de ghníomhartha údaráis phoiblí;

— cé acu a chumhdaítear nó nach gcumhdaítear cuspóir PSC le hAirteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69;

— cé acu a sonraíodh nó nár sonraíodh leis an ngníomh iontaoibhe (a) cineál na seirbhíse atá le soláthar (is é sin na '*seirbhísí leordhóthanacha iompair*' arna sainaithint ag an mBallstát i leith na gcaighdeán leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cáilíochta), (b) praghas na seirbhíse agus mionsonraí an chaidrimh airgeadais idir an dá pháirtí, (c) na rialacha a bhaineann leis an gconradh a leasú agus a mhodhnú, (d) tréimhse bhailíochta an chonartha, (e) na pionóis i gcás nach gcomhlíontar an conradh;

— cé acu a bhí nó nach raibh an méid cúitimh ní ba mhó ná an méid ba ghá chun na costais a tabhaíodh as comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus na fáltais ábhartha agus brabús réasúnta á gcur san áireamh.

8.4.1.2. Comhoiriúnacht na cabhrach faoi Airteagal 93 CFAE

(334) I gcás seirbhísí iompair lasta, tar éis an 3 Nollaig 2012, tháinig Airteagal 93 CFAE chun bheith infheidhme go díreach mar an bunús dlí chun comhoiriúnacht na cabhrach nach gcumhdaítear le Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 a shuí. ([209]) Is é atá san fhoráil sin *lex specialis* i ndáil leis na rialacha ginearálta is infheidhme maidir le státchabhair. ([210])

([206]) Sa bhreithiúnas uaithi an 21 Márta 1974, *BRT agus Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs*, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, mír 22, chinn an Chúirt nach mór don Bhallstát oibriú seirbhíse lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a chur ar iontaoibh ghnóthais a agraíonn Airteagal 106(2) CFAE chun brath ar mhaolú ar rialacha an Chonartha.

([207]) Féach, de réir analaí, breithiúnas an 11 Iúil 2014, *DTS Distribuidora de Television Digital / an Coimisiún*, T-533/10, ECEU:T:2014:629, mír 117. Féach freisin C 16/2007, an Ostair, Conradh seirbhíse poiblí Postbus i gceantar Lienz (IO L 306, 20.11.2009, lch. 26).

([208]) N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire, (IO C 152, 18 Meitheamh 2008, lch. 21), aithrisí 80-81.

([209]) San fhógra ón gCoimisiún maidir le treoirlínte léirmhínitheacha a bhaineann le Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 maidir le seirbhísí poiblí iompair do phaisinéirí d'iarnród agus de bhóthar (2023/C 222/01), mheabhraigh an Coimisiún '*[nach bhfuil] feidhm ag Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 maidir le seirbhísí iompair lastais. Ní féidir seirbhísí iompair lastais a cháiliú mar sheirbhísí leasa eacnamaíoch ghinearálta ach amháin nuair a shuíonn an Ballstát lena mbaineann go bhfuil gá dílis le seirbhísí den sórt sin nach bhfuil á chomhlíonadh sa mhargadh ná á chomhlíonadh go leordhóthanach ann (féach Roinn 2.2.3) Más mian leis na Ballstáit bearta tacaíochta a bhunú le haghaidh seirbhísí iompair lastais d'iarnród nach gcomhlíontar leo na coinníollacha atá sainmhínithe i mbreithiúnas Altmark agus arb ionann iad agus Státchabhair, ní mór do na Ballstáit fógra faoi na bearta sin a thabhairt don Choimisiún de bhun Airteagal 108(3) CFAE*'.

([210]) Breithiúnas an 24 Iúil 2003, *Altmark*, C-280/00, EU:C:2003:415, mír 34.

(335) Státchabhair arb é atá inti aisíocaíocht as comhlíonadh oibleagáidí áirithe is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí san iompar lasta iarnróid, is féidir a chinneadh go bhfuil sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 93 CFAE. ([211]) Agus Airteagal 93 CFAE á chur i bhfeidhm, fíoraíonn an Coimisiún nach ann do róchúiteamh chomh maith le riachtanas, oiriúnacht agus comhréireacht na cabhrach. Fíoraíonn an Coimisiún freisin nach bhfuil an chabhair ina cúis le haon saobhadh míchuí ar an iomaíocht.

(336) Chun measúnú a dhéanamh ar an gcúiteamh a íocadh le Trenitalia faoin Tríú Conradh tar éis an 3 Nollaig 2012, cuirfidh an Coimisiún na prionsabail a leagtar amach chun measúnú a dhéanamh ar seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta i bhfeidhm de réir analaí. A mhéid a bhaineann le hAirteagal 106(2) CFAE, léirítear leis an gcásdlí ([212]) nach mór na coinníollacha seo a leanas a chomhlíonadh. Ar an gcéad dul síos, ba cheart an tseirbhís i gceist a bheith ina fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta. Ar an dara dul síos, ní mór oibriú fíorsheirbhíse lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith curtha ar iontaoibh an ghnóthais trí cheann amháin nó níos mó de ghníomhartha údaráis phoiblí. Ar an tríú dul síos, ní mór an beart a bheith comhréireach. Ar deireadh, ní fhéadfaidh an maolú ar fhorálacha an Chonartha difear a dhéanamh d'fhorbairt trádála a mhéid a bheadh bunoscionn le leasanna an Aontais.

(337) Dá bhrí sin, faoi Airteagal 93 CFAE, chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach arna deonú chun oibleagáidí áirithe is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí a chomhlíonadh, fíoróidh an Coimisiún an méid seo a leanas:

— cé acu is fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta í an tseirbhís phoiblí nó nach ea;

— cé acu a cuireadh nó nár cuireadh seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ar iontaoibh trí cheann amháin nó níos mó de ghníomhartha údaráis phoiblí;

— cé acu a bhí nó nach raibh an méid cúitimh ní ba mhó ná an méid ba ghá chun na costais a tabhaíodh as comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus na fáltais ábhartha agus brabús réasúnta á gcur san áireamh;

— cé acu atá nó nach bhfuil na hoibleagáidí agus an cúiteamh gaolmhar ina gcúis le haon saobhadh míchuí ar an iomaíocht.

8.4.2. *An Chéad Chonradh agus an Dara Conradh*

(338) Ós rud é go ndearnadh an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh a íoc ina iomláine roimh an 3 Nollaig 2012, déantar measúnú ar chomhoiriúnacht na cabhrach a íocadh faoi na conarthaí sin faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus faoi na prionsabail ghinearálta a eascraíonn as an gConradh (féach aithris (333)).

8.4.2.1. An tseirbhís iompair phoiblí a chur ar iontaoibh

(339) *A mhéid a bhaineann leis an gCéad Chonradh*, a síníodh an 18 Deireadh Fómhair 2002, baineann an chabhair a scrúdaíodh sa roinn seo leis an gcúiteamh as oibleagáidí taraife a chur i bhfeidhm maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach a d'oibrigh Trenitalia ón 15 Márta 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003.

(340) *A mhéid a bhaineann leis an Dara Conradh*, tugann an Coimisiún dá aire gur síníodh an conradh sin an 27 Márta 2007 agus gur cumhdaíodh leis an tréimhse ón 1 Eanáir 2004 go dtí an 31 Nollaig 2006. Tugann an Coimisiún dá aire gur thosaigh Trenitalia ag soláthar na seirbhísí a shainaithnítear faoin gconradh sin sular síníodh an Dara Conradh.

([211]) féach Breithiúnas an 12 Deireadh Fómhair 1978, *Coimisiún na gComhphobal Eorpach v Ríocht na Beilge*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, mír 10.

([212]) Tá achoimre ar na coinníollacha atá le comhlíonadh faoi Airteagal 106(2) le fáil, mar shampla, i mbreithiúnas an 24 Meán Fómhair 2015, *Viasat Broadcasting UK* v *an Coimisiún*, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, mír 61.

(341) Ar na cúiseanna a mhínítear i roinn 8.3.1 maidir le '8.3.1. Relevant legal framework', de réir Chúirteanna an Aontais, is é an dáta a íocadh an cúiteamh an dáta ábhartha chun a chinneadh cén reachtaíocht is infheidhme maidir leis an measúnú comhoiriúnachta ar an gcúiteamh a dheonaítear faoi PSC arna dhámhachtain in earnáil an iompair de thalamh. Tugann an Coimisiún dá aire gur íocadh an chabhair ar a ndearnadh measúnú sa roinn seo go hiomlán tar éis shíniú an PSC ábhartha. Rinneadh an cúiteamh faoin gCéad Chonradh a íoc in 2003 agus 2005 (féach aithris (61)), agus rinneadh an cúiteamh faoin Dara Conradh a íoc ina iomláine tar éis shíniú an chonartha sin (féach aithris (75)). ([213]) Ciallaíonn sé sin, tráth a íocadh na cúitimh, go raibh PSOnna chomh maith leis na coinníollacha faoinar ghá PSOnna a chomhlíonadh agus an mhodheolaíocht chun an cúiteamh a ríomh arna sainiú cheana le gníomh iontaoibhe (an Chéad Chonradh a mhéid a bhaineann leis an gcúiteamh as oibleagáidí taraife a chur i bhfeidhm maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach a d'oibrigh Trenitalia ón 15 Márta 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003 agus an Dara Conradh a mhéid a bhaineann leis an gcúiteamh as PSOnna a shainaithnítear faoin gconradh sin). Dá bhrí sin, d'íoc an Iodáil an cúiteamh as soláthar PSOnna a bhí sainaitheanta go soiléir agus a raibh Trenitalia ar an eolas fúthu. ([214])

(342) Measann an Coimisiún dá bhrí sin, i bhfianaise na n-imthosca sonracha ar a dtugtar tuairisc sa roinn seo, gur chuir an Iodáil PSOnna ar iontaoibh Trenitalia le haghaidh na tréimhse a chumhdaítear leis an gCéad Chonradh agus leis an Dara Conradh.

8.4.2.2. Cumhdaítear cuspóir PSCanna le hAirteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69

(343) De réir Airteagal 14(1), an dara mír, de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, féadfar na nithe seo a leanas go háirithe a chumhdach le PSC:

— seirbhísí iompair a chomhlíonann caighdeáin shocraithe leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta;

— seirbhísí breise iompair;

— seirbhísí iompair ar rátaí sonraithe agus faoi réir coinníollacha sonraithe, go háirithe i gcás catagóirí áirithe paisinéirí nó ar bhealaí áirithe;

— seirbhísí a choigeartú i leith ceanglais iarbhír.

(344) Tugann an Coimisiún dá aire nach liosta uileghabhálach é an liosta dá bhforáiltear faoi Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 a luaitear in aithris (343). Ní chiallaíonn sé sin, áfach, go raibh discréid na mBallstát maidir le hinneachar PSCanna a shainaithint faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 gan teorainneacha. Soiléirítear leis an gcéad mhír d'Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 gur '*conradh arna thabhairt i gcrích idir údaráis inniúla Ballstáit agus gnóthas iompair é PSC chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a sholáthar don phobal*'. Is é is aidhm do na heilimintí a liostaítear faoi Airteagal 14(1), an dara mír, de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 tacar ceanglas a shainaithint a fhágann go bhfuil seirbhísí iompair '*leordhóthanach*', ar choinníoll go gcomhlíonann PSC na coinníollacha éigeantacha a leagtar amach in Airteagal 14(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 freisin.

([213]) Féach Airteagal 5(4) den Dara Conradh agus cláir chomhardaithe Trenitalia ó 2007, leathanach 33. A mhéid a bhaineann leis an gcabhair le haghaidh 2005, a íocadh in 2007 freisin, rinneadh foráil le hAirteagal 5(5) den Dara Conradh maidir le híocaíocht le Trenitalia faoi réir iniúchadh ag an Aireacht ar na cuntais dheimhnithe le haghaidh 2005, a bhí le seoladh chuig an Aireacht laistigh de 30 lá ó dháta sínithe an chonartha. A mhéid a bhaineann leis an gcabhair le haghaidh 2006 agus 2007, a íocadh go páirteach in 2007 freisin, údaraíodh na híocaíochtaí sin le hAirteagal 9 d'Fhoraithne Dlí Uimh. 159 an 1 Deireadh Fómhair 2007. Leis an bhforáil sin, bhí an Aireacht Geilleagair agus Airgeadais in ann an cúiteamh a sholáthar do Trenitalia as na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a rinneadh faoi PSCanna.

([214]) Tá an imthoisc sin éagsúil le cás *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (breithiúnas ón gCúirt an 10 Meitheamh 2010, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA*, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335) inar íoc an Ballstát cúiteamh leis an ngnóthas ar cuireadh comhlíonadh PSOnna ar a iontaoibh gan na PSOnna sin a shainiú *de facto* ná *de jure*. Dá réir sin, d'íoc an Ballstát an gnóthas gan cineál na PSOnna ar cheart cúiteamh a íoc ina leith a shainiú *ex ante*, ná na paraiméadair chun costais ghaolmhara PSOnna agus an méid comhfhreagrach cúitimh a ríomh.

(345) Leis an gCéad Chonradh cumhdaíodh oibleagáidí taraife, oibleagáidí i leith oibriú agus an oibleagáid gníomhaíochtaí coimhdeacha a phleanáil agus a chomhordú. Tagann na cineálacha sin PSOnna faoi na catagóirí a shainaithnítear in Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Go sonrach, mar a mhínítear thíos, tagann na hoibleagáidí taraife (féach aithrisí (346) go (352)) chomh maith leis na hoibleagáidí i leith oibriú (féach aithrisí (353) go (357)) faoin gcatagóir '*seirbhísí iompair ar rátaí sonraithe agus faoi réir coinníollacha sonraithe, go háirithe i gcás catagóirí áirithe paisinéirí nó ar bhealaí áirithe*'. A mhéid a bhaineann leis an oibleagáid na gníomhaíochtaí uile atá coimhdeach le soláthar PSOnna dá bhforáiltear leis an Dara Conradh a phleanáil agus a chomhordú, measann an Coimisiún go dtagann an oibleagáid sin faoin gcatagóir '*seirbhísí breise iompair*' a d'fhéadfaí a chumhdach le PSC faoi Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(346) A mhéid a bhaineann leis na hoibleagáidí taraife, baineann an Chéad Chonradh, i gcás an chuid de ar cabhair nua é, leis an oibleagáid atá ar Trenitalia (i) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar ar na bealaí idir calafort Trieste agus an Ungáir, agus (ii) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar trí chalafort Trieste Marittima. Ina theannta sin, cumhdaítear leis an Dara Conradh an oibleagáid atá ar Trenitalia seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar ar rátaí sonraithe ar na bealaí náisiúnta (iii) idir an mhórthír agus an tSairdín agus (iv) is faide ná 1 000 km.

(347) Measann an Coimisiún go dtagann na hoibleagáidí a shonraítear i bpointí (i), (iii) agus (iv) faoin gcatagóir '*seirbhísí iompair ar rátaí sonraithe agus faoi réir coinníollacha sonraithe, go háirithe* [...] *ar bhealaí áirithe*', a d'fhéadfaí a chumhdach le PSC faoi Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Chomhlíon na hoibleagáidí sin uile na coinníollacha chun go mbeidís ina seirbhísí '*ar rátaí sonraithe*' agus '*faoi réir coinníollacha sonraithe*' toisc gur shainaithin siad an lascaine taraife is infheidhme agus na bealaí lena mbaineann an lascaine.

(348) Os a choinne sin, ní thagann an oibleagáid taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima faoi aon cheann de na catagóirí a liostaítear in Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 ar na cúiseanna seo a leanas.

(349) Ar an gcéad dul síos, níor sonraíodh sa Chéad Chonradh ná sa Dara Conradh na coinníollacha faoinar ghá na seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima a oibriú. Thagair an dá chonradh go doiléir do bhealaí idirnáisiúnta a théann tríd an gcalafort sin, cé is moite de na bealaí idir an Ungáir agus an Iodáil a bhí faoi réir oibleagáid taraife dhifriúil faoin dá chonradh cheana, gan aon fhaisnéis a sholáthar maidir le raon feidhme na mbealaí a cumhdaíodh ná maidir lena dtionscnamh ná a gcinn scríbe (e.g. cé acu a bhain nó nár bhain siad le bealaí laistigh den Aontas nó lasmuigh den Aontas) ná maidir leis an bhfad turais a cuireadh san áireamh. Cuimsíodh leis an oibleagáid taraife na 'bealaí idirnáisiúnta' uile, agus ba é an t-aon phointe tagartha amháin na bealaí sin a théann trí chalafort Trieste Marittima. Mar a mhínigh an Iodáil (féach aithris (125)), níor soláthraíodh an laghdú ráta ach don chuid náisiúnta den bhealach, agus, de réir chuntais dheimhnithe Trenitalia, ríomhadh an cúiteamh go heisiach ar bhonn an lín vaigíní a bhí ar idirthuras allmhairiúcháin/onnmhairiúcháin trí chalafort Trieste Marittima ó ghréasán iarnróid comharsanach na hOstaire arna bhainistiú ag an oibreoir Osterreichische BundesBahnen (ÖBB) atá bunaithe san Ostair. Ós rud é nach raibh aon nasc idir an oibleagáid taraife agus an bealach iarbhír a sheirbhísigh Trenitalia go héifeachtach ná nach raibh an tseirbhís faoi réir aon choinníoll sonrach seachas an oibleagáid taraife, measann an Coimisiún nach gcomhlíonann an oibleagáid taraife i leith iompar trí chalafort Trieste Marittima an coincheap '*seirbhísí iompair ar rátaí sonraithe agus faoi réir coinníollacha sonraithe*' a d'fhéadfaí a chumhdach le PSCanna faoi Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(350) Ar an dara dul síos, ní féidir an oibleagáid taraife sin a chumhdach le haon cheann eile de na fleasca d'Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, a mheabhraítear in aithris (343). A mhéid a bhaineann leis an gcéad fhleasc, maidir le '*seirbhísí iompair a chomhlíonann caighdeáin shocraithe leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta*', in éagmais aon choinníoll sonrach a mbeadh feidhm aige maidir le soláthar seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima, níor rannchuidigh an oibleagáid taraife sin le soláthar seirbhísí iompair lenar comhlíonadh caighdeáin shocraithe leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta. A mhéid a bhaineann leis an dara fleasc, maidir le '*seirbhísí breise iompair*', ní seirbhís bhreise iompair í an oibleagáid taraife sin, ós rud é nár sainaithníodh sna conarthaí an phríomhsheirbhís iompair a bhí á comhlánú ag an oibleagáid taraife. A mhéid a bhaineann leis an gceathrú fleasc, maidir le '*seirbhísí a choigeartú i leith ceanglais iarbhír*', ní coigeartú i leith ceanglas iarbhír a bhí san oibleagáid taraife sin, ós rud é nár sonraíodh an ceanglas atá i gceist le haon cheann de na conarthaí.

(351) Ar deireadh, níl aon léiriú ann go raibh gá leis an oibleagáid taraife sin in aon chás, cé nach dtagann sí faoi na catagóirí a shainaithnítear sa dara mír d'Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, chun '*seirbhísí leordhóthanacha iompair*' a sholáthar faoin gcéad mhír d'Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Mar a luaitear in aithris (326), faoi Airteagal 1(4) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, féadfaidh na Ballstáit PSCanna a thabhairt i gcrích le gnóthas iompair '*chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a áirithiú lena gcuirtear san áireamh go háirithe tosca sóisialta agus comhshaoil agus pleanáil bailte agus tuaithe*'. Mar sin féin, ní raibh aon ról ag tosca sóisialta nó comhshaoil, ná ag pleanáil bailte nó tuaithe, chun an oibleagáid taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima a shainiú.

(352) Ar na cúiseanna thuas, measann an Coimisiún nach dtagann an oibleagáid taraife i leith iompair trí chalafort Trieste Marittima faoi raon feidhme Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69. Ós rud é nach mór measúnú ar chomhoiriúnacht íocaíochtaí cúitimh a thagann faoi raon feidhme Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 a dhéanamh i gcomhréir leis na forálacha a leagtar síos leis an rialachán sin agus go liostaítear go huileghabhálach sa rialachán sin na himthosca faoina bhféadfadh na Ballstáit cabhair a dheonú faoi Airteagal 93 CFAE (féach aithris (329)), ní féidir a mheas go bhfuil oibleagáidí nach gcumhdaítear le hAirteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 comhoiriúnach le Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(353) A mhéid a bhaineann leis na hoibleagáidí i leith oibriú a chumhdaítear leis an Dara Conradh, go háirithe an oibleagáid trasnú farantóireachta agus ainliú a oibriú le haghaidh iompar lasta idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil agus an oibleagáid líon áirithe stáisiún a oibriú sa tSairdín agus sa tSicil, measann an Coimisiún go dtagann na hoibleagáidí sin faoin gcatagóir '*seirbhísí iompair a chomhlíonann caighdeáin shocraithe leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta*', faoi Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(354) Ar an gcéad dul síos, ní fhéadfadh Trenitalia cur isteach ar sholáthar na seirbhísí sin ná iad a chur ar fionraí. ([215]) Ina freagraí an 15 Feabhra 2018, chuir an Iodáil in iúl go soiléir nár mhór do Trenitalia seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar chuig na stáisiúin arna sainaithint sa chonradh agus ó na stáisiúin sin do gach cliant a d'iarrfadh iad. Ós rud é nár mhór do Trenitalia a ráthú go mbeadh seirbhísí iompair lasta iarnróid ar fáil go leanúnach chuig agus ó na stáisiúin sin sa tSairdín agus sa tSicil, áirithíodh go bhféadfaí seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar go leanúnach chuig na hoileáin sin.

(355) Ar an dara dul síos, a mhéid a bhaineann le tráthrialtacht na seirbhísí, tugann an Coimisiún dá aire go raibh oibleagáid ar Trenitalia, faoin Dara Conradh, stáisiúin traenach a oibriú sa tSairdín agus sa tSicil agus seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar de réir thráthchláir shonracha agus shaintréithe sonracha na stáisiún, ar tugadh tuairisc orthu in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Dara Conradh. Dá bhrí sin, níor mhór rochtain ar an tseirbhís a ráthú go tráthrialta do gach úsáideoir féideartha.

(356) Ar an tríú dul síos, bhí oibleagáid ar Trenitalia na seirbhísí a chumhdaítear leis an gconradh a sholáthar de réir na saintréithe a dtugtar tuairisc orthu in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an gconradh, ([216]) agus leibhéal cáilíochta na seirbhísí sin a choinneáil ar bun. ([217]) Mionsonraíodh in Iarscríbhinn 1 ainm na stáisiún sa tSairdín agus sa tSicil a bhí le seirbhísiú mar aon leis na huaireanta seirbhíse agus an cineál seirbhíse a bhí le soláthar, ([218]) agus saintréithe bonneagair na stáisiún á gcur san áireamh. Cuireadh na coinníollacha ginearálta maidir le hiompar lasta iarnróid ar fáil in Iarscríbhinn 2, coinníollacha ab infheidhme maidir le gach úsáideoir. Ina theannta sin, ceanglaíodh ar Trenitalia:

(a) gach gníomhaíocht atá coimhdeach le soláthar na seirbhísí sin a phleanáil agus a chomhordú, amhail gnáthchothabháil agus cothabháil fhorlíontach agus ollchóiriú tréimhsiúil ar rothstoc, an leibhéal is fearr dálaí sábháilteachta, na gníomhaíochtaí riaracháin agus tráchtála chun tacú le bainistiú seirbhíse (Airteagal 3(1) den Dara Conradh);

([215]) Seachas i gcásanna éigeandála nó in imthosca nach bhfuil neart ag an gcuideachta orthu, rud nach féidir a sheachaint agus gnáthdhícheall á dhéanamh, i gcásanna force majeure a leagtar síos le dlí nó sna cásanna a shonraíonn na húdaráis ar chúiseanna oird phoiblí agus sábháilteachta poiblí. I gcás den sórt sin, áfach, níor mhór aon athrú ar an tseirbhís nó aon bhriseadh inti a chur in iúl do MIT gan mhoill agus níor mhór na seirbhísí a chur ar ais a luaithe ab fhéidir, féach Airteagal 7(1) agus 7(4) den Dara Conradh.

([216]) Airteagal 2(2) den Dara Conradh.

([217]) Airteagal 2(4) den Dara Conradh. Ní fhéadfadh Trenitalia na seirbhísí dá dtagraítear in Iarscríbhinn 1 a mhodhnú ach amháin le formheas roimh ré ó MIT, féach Airteagal 2(5) den Dara Conradh. Ó 2006, d'fhéadfadh Trenitalia agus MIT teacht ar chomhaontú na suiteálacha sin ar tháinig laghdú 30 % nó níos mó orthu i ndáil le 2004 nó méadú suntasach ar a n-ualaí airgeadais oibriúcháin in 2005 a eisiamh ó na hoibleagáidí seirbhíse faoin gconradh sin (féach Airteagal 2(7) den Dara Conradh). Measann an Coimisiún gurb é a bhí i gceist go bunúsach leis na forálacha sin cothromaíocht eacnamaíoch an chonartha a chosaint agus nach ndearna siad difear do leanúnachas na seirbhíse.

([218]) E.g. láimhseáil earraí contúirteacha, iompar ainmhithe beo, iompar feithiclí.

(b) tuarascáil maidir le cainníocht agus cáilíocht na seirbhísí sin a thabhairt ar aird, agus tagairt á déanamh, *inter alia*, do phoncúlacht na dtraenacha, d'iontaofacht seirbhíse, d'aiseolas ó chustaiméirí (Airteagal 6(1) den Dara Conradh), agus feabhas a chur ar cháilíocht na seirbhíse do chustaiméirí trí na heilimintí a shainaithnítear in Airteagal 6(2) den Dara Conradh ar a laghad a sholáthar (e.g. seirbhísí faireacháin iompair, bille iompair leictreonach, staidreamh tráchta, cúnamh seirbhíse do chustaiméirí).

(357) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann le caighdeáin shocraithe acmhainneachta na seirbhíse, measann an Coimisiún, chun na hoibleagáidí thuas a chomhlíonadh, nár mhór do Trenitalia a áirithiú go mbeadh acmhainneacht iompair lasta iarnróid ar fáil i gcónaí a bheadh i gcomhréir le héileamh na n-úsáideoirí ionchasacha. Mhínigh an Iodáil nár fhorchuir an conradh ar Trenitalia aon íosmhéid ná aon uasmhéid acmhainneachta réamhchinntithe a sholáthar, ar mhaithe leis an gcóras a choimeád solúbtha go leor chun oiriúnú do luaineacht an éilimh.

(358) Ina fhianaise sin, maidir le PSOnna a chumhdaítear leis an gCéad Chonradh, i gcás an chuid ar cabhair nua í, agus leis an Dara Conradh, measann an Coimisiún gur cumhdaíodh iad le hAirteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, cé is moite den oibleagáid taraife i leith iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima.

(359) Mar chonclúid, níor chomhlíon an Chéad Chonradh ná an Dara Conradh Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 i gcás an chuid a bhaineann leis an oibleagáid taraife i leith iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima. Dá bhrí sin, an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh i leith na hoibleagáide taraife sin, cáilíonn sé mar chabhair neamh-chomhoiriúnach.

8.4.2.3. Eilimintí a shonraítear sa ghníomh iontaoibhe

(360) Faoi Airteagal 14(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 'Cumhdófar le conradh seirbhíse poiblí, inter alia, na pointí seo a leanas: (a) cineál na seirbhíse atá le soláthar, go háirithe na caighdeáin leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta; (b) praghas na seirbhísí a chumhdaítear leis an gconradh, a chuirfear leis an ioncam ó tharaifí nó lena n-áireofar an t-ioncam, agus mionsonraí maidir leis an gcaidreamh airgeadais idir an dá pháirtí; (c) na rialacha a bhaineann leis an gconradh a leasú agus a mhodhnú, go háirithe chun athruithe nárbh fhéidir a thuar a chur san áireamh; (d) tréimhse bhailíochta an chonartha; (e) na pionóis i gcás nach gcomhlíontar an conradh'.

(a) Cineál na seirbhíse atá le soláthar (Airteagal 14(2)(a) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(361) Liostaíodh sa Chéad Chonradh agus sa Dara Conradh araon na seirbhísí iompair lasta iarnróid a bhí le soláthar ag Trenitalia agus sonraíodh iontu na coinníollacha a bhí i bhfeidhm maidir leo. ([219])

(362) A mhéid a bhaineann leis na *hoibleagáidí taraife*, measann an Coimisiún go ndearnadh cineál na hoibleagáide taraife a shainaithint go cuí i gcás PSOnna i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir agus i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid ar na bealaí náisiúnta idir an mhórthír agus an tSairdín ab fhaide ná 1 000 km. Go deimhin, faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh araon, ceanglaíodh ar Trenitalia an lasta a bhí ar idirthuras ar bhealaí sonracha a iompar de réir na rátaí a sonraíodh sa chonradh sin. Bhí na rátaí laghdaithe sin mar an gcéanna do gach úsáideoir seirbhíse agus níor mhór iad a chur i bhfeidhm ar bhonn leanúnach tráthrialta, gan beann ar an méid lasta a iompraíodh ná ar aon bhreithniú éifeachtúlachta. I dtéarmaí cháilíocht na seirbhíse, chuir an dá chonradh de cheangal ar Trenitalia caighdeáin sábháilteachta, poncúlacht na dtraenacha, iontaofacht na seirbhíse agus aiseolas na gcustaiméirí a shainaithnítear sa tuarascáil a fhorordaítear le hAirteagal 7 den Chéad Chonradh agus le hAirteagal 6 den Dara Conradh a chomhlíonadh.

([219]) Iarscríbhinn 4 a ghabhann leis an gCéad Chonradh agus Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Dara Conradh.

(363) Os a choinne sin, níl feidhm ag na breithnithe céanna a mhéid a bhaineann leis an oibleagáid taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima ó tharla nár sainíodh na bealaí lena mbaineann an oibleagáid taraife roimh ré, fiú amháin ó thaobh tionscnaimh/ceann scríbe de. Tugann an Coimisiún dá aire go ndearnadh an tseirbhís a soláthraíodh a shainaithint i dtéarmaí an lín vaigíní a bhí ar idirthuras allmhairiúcháin/onnmhairiúcháin trí chalafort Trieste Marittima gan beann ar a dtionscnamh/a gceann scríbe. An líon vaigíní a láimhseáiltear ag calafort, ní sholáthraíonn sé as féin aon fhaisnéis maidir le cineál na seirbhíse atá le soláthar, i dtéarmaí leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta ná cáilíochta. Is gnéithe iad sin nach féidir measúnú fónta a dhéanamh orthu ach amháin i ndáil le seirbhísí iompair inchomparáide, rud nach amhlaidh i gcás nach bhfuil na seirbhísí lasta iarnróid faoi réir aon choinníoll sonrach, e.g. i dtéarmaí pointí tionscnaimh/cinn scríbe a bhfreastalaítear orthu, a d'fhéadfaí a fhágáil go mbeidís inchomparáide.

(364) A mhéid a bhaineann leis na *hoibleagáidí i leith oibriú* a chumhdaítear leis an Dara Conradh, tá feidhm ag na breithnithe céanna a forbraíodh in aithrisí (354)-(357). Go sonrach, i ndáil leis an oibleagáid trasnú farantóireachta agus ainliú a oibriú le haghaidh iompar lasta idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil agus an oibleagáid líon áirithe stáisiún a oibriú sa tSairdín agus sa tSicil. Na heilimintí uile ba ghá lenar sainaithníodh cineál na seirbhíse a bhí le soláthar i dtéarmaí leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cáilíochta, bhí siad sa Dara Conradh. Is amhlaidh sin freisin maidir leis an oibleagáid na gníomhaíochtaí uile atá coimhdeach le soláthar oibleagáidí seirbhíse poiblí, dá bhforáiltear leis an Dara Conradh, a phleanáil agus a chomhordú. Go deimhin, bhí an oibleagáid choimhdeach sin faoi réir na gcoinníollacha céanna leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cáilíochta is infheidhme maidir leis na príomhsheirbhísí iompair is bun léi.

(365) Ina fhianaise sin, measann an Coimisiún an méid seo a leanas:

— A mhéid a bhaineann leis an oibleagáid taraife i leith iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima, ní dhearnadh cineál na seirbhísí iompair a shainaithint leis an gCéad Chonradh ná leis an Dara Conradh, i leith na gcaighdeán leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cáilíochta, agus dá bhrí sin níor chomhlíon siad Airteagal 14(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

— A mhéid a bhaineann leis an oibleagáid taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir a chumhdaítear leis an gCéad Chonradh agus leis an Dara Conradh, na hoibleagáidí taraife i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid ar na bealaí náisiúnta idir an mhórthír agus an tSairdín agus ar na bealaí náisiúnta is faide ná 1 000 km a chumhdaítear leis an Dara Conradh, agus na hoibleagáidí i leith oibriú a chumhdaítear leis an Dara Conradh, sainíodh cineál na seirbhísí iompair go leormhaith sa dá chonradh, i leith na gcaighdeán leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cáilíochta. Bhí na heilimintí sin oiriúnach chun a áirithiú go soláthrófaí seirbhísí iompair lasta iarnróid leordhóthanacha don phobal. Dá bhrí sin, maidir leis na PSOnna sin, chomhlíon an Chéad Chonradh agus an Dara Conradh Airteagal 14(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(366) Mar chonclúid, ós rud é nach sainaithnítear go cuí sa Chéad Chonradh ná sa Dara Conradh cineál na seirbhíse nár mhór a sholáthar faoin oibleagáid taraife i leith iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima, níor chomhlíon an cúiteamh a íocadh i leith na hoibleagáide taraife sin faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh Airteagal 14(2)(a) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus is cabhair neamh-chomhoiriúnach é dá bhrí sin, gan é a bheith riachtanach comhlíonadh na gceanglas eile a leagtar síos in Airteagal 14(2) den Rialachán sin a sheiceáil. Tá an chonclúid sin gan dochar don chinneadh gur chomhlíon an Chéad Chonradh agus an Dara Conradh na coinníollacha in Airteagal 14(2) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 atá fágtha, mar a mhínítear in aithrisí (367) go (381).

(b) Praghas na seirbhísí a chumhdaítear leis an gconradh (Airteagal 14(2)(b) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(367) Sonraíodh leis an gCéad Chonradh agus an Dara Conradh an méid cúitimh a bhí le híoc le Trenitalia as na seirbhísí a sholáthar, i.e. praghas na seirbhísí agus an mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm chun é a ríomh. ([220])

([220]) Féach Iarscríbhinn 4 a ghabhann leis an gCéad Chonradh agus Airteagal 2 den Dara Conradh agus Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis.

(368) *A mhéid a bhaineann leis na hoibleagáidí taraife*, cumhdaíodh leis an gcúiteamh a bhí le híoc le Trenitalia an difríocht idir an t-ioncam a raibh coinne leis ó chur i bhfeidhm an ráta chaighdeánaigh agus an taraif arna forchur ag an Stát (féach aithris (54)-(56)).

(369) Go sonrach, tugann an Coimisiún an méid seo a leanas dá aire:

— A mhéid a bhaineann le hiompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir, foráiltear leis an gCéad Chonradh agus leis an Dara Conradh praghas a bhí cothrom leis an difríocht idir an t-ioncam iarbhír a díorthaíodh ó chur i bhfeidhm na hoibleagáide taraife (is é sin, lascaine 15 % i gcás idirthuras tríd an Ostair agus lascaine 50 % i gcás idirthuras tríd an iar-Iúgslaiv (an tSlóivéin agus an Chróit)) agus an gnóthachan a raibh coinne leis ó chur i bhfeidhm an ghnáthráta.

— A mhéid a bhaineann le hiompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, foráiltear leis an Dara Conradh praghas a bhí cothrom leis an difríocht idir na méideanna a gheofaí tríd an táille theoiriciúil in aghaidh an chiliméadair a chur i bhfeidhm agus na méideanna a fuarthas go héifeachtach tríd an táille in aghaidh an chiliméadair a chur i bhfeidhm, a leanann de bheith ag laghdú fiú tar éis 1 000 km.

— A mhéid a bhaineann le hiompar lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín, faoin Dara Conradh, bhí an difríocht idir an t-ioncam a raibh coinne leis ó chur i bhfeidhm an ráta chaighdeánaigh agus an taraif a shonraítear sa chonradh i ndáil le trácht chuig an tSairdín/ón tSairdín ar cheann de na heilimintí a cuireadh san áireamh i gcainníochtú an chúitimh arna ríomh ar bhonn ráitis ioncaim Trenitalia.

(370) A mhéid a bhaineann leis na *hoibleagáidí i leith oibriú* faoin Dara Conradh (i.e., an oibleagáid iompar lasta iarnróid a oibriú idir an mhórthír agus an tSairdín/an tSicil, an oibleagáid líon áirithe stáisiún traenach a oibriú sa tSairdín/an tSicil agus an oibleagáid gníomhaíochtaí coimhdeacha a oibriú chun na seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar), ríomhadh an cúiteamh ar bhonn ráitis ioncaim Trenitalia.

(371) Mar a shonraítear in aithrisí (71) go (72), áiríodh sa Dara Conradh rialacha sonracha lena rialaítear (a) íocaíocht an chúitimh agus (b) gnóthú méideanna a íocadh de bhreis ar an ualach iarbhír bliantúil a bhí ar Trenitalia agus a shonraítear sna cuntais dheimhnithe arna n-athbhreithniú ag MIT. Ní fhéadfadh an cúiteamh a bheith ní ba mhó ná na huasmhéideanna a shonraítear in Airteagal 4(1) den chonradh, ([221]) agus an choimirce bhreise ann dá bhforáiltear in Airteagal 4(2) den chonradh sin, ar dá réir '*nach bhféadfaidh an cúiteamh bliantúil iomlán a dheonaítear in aon chás a bheith níos mó ná an t-ualach airgeadais iarbhír atá ar an gCuideachta do gach bliain den tréimhse 3 bliana 2004-2006*'. Bhí forálacha tiomnaithe ann freisin lena rialaítear íocaíocht na seirbhísí a rinne Trenitalia tar éis don chonradh dul in éag (féach aithris (74)).

(372) Measann an Coimisiún go bhfuil an Chéad Chonradh agus an Dara Conradh i gcomhréir le hAirteagal 14(2)(b) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, lena gceanglaítear go léireofar sa chonradh praghas na seirbhísí a chumhdaítear leis an gconradh agus mionsonraí an chaidrimh airgeadais idir an dá pháirtí.

(c) Rialacha maidir leis an gconradh a leasú agus a mhodhnú (Airteagal 14(2)(c) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(373) Faoin gCéad Chonradh, bhí sé de cheart ag MIT na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a chumhdaítear leis an gconradh sin, mar aon leis an modheolaíocht chomhfhreagrach chun an cúiteamh a ríomh, a leasú nó a mhodhnú. ([222]) Os a choinne sin, bhí Trenitalia i dteideal soláthar na seirbhísí a chur ar fionraí, dá mbeadh na leasuithe/modhnuithe sin nó na forálacha dlíthiúla achtaithe ar neamhréir leis an oibleagáid leanúint de sheirbhísí. ([223]) In aon chás, bhí sé de dhualgas ar Trenitalia fógra a thabhairt roimh ré do MIT faoi aon leasú ar an tseirbhís ([224]) agus d'fhéadfadh sé soláthar cuid de na seirbhísí nó na seirbhísí uile a soláthraíodh faoin gCéad Chonradh a fhoirceannadh agus fógra nach lú ná 30 lá a thabhairt roimh ré. ([225])

([221]) I.e., le haghaidh 2004, EUR 142 828 104 (CBL san áireamh); le haghaidh 2005, EUR 142 828 104 (CBL san áireamh); le haghaidh 2006, EUR 117 521 500 (CBL san áireamh).

([222]) De réir Airteagal 10(1) den Chéad Chonradh, níor mhór leasú/modhnú den sórt sin a dhéanamh ar bhonn staidéar agus imscrúduithe, ag féachaint don phróiseas léirscaoilte ar mhargadh an iompair lasta iarnróid agus ar bhonn staidéar agus grinn-imscrúduithe.

([223]) Airteagal 10(4) den Chéad Chonradh.

([224]) Airteagal 10(5) den Chéad Chonradh.

([225]) Airteagal 10(2) den Chéad Chonradh.

(374) Maidir leis an Dara Conradh, ní fhéadfaí an conradh a leasú ná a mhodhnú ach amháin i gcomhaontú le MIT. D'fhéadfadh Trenitalia na seirbhísí dá dtagraítear in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Dara Conradh a mhodhnú faoi réir fhormheas na hAireachta lena dtabharfaí fógra 60 lá ar a laghad; ([226]) thairis sin, d'fhéadfaí an líon stáisiún a bhí le seirbhísiú ó 2006 a laghdú de réir comhaontú idir na páirtithe, faoi réir coinníollacha sonracha. ([227]) Thairis sin, d'fhéadfadh na páirtithe téarmaí agus cainníochtaí na seirbhísí a bhí faoi réir oibleagáidí seirbhíse poiblí a athbhreithniú, dá mba rud é go raibh an cúiteamh a bhí ar fáil go héifeachtach ní b'ísle ar deireadh ná na méideanna a leithdháileadh sa bhuiséad náisiúnta. ([228]) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann leis na seirbhísí a rinne Trenitalia tar éis don chonradh dul in éag, bhí Trenitalia i dteideal comhlíonadh na n-oibleagáidí a chumhdaítear leis an Dara Conradh a chur ar fionraí dá n-achtófaí forálacha dlíthiúla a bheadh ar neamhréir leis an oibleagáid leanúint de sheirbhísí. ([229])

(375) Ar an mbonn sin, measann an Coimisiún gur chomhlíon an Chéad Chonradh agus an Dara Conradh an ceanglas a leagtar síos in Airteagal 14(2)(c) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, lenar ceanglaíodh go n-áireofaí in PSC rialacha maidir le leasú agus modhnú an chonartha.

(d) Tréimhse bhailíochta an chonartha (Airteagal 14(2)(d) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(376) Leis an gCéad Chonradh, cumhdaíodh an tréimhse ón 1 Eanáir 2000 go dtí an 31 Nollaig 2001 agus áiríodh clásal leanúnachais (Airteagal 10) lenar cuireadh síneadh lena bhailíocht go dtí go dtabharfaí PSC nua i gcrích nó go dtí go gcuirfeadh MIT foirceannadh an Chéad Chonartha in iúl do Trenitalia.

(377) Leis an Dara Conradh, cumhdaíodh an tréimhse ón 1 Eanáir 2004 go dtí an 31 Nollaig 2006 agus áiríodh clásal leanúnachais (Airteagal 12) lenar cuireadh síneadh lena bhailíocht go dtí go bhfógródh MIT a mhalairt. Níor mhór an fógra sin a thabhairt 90 lá ar a laghad roimh ré agus d'fhéadfadh baint a bheith aige le foirceannadh roinnt PSOnna a chumhdaítear leis an gconradh nó lena bhfoirceannadh uile.

(378) Measann an Coimisiún go bhfuil an Chéad Chonradh agus an Dara Conradh i gcomhréir le hAirteagal 14(2)(d) de Rialachán (CEE) Uimh 1191/69, lenar ceanglaíodh go n-áireofaí in PCS rialacha maidir le tréimhse bhailíochta an chonartha.

(e) Pionóis (Airteagal 14(2)(e) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(379) I gcás neamhchomhlíonadh an Chéad Chonartha, bhí Trenitalia faoi réir pionóis suas le EUR 250 000 as gach sárú ar aon oibleagáid a forchuireadh ar Trenitalia leis an gconradh (féach aithris (60)).

(380) I gcás neamhchomhlíonadh an Dara Conradh, bhí Trenitalia faoi réir córas pionós a bhí le hasbhaint ón gcúiteamh ab iníoctha (féach aithris (73)). Ar an gcéad dul síos, rinneadh foráil leis an Dara Conradh maidir le pionós sonrach EUR 50 000 as neamhchomhlíonadh gach ceann de na hoibleagáidí seo a leanas: oibleagáidí cáilíochta seirbhíse, minicíochtaí sceidealaithe nó foireann íosta a shannadh do na stáisiúin a bhí faoi réir oibleagáidí seirbhíse, ([230]) lena n-áirítear moill ar tharchur tuarascálacha maidir le leibhéal cáilíochta na seirbhísí iompair a chumhdaítear leis an gconradh. ([231]) Ar an dara dul síos, rinneadh foráil leis an Dara Conradh maidir le pionós ginearálta EUR 50 000 in aghaidh gach teipe nó neamh-leordhóthanachta ar thaobh Trenitalia i leith an chuid eile de na hoibleagáidí faoin gconradh. ([232]) Ina theannta sin, bhí an deis ag MIT an conradh a fhoirceannadh i gcás teipeanna nó easnaimh a bhí thar a bheith tromchúiseach.

(381) Measann an Coimisiún go bhfuil an Chéad Chonradh agus an Dara Conradh i gcomhréir le hAirteagal 14(2)(e) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, ar dá réir nach mór na pionóis i gcás nach gcomhlíontar an conradh a chumhdach le PSC.

([226]) Airteagal 2(5) den Dara Conradh.
([227]) Airteagal 2(7) den Dara Conradh: i gcás méadú substaintiúil nó laghdú 30 % nó níos mó ar an trácht ó 2004 go 2005 ar bhealach a bhí faoi chumhdach ag oibleagáid taraife, d'fhéadfadh na páirtithe cinneadh a dhéanamh an bealach a bhaint de raon feidhme an iompair seirbhíse poiblí.
([228]) Airteagal 4(4) den Dara Conradh.
([229]) Airteagal 12(3) den Dara Conradh.
([230]) Airteagal 9(3), agus 9(4) den Dara Conradh.
([231]) Airteagal 9(2) den Dara Conradh.
([232]) Airteagal 9(5) den Dara Conradh.

8.4.2.4. Comhréireacht an chúitimh

(382) A mhéid a bhaineann leis an méid cúitimh, bunaithe ar na prionsabail ghinearálta, a eascraíonn as an gConradh, déanann an Coimisiún measúnú ar cé acu a bhí nó nach raibh an cúiteamh ní ba mhó ná an méid ba ghá chun na costais a tabhaíodh as comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus na fáltais ábhartha agus brabús réasúnta á gcur san áireamh.

An Chéad Chonradh

(383) Faoin gCéad Chonradh, ríomhadh na costais le haghaidh gach PSO a forchuireadh leis an gconradh. Níor cumhdaíodh leis an gcúiteamh ach na costais a tabhaíodh as PSOnna a chomhlíonadh, gan lamháltas a dhéanamh d'aon chorrlach brabúis. In Iarscríbhinn 4 a ghabhann leis an gCéad Chonradh, bhí modheolaíocht mhionsonraithe maidir le ríomh na gcostas a ghin gach PSO agus cainníochtaíodh na costais sin le haghaidh na chéad bhliana den chonradh (2000).

(384) A mhéid a bhaineann go sonrach leis an oibleagáid taraife i leith iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir, mar a mhínítear in aithris (55), chomhfhreagair na costais don ioncam ó tharaifí a ligeadh thar ceal. Cinneadh iad mar an difríocht idir na gnáth-tharaifí a chuirfeadh Trenitalia i bhfeidhm in éagmais an chonartha agus na taraifí ní b'ísle a chuir Trenitalia i bhfeidhm go héifeachtach bunaithe ar an gconradh. Na costais a d'íoc Trenitalia in 2000 mar gheall ar an oibleagáid taraife sin, mar shampla, cainníochtaíodh iad sa Chéad Chonradh mar a leanas (luach i liranna na hIodáile – ITL agus luach comhfhreagrach in EUR): ([233])

Tábla 7

An mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm chun an cúiteamh a chinneadh faoin gCéad Chonradh i gcás iompar idir calafort Trieste agus an Ungáir

	Calafort Trieste – an Ungáir (tríd an Ostair)			Calafort Trieste – an Ungáir (trí an iar-Iúgslaiv)			**C + F An t-ioncam iomlán ó tharaifí a ligeadh thar ceal**
	A - Ioncaim ón táille a cuireadh i bhfeidhm	B - Ioncaim theoiriciúla ón táille	C = B-A An t-ioncam iomlán ó tharaifí a ligeadh thar ceal	D - Ioncaim ón táille a cuireadh i bhfeidhm	E - Ioncaim theoiriciúla ón táille	F = E-D An t-ioncam iomlán ó tharaifí a ligeadh thar ceal	
Liranna na hIodáile - ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Luach comhfhreagrach in EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Measann an Coimisiún gur áirithíodh leis an modheolaíocht a leagtar amach in aithrisí (383) agus (384) go raibh an cúiteamh a íocadh le Trenitalia faoin gCéad Chonradh teoranta don ualach airgeadais iarbhír a bhí ar Trenitalia i gcaitheamh ré iomlán an chonartha. Go deimhin, tháinig laghdú ar ioncaim Trenitalia de dheasca na n-oibleagáidí taraife a forchuireadh. Dá bhrí sin, chuir an Iodáil an mhodheolaíocht cheart i bhfeidhm tríd an gcúiteamh a chinneadh mar an difríocht idir na hioncaim ó na táillí a forchuireadh faoin gCéad Chonradh, agus na hioncaim a eascraíonn as na táillí a d'fhorchuirfeadh Trenitalia in éagmais an chonartha sin. Thairis sin, chuir údaráis na hIodáile d'oibleagáid ar Trenitalia na cuntais airgeadais a bhaineann le comhlíonadh PSOnna in 2001, arna ndeimhniú ag saineolaí cuntasaíochta neamhspleách, a sholáthar (féach aithris (58)). Ní fhéadfadh an cúiteamh as aon mhí bhreise seirbhíse a bheith ní ba mhó ná an dóú cuid déag den chúiteamh bliantúil a socraíodh le haghaidh 2001 (féach aithris (59)).

(386) Fágann sé sin nár sháraigh an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh na costais a bhaineann le comhlíonadh PSOnna dá bhforáiltear leis an gconradh sin.

([233]) Ráta malairte: EUR 1 = ITL 1 936,27; ITL 1 = EUR 0,000516457.

An Dara Conradh

(387) Den chuid is mó, coinníodh sa Dara Conradh an mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm faoin gCéad Chonradh maidir le cinneadh an chúitimh a deonaíodh do Trenitalia as na hoibleagáidí taraife arna bhforchur i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir agus i leith seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta thar achair is faide ná 1 000 km. In Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Dara Conradh, leagadh amach an mhodheolaíocht chun na costais a ghin gach PSO a ríomh agus cainníochtaíodh na costais sin faoi threoir na chéad bhliana den chonradh (2004). Níor cumhdaíodh leis an gcúiteamh ach na costais a tabhaíodh as PSOnna a chomhlíonadh, gan lamháltas a dhéanamh d'aon chorrlach brabúis.

(388) Léirítear i dTábla 8 agus i dTábla 9 an mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm chun an cúiteamh a chinneadh faoin Dara Conradh i gcás na n-oibleagáidí taraife a forchuireadh i leith (a) iompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste agus an Ungáir agus (b) iompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km, agus go háirithe na costais a d'íoc Trenitalia in 2004.

Tábla 8

An mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm chun an cúiteamh a chinneadh faoin Dara Conradh i gcás iompar idir calafort Trieste agus an Ungáir

Vaigíní lána			Vaigíní folmha			**C + F An t-ioncam iomlán ó tharaifí a ligeadh thar ceal (EUR)**
A - Ioncaim ón táille a cuireadh i bhfeidhm (EUR)	B - Ioncaim theoiriciúla ón táille (EUR)	C = B-A An t-ioncam iomlán ó tharaifí a ligeadh thar ceal (EUR)	D - Ioncaim ón táille a cuireadh i bhfeidhm (EUR)	E - Ioncaim theoiriciúla ón táille (EUR)	F = E-D An t-ioncam iomlán ó tharaifí a ligeadh thar ceal (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tábla 9

An mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm chun an cúiteamh a chinneadh faoin Dara Conradh i gcás bealaí is faide ná 1 000 km

A - An meántáille a cuireadh i bhfeidhm (EUR in aghaidh an tona-chiliméadair)	B - An meántáille theoiriciúil (EUR in aghaidh an tona-chiliméadair)	C - An meánfhad (km)	D - Tonaí arna n-iompar	E = A*C*D Ioncaim ón táille a cuireadh i bhfeidhm (EUR milliúin)	F = B*C*D Ioncaim theoiriciúla ón táille (EUR milliúin)	G = F - E An t-ioncam iomlán ó tharaifí a ligeadh thar ceal (EUR milliúin)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Mar an gcéanna leis an gCéad Chonradh, measann an Coimisiún gur áirithíodh leis an modheolaíocht sin go raibh an cúiteamh a íocadh le Trenitalia faoin Dara Conradh teoranta don ualach airgeadais iarbhír a bhí ar Trenitalia i gcaitheamh ré iomlán an chonartha ar na cúiseanna céanna a leagtar amach in aithris (385). Thairis sin, d'íoc an Iodáil cúiteamh a bhí ní b'ísle ná na costais iomlána a d'eascair as cur i bhfeidhm na n-oibleagáidí taraife sin.

(390) A mhéid a bhaineann leis na costais a bhaineann le PSOnna i leith iompar lasta iarnróid idir an mhórthír agus an tSairdín (an oibleagáid taraife agus an oibleagáid seirbhíse araon), ([234]) cúitíodh iad ar bhonn ráitis ioncaim Trenitalia.

([234]) Is iad sin, na hoibleagáidí i leith na nithe seo a leanas: (a) trasnú farantóireachta agus ainliú a oibriú le haghaidh iompar lasta idir an mhórthír agus an tSairdín; (b) liosta sonrach de na stáisiúin traenach agus dá suiteálacha atá ar oscailt don phobal le haghaidh seirbhís lasta sa tSairdín a choinneáil ar bun; (c) na gníomhaíochtaí uile atá coimhdeach le soláthar na seirbhísí iompair lasta iarnróid chuig an tSairdín agus ón tSairdín a phleanáil agus a chomhordú.

(391) An mhodheolaíocht chéanna chun an cúiteamh a ríomh, bunaithe ar ráiteas ioncaim Trenitalia, cuireadh i bhfeidhm í freisin maidir leis na hoibleagáidí a bhaineann le trácht chuig an tSicil agus uaithi.

(392) Áiríodh leis an gcúiteamh a ríomhadh ar bhonn na modheolaíochta sin brabús, arna chinneadh mar iolrach mheánchostas ualaithe chaipiteal Trenitalia agus a chaipitil in úsáid.

(393) An cúiteamh as PSOnna a forchuireadh ar iompar lasta iarnróid chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu a bhí le híoc faoin Dara Conradh, rinne an Iodáil meastachán air bunaithe ar na costais a d'íoc Trenitalia in 2004 mar a mhionsonraítear sa tábla thíos.

Table 10

An mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm chun an cúiteamh a chinneadh faoin Dara Conradh i gcás iompar chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu

(EUR)

Ráiteas ioncaim Trenitalia	An tSairdín	An tSicil
A – Ioncaim iomlána	7 674 289	89 236 087
B – Costais iomlána	35 481 686	179 404 951
A-B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – Toradh ar chaipiteal	2 733 433	11 729 022
D – Cáin ar chostas saothair	-	1 003 737
Ioncam / caillteanas iomlán (A-B-C-D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Tugann an Coimisiún dá aire ar dtús, maidir leis na costais a bhaineann le PSOnna a forchuireadh ar sheirbhísí lasta iarnróid chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu, gur ríomhadh iad mar chostais aonaid in aghaidh an vaigín-chiliméadair. Measann an Coimisiún gurb iomchuí an mhéadracht sin san earnáil lasta iarnróid chun meastachán a dhéanamh ar an gcostas a bhaineann le hearraí a iompar d'iarnród, toisc gur féidir costais vaigín aonaid in aghaidh an chiliméadair arna oibriú a ghabháil léi gan beann ar an méid earraí a iompraítear. ([235]) Dá réir sin, leis an modheolaíocht is féidir meastachán a dhéanamh ar mheánchostais na vaigíní a d'úsáid Trenitalia chun na seirbhísí lasta iarnróid a oibriú chuig an tSairdín agus an tSicil agus uathu.

(395) Ar an dara dul síos, bhí údaráis na hIodáile in ann meastachán a dhéanamh ar na costais incriminteacha a bhain le comhlíonadh PSOnna idir an mhórthír agus an tSicil/an tSairdín ar bhonn ráiteas ioncaim sonrach, ina raibh na hioncaim agus na costais uile a leithdháileadh go sonrach ar na seirbhísí sin. Rinne saineolaí cuntasaíochta neamhspleách athbhreithniú ar na nithe a spreag leithdháileadh na gcostas, agus ar na cuntais agus na seirbhísí a d'oibrigh Trenitalia go héifeachtach. D'fhíoraigh údaráis na hIodáile agus an Coimisiún na heilimintí sin freisin (féach aithris (71)).

(396) Ar deireadh, léiríonn na deimhnithe cuntais a sholáthair údaráis na hIodáile don Choimisiún nár sháraigh an cúiteamh a íocadh le Trenitalia as na seirbhísí sin na costais a d'íoc Trenitalia chun PSOnna idir an mhórthír agus an tSicil/an tSairdín a chomhlíonadh. D'íoc an Iodáil cúiteamh a bhí ní b'ísle ná na costais iomlána a d'eascair as cur i bhfeidhm na PSOnna sin. Ar an gcúis sin, ní gá a fhíorú arbh iomchuí an brabús réasúnta a ríomh údaráis na hIodáile, ós rud é, in aon chás, nár chláraigh Trenitalia aon bhrabús agus na PSOnna sin á gcomhlíonadh aige.

([235]) Ní dhearnadh foráil sa Dara Conradh maidir le hoibleagáid íosmhéid earraí nó cineálacha sonracha earraí a iompar.

(397) A mhéid a bhaineann leis an gcúiteamh foriomlán a íocadh le Trenitalia faoin Dara Conradh, deimhnítear leis na sonraí a sholáthair an Iodáil nár mhó an cúiteamh sin ná an t-ualach airgeadais iarbhír a bhí ar Trenitalia i gcaitheamh ré iomlán an chonartha. Mionsonraítear i dTábla 3 méid iomlán ghlanchostais Trenitalia faoin Dara Conradh agus an méid iomlán cúitimh a deonaíodh do Trenitalia agus a íocadh leis faoin gconradh sin. Léiríonn na sonraí sin nár cúitíodh Trenitalia ach amháin as na seirbhísí a rinneadh go héifeachtach, rud a dheimhnigh saineolaí cuntasaíochta neamhspleách agus a d'fhíoraigh údaráis na hIodáile (go sonrach, bhí an cúiteamh a íocadh in 2004, 2005, 2006 agus 2008 ní ba lú ná na méideanna a shonraítear sna conarthaí) agus nár éirigh leis an gcúiteamh glanchostais Trenitalia a chumhdach ina n-iomláine.

(398) Cé go raibh costas Trenitalia in aghaidh an traeinchiliméadair ní b'airde ná costas iomaitheoirí eile nó ní b'airde fiú ná an meánchostas in aghaidh an traeinchiliméadair atá cláraithe san Iodáil ([236]), níl aon tionchar aige sin ar an gconclúid sin. Ar an gcéad dul síos, ní eilimint ábhartha é leibhéal éifeachtúlachta gnóthais a bheadh le cur san áireamh agus measúnú á dhéanamh ar cé acu a thug nó nár thug an Iodáil róchúiteamh do Trenitalia as PSOnna a chomhlíonadh faoin Dara Conradh. Ar an dara dul síos, níorbh é an costas in aghaidh an traeinchiliméadair a bhain leis na PSOnna i gceist ach costais fhoriomlána Trenitalia in aghaidh an traeinchiliméadair (lena gcuimsítear seirbhísí tráchtála agus seirbhísí faoi PSOnna araon). Tá feidhm ag an gconclúid chéanna maidir leis an meánchostas in aghaidh an traeinchiliméadair atá cláraithe san Iodáil, ar sonraí iad a bhaineann le trácht iomlán na seirbhísí lasta iarnróid a sholáthraítear san Iodáil. Dá bhrí sin, ní thugann na sonraí a sholáthair Fercargo (féach aithris (210)) aon eilimint ábhartha chomparáide chun meastachán a dhéanamh ar na costais a bhaineann le PSOnna a chomhlíonadh faoin Dara Conradh agus ní léiríonn siad gur tugadh róchúiteamh do Trenitalia as na PSOnna sin a chomhlíonadh.

(399) Thairis sin, rinneadh foráil shainráite leis an Dara Conradh maidir le meicníocht aisghlámtha i gcás róchúitimh. De réir Airteagal 4(3) den Dara Conradh, i gcás inar mhó an cúiteamh a deonaíodh ná na costais a bhí le híoc iarbhír ag Trenitalia as PSOnna a chomhlíonadh faoin Dara Conradh, ba ghá an méid comhfhreagrach a dhealú ón gcúiteamh ab iníoctha.

(400) Ina fhianaise sin, is é tuairim an Choimisiúin nach ndeachaigh an cúiteamh foriomlán a fuair Trenitalia faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh thar a raibh riachtanach chun an glanchostas a bhain le comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus go raibh sé comhréireach dá bhrí sin.

8.4.2.5. Conclúid

(401) Ar na cúiseanna thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go gcomhlíonann na hoibleagáidí uile a áirítear sa Chéad Chonradh (i gcás an chuid ar cabhair nua í) agus sa Dara Conradh (cé is moite den oibleagáid taraife i leith iompar idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima, féach aithrisí (352) agus (366)) Airteagal 1(4) agus Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus prionsabail ghinearálta an Chonartha. Dá bhrí sin, cáilíonn an cúiteamh a íocadh le Trenitalia faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh mar státchabhair chomhoiriúnach (cé is moite de na híocaíochtaí a rinneadh i ndáil leis an oibleagáid taraife i leith iompar idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima, a cháilíonn mar státchabhair neamh-chomhoiriúnach).

8.4.3. *An Tríú Conradh*

(402) Tugann an Coimisiún dá aire gur comhaontaíodh téarmaí agus coinníollacha an Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010 (féach aithris (95)) agus gur síníodh an conradh an 3 Nollaig 2012. Dá bhrí sin, tugadh an Tríú Conradh i gcrích nuair a bhí Rialachán Uimh. 1191/69 fós infheidhme (féach aithrisí (300) agus (301)). Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur íocadh an cúiteamh faoin Tríú Conradh idir 2010 agus 2016. Dá bhrí sin, i bhfianaise na bprionsabal a leagtar síos le Cúirteanna an Aontais (féach aithris (316)), déanfar measúnú ar chomhoiriúnacht na cabhrach a íocadh faoin Tríú Conradh, go dtí an 3 Nollaig 2012, faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus faoi na prionsabail ghinearálta a eascraíonn as an gConradh agus, tar éis an 3 Nollaig 2012, faoi Airteagal 93 CFAE.

([236]) Féach aithris 39 de SA.32603 (2011/N), Scéim fóirdheontais 'Ferrobonus' um iompar traschórais, (IO C/88, 24.3. 2012, lch. 1).

8.4.3.1. Comhoiriúnacht na n-íocaíochtaí a rinneadh go dtí an 3 Nollaig 2012 faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus faoi na prionsabail ghinearálta a eascraíonn as an gConradh

8.4.3.1.1. An tseirbhís iompair phoiblí a chur ar iontaoibh

(403) Ar bhonn na fianaise a soláthraíodh, is é an toradh atá uirthi gur chomhaontaigh údaráis na hIodáile agus Trenitalia téarmaí agus coinníollacha an Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010, a síníodh an 3 Nollaig 2012 (aithris (95)). Cumhdaíodh an tréimhse ón 1 Eanáir 2009 go dtí an 31 Nollaig 2014 leis an gconradh sin.

(404) Tugann an Coimisiún dá aire gur thosaigh Trenitalia ag soláthar na seirbhísí a shainaithnítear faoin gconradh sin ón 1 Eanáir 2009, sular síníodh an Tríú Conradh (3 Nollaig 2012), agus gur íoc an Iodáil na chéad tráthchodanna den chúiteamh faoin Tríú Conradh an 21 Nollaig 2010 (féach aithris (102)), dá bhrí sin sular síníodh an Tríú Conradh.

(405) Mar sin féin, tugann an Coimisiún dá aire gur sholáthair an Iodáil fianaise a léiríonn gur chomhaontaigh Trenitalia agus MIT gach eilimint shubstaintiúil den Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010.

(406) Mar a mhínítear in aithris (92), is ionann go substaintiúil iad an dréacht críochnaitheach den Tríú Conradh a sheol Ard-Stiúrthóir MIT an 29 Deireadh Fómhair 2010 lena shíniú ag an Aire inniúil agus an Tríú Conradh a síníodh an 3 Nollaig 2012. Tá forálacha comhionanna iontu maidir le cineál na seirbhísí a bhí le soláthar, ([237]) praghas na seirbhíse, ([238]) na rialacha maidir leis an gconradh a leasú agus a mhodhnú, ([239]) tréimhse bhailíochta an chonartha (2009-2014) ([240]) agus pionóis. ([241]) Thairis sin, bhí na heilimintí uile a bhaineann le ríomh an chúitimh sa dréacht sin cheana. ([242]) Thairis sin, is é an dréacht críochnaitheach sin den Tríú Conradh a rinne tairiscint maidir le glacadh an dlí bhuiséadaigh lena n-údaraítear d'údaráis na hIodáile cúiteamh a íoc le Trenitalia le haghaidh 2009 an 21 Nollaig 2010 as na PSOnna a soláthraíodh faoin Tríú Conradh (féach aithris (95)).

(407) Thairis sin, sa dréacht den Tríú Conradh a chomhaontaigh na páirtithe an 29 Deireadh Fómhair 2010, sainíodh ar bhealach soiléir beacht cineál na PSOnna a bhí le comhlíonadh chomh maith leis na coinníollacha faoinar ghá do Trenitalia iad a sholáthar sula ndearnadh aon íocaíocht.

(408) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gur oibrigh Trenitalia PSOnna idir an 1 Eanáir 2009 agus an 29 Deireadh Fómhair 2010 agus gur thug na húdaráis phoiblí léiriú ar chineál na PSOnna agus ar na coinníollacha faoina soláthrófaí iad, bunaithe ar chaibidlíocht an Tríú Conradh. Ar bhonn na n-eilimintí fíorasacha ar a dtugtar tuairisc i roinn 3.2.3.1, is féidir teacht ar an gconclúid go raibh dianphlé déanta cheana ag Trenitalia agus MIT ó mhí na Samhna 2008 ar raon feidhme agus ar chineál na PSOnna a bhí le soláthar. Leis an dréachtchonradh a malartaíodh idir na páirtithe an 4 Márta 2009 (arbh é an séú leagan a pléadh go dtí an dáta sin) sainíodh cheana na croí-eilimintí maidir le raon feidhme agus cineál na PSOnna a bhí le comhlíonadh, chomh maith leis na coinníollacha faoina n-oibreodh Trenitalia iad (féach aithris (88)). ([243])

([237]) Airteagail 4, 5 den dréacht agus Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis, Airteagail 4, 5 den Tríú Conradh ina dhiaidh sin agus Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis.

([238]) Airteagal 9 den dréacht agus Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis, Airteagal 9 den Tríú Conradh ina dhiaidh sin agus Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis.

([239]) Airteagail 7, 8, 10(2), 11 den dréacht agus Iarscríbhinn 5 a ghabhann leis, Airteagail 7, 8, 10(2), 11 den Tríú Conradh ina dhiaidh sin agus Iarscríbhinn 5 a ghabhann leis.

([240]) Airteagal 6(1) den dréacht, Airteagal 6(1) den Tríú Conradh ina dhiaidh sin.

([241]) Airteagal 13 den dréacht agus Iarscríbhinn 3 a ghabhann leis, Airteagal 13 den Tríú Conradh ina dhiaidh sin agus Iarscríbhinn 3 a ghabhann leis.

([242]) Go sonrach, in éineacht leis na rialacha maidir leis an modheolaíocht chun an cúiteamh a ríomh, le hIarscríbhinn 2 a ghabhann leis an dréacht-Tríú Conradh soláthraíodh Plean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia ina mionsonraítear an ráta inmheánach ioncaim a cuireadh i bhfeidhm maidir leis an gconradh, na costais oibriúcháin, na hioncaim agus an méid cistí arna leithdháileadh i mbuiséad an Stáit a úsáideadh mar uasteorainn leis an gcúiteamh, níor athraíodh inneachar leagan deiridh an dréacht-Tríú Conradh go dtí gur tugadh an conradh sin i gcrích go foirmiúil an 3 Nollaig 2012.

([243]) Le raon feidhme na seirbhíse poiblí, cumhdaíodh oibleagáid ar Trenitalia seirbhísí lasta iarnróid a oibriú, faoi chaighdeáin cháilíochta áirithe (go háirithe poncúlacht) agus ar éileamh ó aon chustaiméir, chuig réigiúin Dheisceart na hIodáile agus uathu. An líon beacht traeinchiliméadar a bhí le soláthar agus na héifeachtúlachtaí íosta airgeadais ba ghá chun na PSOnna a oibriú, ba iad sin amháin a bhí éagsúil sa leagan críochnaitheach den dréacht-Tríú Conradh.

(409) Dá bhrí sin, in 2009 agus in 2010, níor oibrigh Trenitalia gan aon sainordú maidir le raon feidhme agus cineál na PSOnna. An t-íoslíon traeinchiliméadar a bhí le hoibriú agus na héifeachtúlachtaí íosta airgeadais ba ghá chun na PSOnna a oibriú, ba iad sin amháin a athraíodh idir dréacht-Tríú Conradh an 4 Márta 2009 agus dréacht-Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire gur laghdaíodh raon feidhme na gcoinníollacha sin i ndréachtchonradh an 29 Deireadh Fómhair 2010 i gcomparáid le dréachtchonradh an 4 Márta 2009. ([244]) Ciallaíonn sé sin gur oibrigh Trenitalia níos mó PSOnna le linn 2009 ná mar a chomhaontaigh na páirtithe ar deireadh an 29 Deireadh Fómhair 2010 (féach aithris (91)). Thairis sin, níor íoc an Iodáil ach méid cúitimh a chomhfhreagraíonn don líon traeinchiliméadar a comhaontaíodh an 29 Deireadh Fómhair 2010 (i.e. 11,9 milliún traeinchiliméadar) agus i gcomhréir leis na paraiméadair airgeadais a leagadh síos sa Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010, gan aird a thabhairt ar PSOnna breise a d'oibrigh Trenitalia in 2009. ([245]) Ina theannta sin, is fiú a thabhairt faoi deara gur mheas MIT gur chomhlíon Trenitalia gach PSO in 2009 i gcomhréir le ceanglais an dréacht-Tríú Conradh a comhaontaíodh an 29 Deireadh Fómhair 2010, á dheimhniú go raibh raon feidhme agus cineál na PSOnna de facto soiléir agus beacht go leor do Trenitalia cheana in 2009 (féach aithris (94)).

(410) Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur chuir an Iodáil oibriú PSOnna ar iontaoibh Trenitalia le haghaidh na tréimhse a cumhdaíodh faoin Tríú Conradh.

8.4.3.1.2. Cuspóir an chonartha seirbhíse poiblí

(411) Leis an Tríú Conradh, cuireadh d'iontaoibh ar Trenitalia an oibleagáid seirbhísí iompair lasta iarnróid a oibriú chuig agus ó réigiúin Dheisceart na hIodáile (lena n-áirítear an tSicil ach ní an tSairdín). Go sonrach, bhí oibleagáid ar Trenitalia seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar trí bhíthin modhanna gnáthiompair aonualaigh traenach nó modhanna iompair traschórais, ag brath ar éileamh na n-úsáideoirí sa limistéar geografach a shainaithnítear leis an gconradh i dtéarmaí naisc idir réigiúin.

(412) Ceanglaíodh ar Trenitalia na seirbhísí sin a sholáthar d'aon oibreoir a d'iarrfadh iad, de réir na gcritéar a shonraítear in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an gconradh sin, ([246]) agus laistigh den mhéid bliantúil traeinchiliméadar (11,9 milliún) – an 'tairiscint bheartaithe' – a shonraítear in Airteagal 4(1) den Tríú Conradh agus in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis le haghaidh 2009-2014. ([247]) De réir Airteagal 11 den Tríú Conradh, d'fhéadfadh na páirtithe athbhreithniú a dhéanamh ar an tairiscint bheartaithe le haghaidh na tréimhse 2012-2014; níor bhain na páirtithe úsáid as an gclásal sin, áfach.

(413) Leis an Tríú Conradh, forchuireadh cuspóirí cáilíochta sonracha ar Trenitalia (i dtéarmaí poncúlachta), a shonraítear in Iarscríbhinn 3 a ghabhann leis an gconradh. ([248]) Bhí na luachanna táscairí cáilíochta dá dtagraítear in Iarscríbhinn 3 bunaithe ar mhodhanna agus ar chritéir a comhaontaíodh le MIT. ([249]) Níor mhór do Trenitalia tuarascáil bhliantúil a chur faoi bhráid MIT maidir leis an tseirbhís agus an cháilíocht a soláthraíodh, in éineacht le doiciméadacht iomchuí agus iomlán a bhaineann leis na seirbhísí a rinneadh iarbhír agus na heilimintí uile is gá chun comhlíonadh na n-oibleagáidí conarthacha a fhíorú, lena n-áirítear na cuspóirí cáilíochta. ([250])

(414) Ina theannta sin, ceanglaíodh ar Trenitalia na gníomhaíochtaí uile atá coimhdeach le soláthar na seirbhísí sin a phleanáil agus a chomhordú, amhail gnáthchothabháil agus cothabháil urghnách agus cigireachtaí tráthrialta ar rothstoc, an leibhéal is fearr dálaí sábháilteachta, na gníomhaíochtaí riaracháin agus tráchtála chun tacú le bainistiú seirbhíse. ([251])

([244]) Faoi dhréacht an 4 Márta 2009, níor mhór do Trenitalia 12,8 milliún traeinchiliméadar ar a laghad a sholáthar, agus laghdaíodh an líon sin go 11,9 i ndréachtchonradh an 29 Deireadh Fómhair 2010.

([245]) 14 mhilliún traeinchiliméadar arna n-oibriú go héifeachtach in 2009 lúide 11,9 milliún traeinchiliméadar a comhaontaíodh an 29 Deireadh Fómhair 2010 = 2,1 milliún traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia in 2009 agus a fágadh gan chúiteamh.

([246]) Go sonrach, i gcás na nasc idir réigiúin a chumhdaítear le hIarscríbhinn 1, d'aon oibreoir a d'iarrfadh seirbhísí iompair lasta iarnróid a chomhlíonann *'íosleibhéal éifeachtúlachta'*, is é sin difreálach idir costais agus ioncaim in aghaidh an traeinchiliméadair i gcás na seirbhíse a iarrtar atá níos mó ná EUR 19 in aghaidh an traeinchiliméadair agus níos mó ná 73 % de na costais iomlána. Bhí sé i gceist go bunúsach leis na forálacha sin cothromaíocht eacnamaíoch an chonartha a chosaint agus ní dhearna siad difear do leanúnachas na seirbhíse.

([247]) Cuirtear in iúl go soiléir in Airteagal 7(3) den Tríú Conradh gur admhaigh na páirtithe go frithpháirteach gur chomhfhreagair an tairiscint bheartaithe le haghaidh 2009-2014 d'Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an Tríú Conradh.

([248]) Airteagal 4(6) den Tríú Conradh.

([249]) Airteagal 5(1)(a) den Tríú Conradh.

([250]) Airteagal 5(1)(c) den Tríú Conradh.

([251]) Airteagal 4(2) den Tríú Conradh.

(415) Tugann an Coimisiún dá aire go raibh sé beartaithe leis an Tríú Conradh gréasán íosta seirbhísí a áirithiú seachas naisc aonair, is é sin, láithreacht íosta beart línte agus nasc arna ndáileadh ar fud Dheisceart na hIodáile, maille lena bpointí tionscnaimh/cinn scríbe. Áirithíodh leis an oibleagáid sin seirbhísí a sholáthar '*ar éileamh*' go raibh na seirbhísí iompair lasta iarnróid a cuireadh ar fáil ina léiriú ar éileamh na n-úsáideoirí ó thaobh tráthrialtachta agus acmhainneachta de. Thairis sin, rinneadh foráil leis an gconradh maidir le caighdeáin shonracha i ndáil le cáilíocht na seirbhíse. ([252])

(416) Ina fhianaise sin, measann an Coimisiún go dtagann PSOnna a chumhdaítear leis an Tríú Conradh faoin gcatagóir '*seirbhísí iompair a chomhlíonann caighdeáin shocraithe leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta*', faoi Airteagal 14(1) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

8.4.3.1.3. Eilimintí a shonraítear sa ghníomh iontaoibhe

(a) Cineál na seirbhíse poiblí a bhí le soláthar (Airteagal 14(2)(a) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(417) Mar a mhínítear in aithrisí (411)-(416), sainaithnítear leis an Tríú Conradh caighdeáin leanúnachais, tráthrialtachta, acmhainneachta agus cháilíochta na seirbhísí iompair lasta iarnróid a cuireadh ar iontaoibh Trenitalia.

(418) Tugann an Coimisiún dá aire gur cuireadh san áireamh sna seirbhísí sin tosca sóisialta agus comhshaoil, i measc nithe eile. Mar a luaitear in aithris (326), faoi Airteagal 1(4) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, féadfaidh na Ballstáit PSCanna a thabhairt i gcrích le gnóthas iompair '*chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a áirithiú lena gcuirtear san áireamh go háirithe tosca sóisialta agus comhshaoil agus pleanáil bailte agus tuaithe*'. Mar a mhínigh an Iodáil (aithris (165)), ba é ab aidhm don Tríú Conradh a áirithiú go soláthrófaí, mar rogha mhalartach, modh iarnróid faoi dhálaí a bheadh inbhuanaithe ó thaobh an gheilleagair de i gcomparáid leis an bpríomh-mhodh bóthair atá ceannasach. Saothraíodh leis ní hamháin cuspóir beartais iompair ach cuspóirí beartais comhshaoil agus chríochaigh agus cuspóirí comhtháthaithe eacnamaíoch agus shóisialta freisin. Go deimhin, ba é a bhí i gceist leis comhtháthú réigiúnach agus cóimheá idir Tuaisceart agus Deisceart na hIodáile a neartú, agus rogha mhalartach inbhuanaithe ar an iompar de bhóthar a sholáthar an tráth céanna. Sainaithníodh go soiléir leis an Tríú Conradh na réigiúin imeachta agus cinn scríbe a bhí le seirbhísiú ag Trenitalia mar chuid de PSOnna a bhí le comhlíonadh, ar leormhaith a mheas ina leith go gcomhlíontar na ceanglais a leagtar síos in Airteagail 1(4) agus 14(2)(a) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(419) Ar na cúiseanna thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go raibh cineál na seirbhísí iompair phoiblí a bhí le soláthar faoin Tríú Conradh sainithe go leormhaith i gcomhréir le hAirteagal 14(2)(a) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, arna léamh i gcomhar le hAirteagal 1(4) den rialachán céanna.

(b) Praghas na seirbhísí a chumhdaítear leis an gconradh (Airteagal 14(2)(b) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(420) Sonraíodh leis an Tríú Conradh an méid cúitimh a deonaíodh do Trenitalia as na seirbhísí a sholáthar, i.e. praghas na seirbhísí a bhí le soláthar agus an mhodheolaíocht a cuireadh i bhfeidhm chun é a ríomh.

(421) Sainíodh an t-uasmhéid cúitimh bhliantúil trí na hacmhainní poiblí a bhí ar fáil agus an éabhlóid ar chostais agus ioncaim Trenitalia lena raibh coinne i gcaitheamh ré an chonartha a shainaithnítear i bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia (Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an gconradh) a chur san áireamh. Leis an gcúiteamh iarbhír a íocadh le Trenitalia cumhdaíodh an difríocht idir an t-ioncam tráchta agus na costais ghaolmhara a bhain le PSO a sholáthar, arna fhíorú ar bhonn *ex post* (féach aithrisí (99) agus (100)).

([252]) Iarscríbhinn 3 a ghabhann leis an Tríú Conradh.

(422) Áiríodh sa Tríú Conradh rialacha sonracha lena rialaítear íocaíocht an chúitimh (féach aithris (99)) agus gnóthú méideanna a íocadh de bhreis ar an ualach bliantúil iarbhír a bhí ar Trenitalia a léirítear sna cuntais dheimhnithe a tarchuireadh chuig MIT. In aon chás, ní fhéadfadh an cúiteamh a bheith níos mó ná na huasmhéideanna a shonraítear in Airteagal 9(1) den chonradh (le haghaidh 2009-2011) nó arna gcinneadh i gcomhréir le hAirteagal 11 den chonradh (le haghaidh 2012-2014), agus ba cheart iad a bheith laistigh i gcónaí de theorainneacha na gcistí arna leithdháileadh sa bhuiséad poiblí dá dtagraítear in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an gconradh. Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuair Trenitalia cúiteamh as na seirbhísí a soláthraíodh in 2009 agus 2010 an 21 Nollaig 2010 agus nach bhfuair sé ach cúiteamh laistigh den teorainn 11,9 milliún traeinchiliméadar a comhaontaíodh i mí Dheireadh Fómhair 2010. ([253])

(423) Measann an Coimisiún dá bhrí sin go raibh na heilimintí a cheanglaítear le hAirteagal 14(2)(b) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 sa Tríú Conradh, ar dá réir nach mór praghas na seirbhísí a chumhdaítear leis an gconradh agus mionsonraí an chaidrimh airgeadais idir an dá pháirtí a léiriú ann.

(c) Rialacha maidir leis an gconradh a leasú agus a mhodhnú (Airteagal 14(2)(c) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(424) Ní fhéadfaí an conradh a leasú ná a mhodhnú ach amháin i gcomhaontú idir an dá pháirtí.

(425) Aon athrú ar an tairiscint bheartaithe, mar easnamh nó mar bharrachas is mó ná 1 % den mhéid iomlán traeinchiliméadar dá bhforáiltear leis an Tríú Conradh, níor mhór do Trenitalia é a mholadh do MIT. ([254]) D'fhéadfadh na páirtithe athbhreithniú a dhéanamh ar an tairiscint bheartaithe freisin i gcás ina mbeadh athraitheas, idir an costas oibriúcháin a beartaíodh agus a tabhaíodh, is mó ná 10 % (mar bharrachas nó mar easnamh) de na costais iomlána dá dtagraítear in Iarscríbhinn 2, ar choinníoll nárbh é iompar Trenitalia ba chúis leis an athraitheas sin. ([255]) Ba é a bhí i gceist le haon bhriseadh nó athrú ar na seirbhísí de dheasca teagmhais a bhí inchurtha i leith Trenitalia laghdú ar an gcúiteamh i gcomhréir leis na traeinchiliméadair nár soláthraíodh. ([256]) Más gá, laistigh de 6 mhí ó dháta cláraithe an chonartha, d'fhéadfadh na páirtithe cinneadh a dhéanamh an tairiscint bheartaithe agus coinníollacha cothromaíochta eacnamaíche-airgeadais an chonartha le haghaidh na tréimhse 2012-2014 a thabhairt cothrom le dáta; níor mhór an nuashonrú sin a bheith i gcomhréir leis an bhfoirmle dá bhforáiltear in Iarscríbhinn 5 a ghabhann leis an Tríú Conradh. ([257]) Níor úsáideadh an clásal sin riamh.

(426) Measann an Coimisiún go gcomhlíonann an Tríú Conradh Airteagal 14(2)(c) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 lenar ceanglaíodh go n-áireofaí in PSC rialacha maidir leis an gconradh a leasú agus a mhodhnú.

(d) Tréimhse bhailíochta an chonartha (Airteagal 14(2)(d) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(427) Cumhdaíodh leis an Tríú Conradh an tréimhse ón 1 Eanáir 2009 go dtí an 31 Nollaig 2014 agus áiríodh leis clásal (Airteagal 6(2)) lenar cuireadh síneadh lena bhailíocht (faoi na téarmaí agus na coinníollacha céanna) ar feadh 12 mhí ar a mhéad, dá n-éileodh MIT amhlaidh 6 mhí ar a dhéanaí roimh dhul in éag an chonartha.

(428) Measann an Coimisiún gur sainaithníodh tréimhse bhailíochta an chonartha go soiléir, i gcomhréir le hAirteagal 14(2)(d) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69.

(e) Pionóis (Airteagal 14(2)(e) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69)

(429) I gcás neamhchomhlíonadh an Tríú Conradh, bhí Trenitalia faoi réir córas pionós a bhí le hasbhaint ón gcúiteamh a bhí le híoc (féach aithris (101)).

([253]) Níor cúitíodh Trenitalia as na seirbhísí a soláthraíodh in 2009 a bhí os cionn na tairsí sin (14 mhilliún traeinchiliméadar in ionad 11,9 milliún traeinchiliméadar).
([254]) Airteagail 7(1) agus 7(2) den Tríú Conradh.
([255]) Airteagal 10(2) den Tríú Conradh.
([256]) Airteagal 8(4) den Tríú Conradh.
([257]) Airteagal 11 den Tríú Conradh. Rinneadh foráil in Iarscríbhinn 5 maidir le foirmle shonrach a raibh feidhm aici maidir le hathbhreithniú féideartha ar chothromaíocht eacnamaíoch an chonartha chun a áirithiú go mbeadh an cúiteamh comhréireach i gcónaí leis na costais a d'íoc Trenitalia.

(430) I gcás sárú ar na hoibleagáidí conarthacha, rinneadh foráil le hAirteagal 13 den Tríú Conradh maidir le pionóis de mhéideanna éagsúla de réir a thromchúisí a bhí an sárú. Leagtar amach in Airteagail 13(7) go 13(14) na méideanna éagsúla pionóis i ndáil le sáruithe sonracha. I gcás gach sáraithe nach luaitear go sonrach sna clásail sin, rinneadh foráil le hAirteagal 13(15) maidir le pionós nach mó ná EUR 50 000. Rinneadh foráil in Iarscríbhinn 3 maidir le pionós sonrach as neamhchomhlíonadh na gcuspóirí cáilíochta.

(431) Measann an Coimisiún go gcomhlíonann na forálacha thuasluaite Airteagal 14(2)(e) de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69, ar dá réir nach mór na pionóis i gcás nach gcomhlíontar an conradh a chumhdach le PSC.

8.4.3.1.4. Comhréireacht an chúitimh

(432) A mhéid a bhaineann leis an méid cúitimh, ní mór don Choimisiún a fhíorú cé acu a sháraigh nó nár sháraigh an cúiteamh an méid ba ghá chun na costais a tabhaíodh as comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus na fáltais ábhartha agus brabús réasúnta á gcur san áireamh (féach aithris (382)).

(433) Tugann an Coimisiún dá aire go raibh táblaí mionsonraithe in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an Tríú Conradh maidir leis na costais incriminteacha a d'íoc Trenitalia as comhlíonadh na n-oibleagáidí seirbhísí poiblí. Leis an bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais a áirítear san Iarscríbhinn 2 sin, cainníochtaíodh an méid a bhí beartaithe do gach cineál míre costais incrimintigh le haghaidh gach bliana de ré an Tríú Conradh, agus socraíodh uasteorainn iomlán an chúitimh le haghaidh gach bliana de ré an Tríú Conradh.

Tábla 11

An mhodheolaíocht chun an cúiteamh a ríomh faoin Tríú Conradh – sliocht as Plean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia a áirítear in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis an Tríú Conradh

(EUR milliúin)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Aisíocaíocht chaipitil agus costais luacha saothair incháilithe	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Aisíocaíocht chaipitil agus costais luacha saothair	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Dolaí	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Cúrsaíocht traenach	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Bainistiú flít	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Tiomáint	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Fordhul agus foirmiú traenacha	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Cothabháil	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Costais tráchtála	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Foireann (thionsclaíoch, tráchtála agus tacaíochta)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(EUR milliúin)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Costais neamhionsúite	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Costas úis ar scaoilíocaíocht	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Cáin ar chostas saothair	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Costais oibriúcháin incháilithe	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Costais oibriúcháin neamh-incháilithe (prionsabal eacnamaíoch)	*	*	*	*	*	*
b3	Forálacha maidir le muirir athstruchtúraithe	*	*	*	*	*	*
b4	Díluachálacha sócmhainní	*	*	*	*	*	*
B2	Costais oibriúcháin san áireamh	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**IOMLÁN NA gCOSTAS INCHÁILITHE**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**IOMLÁN NA gCOSTAS A ÁIRÍTEAR LE hAGHAIDH LUACH SAOTHAIR**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Ioncaim ó thrácht	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Ioncaim choimhdeacha						
d2	Táillí conartha seirbhíse arna n-íoc ag an Stát	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Dreasachtaí iompair traschórais	*	*	*	*	*	*
d5	Táillí (comhtháthú an leithdháilte, glan ó CBL)	*	*	*	*	*	*
d6	Táillí conartha seirbhíse arna n-íoc ag na Réigiúin	*	*	*	*	*	*
d3	Cuóta 'C' ó bhlianta roimhe seo	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**AN tIOMLÁN LENA gCUMHDAÍTEAR IONCAM**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) *Maidir leis na míreanna costais*, ar an gcéad dul síos, is léir ó Thábla 11 go raibh na míreanna costais uile a liostaítear ann nasctha go díreach le comhlíonadh PSOnna faoin Tríú Conradh. Chuir an Iodáil san áireamh na costais oibriúcháin incháilithe uile a bhaineann le hoibríochtaí díreacha na seirbhísí lasta iarnróid a d'oibrigh Trenitalia chun PSOnna a chomhlíonadh faoin Tríú Conradh. Chuir an Iodáil san áireamh freisin costais an chaipitil a d'íoc Trenitalia, costais a bhaineann go háirithe le hamúchadh agus dímheas na sócmhainní a úsáideadh chun na PSOnna sin a chomhlíonadh. Thairis sin, ba é an measúnú a rinneadh sna deimhnithe bliantúla a sholáthair an saineolaí cuntasaíochta neamhspleách gur bhain Trenitalia úsáid as na paraiméadair chearta le haghaidh leithdháileadh na gcostas a bhaineann go díreach le PSOnna dá bhforáiltear faoin Tríú Conradh agus na gcostas sin a bhaineann le hoibriú ghníomhaíochtaí lasta tráchtála rannóg lasta Trenitalia (féach aithris (100)). Rinne an Coimisiún athbhreithniú ar na deimhnithe sin.

(435) *Maidir leis na hioncaim*, measann an Coimisiún gur cuireadh na hioncaim ábhartha uile san áireamh i bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia, cé is moite d'ioncaim choimhdeacha a d'fhéadfadh a bheith ann. ([258]) Chláraigh Trenitalia ioncaim choimhdeacha go héifeachtach le linn fhorghníomhú an Tríú Conradh, agus ba cheart, dá bhrí sin, na hioncaim sin a bheith curtha san áireamh sna hioncaim incriminteacha. Mar sin féin, tugann an Coimisiún dá aire, fiú trí na hioncaim choimhdeacha sin a cláraíodh go héifeachtach le linn fhorghníomhú an Tríú Conradh a chur san áireamh (thart ar EUR 6 mhilliún in aghaidh na bliana, i.e. EUR 30 milliún i gcaitheamh ré an Tríú Conradh), go bhfanfadh iomlán na n-ioncam incriminteach réamh-mheasta i bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia i bhfad faoi bhun iomlán na gcostas incriminteach réamh-mheasta (féach línte d1 agus C2 de Thábla 11). Dá bhrí sin, ní dhéanann neamháireamh ioncam coimhdeach sna paraiméadair chun an méid cúitimh a chinneadh difear don mheasúnú ar chomhréireacht an chúitimh (arb é *'táillí conartha seirbhíse arna n-íoc ag an Stát'* an lipéad i dTáblaí 11 agus 12 air) a deonaíodh faoin Tríú Conradh, ós rud é nár mhó an cúiteamh sin ná na costais iomlána a d'íoc Trenitalia chun PSOnna dá bhforáiltear faoin Tríú Conradh a chomhlíonadh. Léirítear i dTábla 12 gur mheas an Iodáil i bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia go dtabhódh Trenitalia glanchaillteanas iomlán EUR 47,53 milliún chun PSOnna a chomhlíonadh faoin Tríú Conradh, agus an cúiteamh comhfhreagrach á chur san áireamh.

Tábla 12

Glantorthaí réamh-mheasta Trenitalia faoin Tríú Conradh

(EUR milliúin)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Iomlán
Costais incháilithe	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Táillí conartha seirbhíse arna n-íoc ag an Stát	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Ioncaim ó thrácht	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Ioncam iomlán	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Glantoradh	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Ar an dara dul síos, tugann an Coimisiún dá aire go raibh cainníochtú *ex post* an chúitimh a íocadh le Trenitalia bunaithe ar na costais a d'íoc Trenitalia go héifeachtach agus ar an méid caipitil in úsáid, agus gur cuireadh uasteorainn leis ag an méid cistí arna leithdháileadh i mbuiséad an Stáit. Go háirithe, mar a léirítear i dTábla 13, ní raibh an méid iomlán cabhrach a íocadh le Trenitalia faoin Tríú Conradh níos mó ná: (a) an méid iomlán cúitimh ar a ndearnadh meastachán sa Phlean Eacnamaíoch agus Airgeadais agus a deonaíodh faoi dheireadh; (b) glanchostais fhoriomlána Trenitalia a réamh-mheasadh sa Phlean Eacnamaíoch agus Airgeadais agus iad siúd a íocadh go héifeachtach.

([258]) Is é is ioncam coimhdeach ann ioncam a dhíorthaítear ó earraí nó seirbhísí seachas príomhoibríocht ghnó cuideachta (seirbhísí iompair lasta sa chás seo).

Tábla 13

Cúiteamh faoin Tríú Conradh

(EUR milliúin)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Iomlán
Cúiteamh arna mheas	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Cúiteamh arna dheonú	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Cúiteamh arna íoc	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Glanchostais Trenitalia arna réamh-mheas	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Glanchostais Trenitalia arna n-íoc go héifeachtach	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Ina fhianaise sin, is é tuairim an Choimisiúin nach ndeachaigh an cúiteamh foriomlán a fuair Trenitalia faoin Tríú Conradh thar a raibh riachtanach chun an glanchostas a bhain le comhlíonadh PSOnna a chumhdach, agus go raibh sé comhréireach dá bhrí sin. Tugann sé sin le tuiscint freisin go raibh an cúiteamh a íocadh go dtí an 3 Nollaig 2012 comhréireach.

(438) Tá an chonclúid maidir le comhréireacht an chúitimh fhoriomláin a íocadh faoin Tríú Conradh le Trenitalia gan dochar don mheasúnú ar na coinníollacha eile nach mór a chomhlíonadh faoi Airteagal 93 CFAE chun a chinneadh go bhfuil na cúitimh a íocadh tar éis an 3 Nollaig 2012 comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

8.4.3.2. Conclúid

(439) Ar na cúiseanna thuas, measann an Coimisiún go gcomhlíonann na hoibleagáidí uile a áirítear sa Tríú Conradh Airteagal 1(4) agus Airteagal 14 de Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 chomh maith le prionsabail ghinearálta an Chonartha. Dá bhrí sin, cáilíonn an cúiteamh a íocadh le Trenitalia go dtí an 3 Nollaig 2012 faoin Tríú Conradh mar státchabhair chomhoiriúnach.

8.4.3.3. Comhoiriúnacht na n-íocaíochtaí a rinneadh tar éis an 3 Nollaig 2012 de bhun Airteagal 93 CFAE

8.4.3.3.1. Fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann

(440) Chun measúnú a dhéanamh ar fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann faoi Airteagal 93 CFAE, is gá a sheiceáil cé acu a rinne nó nach ndearna an Iodáil earráid fhollasach sa sainiú ar sheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a chumhdaítear leis an Tríú Conradh.

(441) Déantar an measúnú sin i bhfianaise rialuithe na Cúirte Ginearálta in *Andersen* ([259]) agus *SNCM*, ([260]) agus sainiúlachtaí an chreata dhlíthiúil earnálaigh á gcur san áireamh, áfach. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil discréid na mBallstát maidir le sainiú ábhar agus raon feidhme seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta san iompar lasta iarnróid teoranta le reachtaíocht thánaisteach ar leibhéal an Aontais. Déantar tagairt d'Airteagal 93 CFAE, lena bhforáiltear go mbeidh bearta cabhrach comhoiriúnach más é atá iontu '*aisíocaíocht as comhlíonadh oibleagáidí áirithe is gné dhílis de choincheap na seirbhíse poiblí*'.

([259]) Breithiúnas an 18 Eanáir 2017, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, míreanna 69-70.
([260]) Breithiúnas an 1 Márta 2017, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, míreanna 134-135.

(442) Ina fhianaise sin, déanfaidh an Coimisiún measúnú carnach ar na nithe seo a leanas:

(1) na riachtanais iompair atá i gceist i bhfianaise chuspóir dlisteanach leas an phobail arna shaothrú ag an mBallstát lena mbaineann (i.e., fíor-riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann);

(2) a mhéid a d'fhéadfadh fórsaí an mhargaidh amháin na riachtanais sin a chomhlíonadh (i.e., teip mhargaidh a bheith ann a fhágann go bhfuil gá leis an gcabhair chun an riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithnítear thuas a chomhlíonadh);

(3) cé acu a bhí nó nach raibh PSCanna ar na bearta ba lú saobhadh chun an ganntanas sin a leigheas i bhfianaise an chuspóra phoiblí arna shaothrú ag an mBallstát lena mbaineann (i.e., oiriúnacht na cabhrach).

8.4.3.3.1.1. Fíor-riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann

(443) De réir na hIodáile, ba é ab aidhm don Tríú Conradh trácht lasta iarnróid a áirithiú chun comhtháthú réigiúnach idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile a neartú. D'áitigh an Iodáil go raibh sé ríthábhachtach do na húsáideoirí deiridh agus don phobal ina iomláine modh iompair lasta iarnróid, mar rogha mhalartach, a choinneáil ar bun i nDeisceart na hIodáile, ar rogha de chineál íosta í ar a laghad, chun aistriú ollmhór tráchta chuig an modh bóthair a sheachaint freisin (aithris (165)).

(444) Ba é an príomhchuspóir a shaothraigh an Iodáil sa chás seo comhtháthú críochach eacnamaíoch agus sóisialta idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile trí sheirbhís iompair lasta iarnróid idir-réigiúnach a eagrú. Chun na críche sin, shainaithin an Iodáil an gá atá le gréasán íosta seirbhísí iompair lasta iarnróid a áirithiú seachas naisc aonair, ar fud Dheisceart na hIodáile. Ba é a bhí i gceist leis an ngréasán sin go mbeifí in ann seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar chuig Deisceart na hIodáile agus uaidh. Ina theannta sin, bhí sé ceaptha freastal ar chuspóir beartais comhshaoil agus chríochaigh, trí thús áite a thabhairt do chóras iompair lasta atá níos sábháilte agus nach bhfuil chomh truaillitheach céanna.

(445) Measann an Coimisiún go bhfuil cuspóirí an chomhtháthaithe chríochnaigh eacnamaíoch agus shóisialta agus cuspóirí an bheartais comhshaoil agus chríochaigh arna sainaithint ag an Iodáil dlisteanach agus nach ndéanann aon earráid fhollasach difear dóibh toisc gur féidir ról ábhartha a bheith ag eagrú seirbhísí iompair lasta iarnróid idir-réigiúnacha maidir le comhtháthú réigiúnach a neartú agus rogha mhalartach inbhuanaithe ar an iompar de bhóthar á soláthar an tráth céanna.

(446) In 2008, dhá bhliain tar éis d'iomaitheoirí Trenitalia tosú ag oibriú i nDeisceart na hIodáile, bhí an méid earraí a bhí ar idirthuras idir Tuaisceart agus Deisceart na hIodáile réasúnta íseal i gcomparáid leis an trácht i dTuaisceart na hIodáile. ([261]) Mar a shonraigh an Iodáil, mheas riaracháin na réigiún i nDeisceart na hIodáile go raibh an méid sin neamhleor (aithris (229)) agus go dtiocfadh tuilleadh laghdaithe air i bhfianaise an phlean a d'fhógair Trenitalia deireadh a chur lena sheirbhísí iompair lasta iarnróid a raibh caillteanas ag baint leo in éagmais cúiteamh poiblí (aithris (216)).

(447) Mheas an Iodáil, in éagmais bearta tacaíochta cuí, gur dócha go n-imeodh soláthar seirbhísí iompair lasta iarnróid i nDeisceart na hIodáile. Dhéanfadh sé sin difear diúltach don chomhtháthú réigiúnach ós rud é gurbh ann don éagothroime tráchta lasta idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile san iompar de bhóthar ([262]) agus san aeriompar ([263]) freisin. Mar gheall ar na himthosca sin, measann an Coimisiún, fiú in éagmais comhairliúchán poiblí, go bhfuil eilimintí leordhóthanacha ann a ligeann dó teacht ar an gconclúid go raibh gá le tacaíocht phoiblí don iompar lasta iarnróid. Rud a thacaigh leis an tuairim sin freisin is ea go raibh críochfoirt agus ardáin idirmhódúla lonnaithe i dTuaisceart na hIodáile go príomha, agus nach raibh ach corrshuiteálacha i nDeisceart na hIodáile.

([261]) Go sonrach, léirigh an Iodáil nár áiríodh sa trácht lasta iarnróid i réigiúin Dheisceart na hIodáile in 2008 ach 10 % den mhéid iomlán earraí a iompraíodh san Iodáil, agus go raibh 60 % de na hearraí sin comhchruinnithe i gceithre réigiún i dTuaisceart na hIodáile (Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte agus Veneto). Mar a chuir Grúpa FS in iúl go soiléir ina bharúlacha (aithris (214)), níor sholáthair iomaitheoirí Trenitalia ach cuid an-bheag de na seirbhísí iompair lasta iarnróid a bhí an-teoranta cheana i nDeisceart na hIodáile.

([262]) In éagmais an iompair iarnróid, ní bheadh an t-iompar de bhóthar in ann freastal ar riachtanais iompair lasta Dheisceart na hIodáile. In 2007 ní raibh sa mhéid earraí a iompraíodh de bhóthar ó Thuaisceart na hIodáile go Deisceart na hIodáile agus vice versa ach níos lú ná 2,5 % den trácht lasta bóthair iomlán. Iompar lasta bóthair a bhí in 90% den trácht lasta náisiúnta iomlán in 2008. Féach an Tuarascáil maidir le staid an bhonneagair iompair san Iodáil, UnionTrasporti, mí Feabhra 2011.

([263]) In éagmais an iompair d'iarnród, ní bheadh an t-aeriompar in ann freastal ar riachtanais iompair lasta Dheisceart na hIodáile. Bhí an trácht aerlasta comhchruinnithe go bunúsach i réigiúin Thuaisceart na hIodáile, agus bhí an trácht a oibríodh ó na haerfoirt i nDeisceart na hIodáile an-íseal. Ní raibh sna hearraí a iompraíodh ó aerfoirt i nDeisceart na hIodáile ach 3 % den aerthrácht náisiúnta in 2010.

(448) Ina theannta sin, mheas an Iodáil gur dócha go seachnófaí, leis an iompar lasta iarnróid, an t-aistriú córa iompair chuig an iompar de bhóthar a d'fhéadfadh méadú a dhéanamh ar thimpistí agus brú tráchta, go háirithe ar an ngréasán bóithre i nDeisceart na hIodáile. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire na himthosca ar leith a leanann go háirithe as an nasc oileánda idir an tSicil agus an mhórthír chomh maith le staid loite codanna den ghréasán bóithre i roinnt réigiún i nDeisceart na hIodáile (mar shampla in Calabria) mar a cuireadh i dtábhacht le staidéar PWC (féach aithrisí (235) go (237)). Dá dtiocfadh méadú ar an trácht lasta bóthair idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile, d'fhéadfadh sé go dtiocfadh méadú ní hamháin ar an truailliú ach ar rioscaí sábháilteachta ar bhóithre freisin. ([264])

(449) An Tríú Conradh a bheith dírithe ar naisc idir réigiúin agus ní ar naisc idir bealaí aonair, ní rud é a fhágann go bhfuil raon feidhme na seirbhíse lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ar neamhréir le cuspóir an chomhtháthaithe réigiúnaigh. Ar na cúiseanna a mhínítear thíos (aithrisí (450) go (452)), measann an Coimisiún go raibh údar leis an gcur chuige i leith naisc idir réigiúin mar gheall ar shaintréithe an iompair lasta iarnróid agus nár tháinig sé salach ar chuspóir an chomhtháthaithe réigiúnaigh.

(450) Ar an gcéad dul síos, is ar bhonn gréasáin a eagraítear iompar d'iarnród agus déantar roinnt stáisiún ar an mbealach céanna a sheirbhísiú leis chomh maith le roinnt bealaí ar an nasc céanna idir réigiúin.

(451) Ar an dara dul síos, maidir le hiompar lasta go háirithe, ní hamháin gur oibreoirí tionsclaíocha iad úsáideoirí deiridh ach is iompróirí lasta iad freisin a oibríonn seirbhísí iompair ó phointe go pointe de réir riachtanais custaiméirí. Dá bhrí sin, chun críocha an chomhtháthaithe chríochaigh, measann an Coimisiún gurb iomchuí díriú ar na seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthraítear ar leibhéal an naisc idir réigiúin seachas ar leibhéal níos mionsonraithe.

(452) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go raibh an méid 11,9 milliún traeinchiliméadar in aghaidh na bliana, lena socraítear imlíne an chonartha, ceaptha cothromaíocht a bhaint amach idir an riachtanas iompair mar a shainaithnítear in aithrisí (443) go (445) agus srianta buiséadacha na hIodáile. Bhain an méid sin le críoch iomlán na hIodáile (gan beann ar na bealaí aonair a bhí le seirbhísiú) chun an córas a choimeád solúbtha go leor chun freastal ar an méid is mó riachtanas iompair lasta agus chun an cumhdach seirbhíse is mó is féidir a sholáthar. De réir na hIodáile, bhí gá le solúbthacht den sórt sin toisc gur fhág an táirgeadh tionsclaíoch nárbh ionann an t-éileamh ar iompar lasta iarnróid ó réigiún go chéile ná ó bhliain go chéile.

(453) I bhfianaise na n-imthosca thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gur shainigh an Iodáil, gan earráid fhollasach a dhéanamh, an gá a bhí le seirbhísí iompair lasta iarnróid ar naisc shonracha idir réigiúin ar mhaithe le feabhas a chur ar chomhtháthú críochach.

8.4.3.3.1.2. Ganntanas seirbhísí lasta iarnróid a bheith ar fáil ar bhonn tráchtála ar an margadh

(454) Mhaígh FerCargo go bhféadfadh a chomhaltaí seirbhísí a áirithiú a bheadh inchomparáide leo siúd a sholáthair Trenitalia i dtéarmaí leanúnachais, tráthrialtachta agus minicíochta, acmhainneachta agus rátaí (aithris (206)). Os a choinne sin, d'áitigh an Iodáil, sa tréimhse 2008-2009, tráth a sainíodh raon feidhme geografach agus imlíne an Tríú Conradh, nach ndéanfadh fórsaí an mhargaidh amháin méid leordhóthanach seirbhísí iompair lasta iarnróid chuig na réigiúin i nDeisceart na hIodáile agus uathu a sholáthar.

(455) Mionsonraítear le Tábla 14, ar bhonn na sonraí a chuir an Iodáil isteach, ([265]) an tairiscint (traeinchiliméadair) a rinne iomaitheoirí Trenitalia in 2008 agus 2009 ar na naisc idir réigiúin a chumhdaítear leis an Tríú Conradh.

([264]) Dlús neamhchothrom mórbhealaí a bhí sa ghréasán bóithre i nDeisceart na hIodáile, agus bhí oibreacha nuachóirithe tábhachtacha á ndéanamh ar chuid de na mórbhealaí sin an tráth a cuireadh an Tríú Conradh ar iontaoibh (mórbhealach A3 idir Salerno agus Reggio Calabria). Ní raibh aon mhórbhealach i roinnt réigiún (Molise, Basilicata agus cuid mhór de Puglia), rud a d'fhág gurbh éigean seirbhísí lasta a oibriú ar bhóithre náisiúnta agus a mhéadaigh dá réir sin an riosca go mbeadh brú tráchta agus timpistí ann (féach an Tuarascáil maidir le staid an bhonneagair iompair san Iodáil, UnionTrasporti, mí Feabhra 2011).

([265]) Leathanaigh 44-58 de Staidéar PWC 3.

Tábla 14

	Naisc		2008		2009	
	Ó	Chuig	Iomaitheoirí	Tairiscint	Iomaitheoirí	Tairiscint
1.	**Abruzzo**	Abruzzo	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Calabria**	Calabria	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Campania**	Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Molise**	Molise	-	-	-	-
5.	**Apulia**	Apulia	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, Nordcargo*	7 100
6.	**An tSicil**	An tSicil	-	-	-	-
7.	**Abruzzo**	Basilicata	-	-	-	-
	Basilicata	Abruzzo	-	-	-	-
8.	**Abruzzo**	Campania	-	-	-	-
	Campania	Abruzzo	-	-	-	-
9.	**Abruzzo**	Calabria	-	-	-	-
	Calabria	Abruzzo	-	-	-	-
10.	**Abruzzo**	Molise	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
	Molise	Abruzzo	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
11.	**Abruzzo**	Apulia	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 000
	Apulia	Abruzzo	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 100
12.	**Abruzzo**	An tSicil	-	-	-	-
	An tSicil	Abruzzo	-	-	-	-
13.	**Basilicata**	Calabria	-	-	-	-
	Calabria	Basilicata	-	-	-	-

	Naisc		2008		2009	
	Ó	Chuig	Iomaitheoirí	Tairiscint	Iomaitheoirí	Tairiscint
14.	**Basilicata**	Campania	-	-	-	-
	Campania	Basilicata	-	-	-	-
15.	**Basilicata**	Apulia	-	-	Linea	1 000
	Apulia	Basilicata	-	-	Linea	2 300
16.	**Basilicata**	An tSicil	-	-	-	-
	An tSicil	Basilicata	-	-	-	-
17.	**Calabria**	Campania	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Campania	Calabria	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia , Rail Traction Company*	89 500
18.	**Calabria**	Apulia	-	-	-	-
	Apulia	Calabria	-	-	-	-
19.	**Calabria**	An tSicil	-	-	-	-
	An tSicil	Calabria	-	-	-	-
20.	**Campania**	Molise	-	-	-	-
	Molise	Campania	-	-	-	-
21.	**Campania**	Apulia	-	-	-	-
	Apulia	Campania	-	-	-	-
22.	**Campania**	An tSicil	-	-	-	-
	An tSicil	Campania	-	-	-	-
23.	**Molise**	Calabria	-	-	-	-
	Calabria	Molise	-	-	-	-
24.	**Molise**	Apulia	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Apulia	Molise	-	-	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molise**	An tSicil	-	-	-	-
	An tSicil	Molise	-	-	-	-
26.	**Apulia**	An tSicil	-	-	-	-
	An tSicil	Apulia	-	-	-	-

	Naisc		2008		2009	
	Ó	Chuig	Iomaitheoirí	Tairiscint	Iomaitheoirí	Tairiscint
27.	**An tSicil**	An Tuaisceart	-	-	-	-
	An Tuaisceart	An tSicil	-	-	-	-
28.	**Molise**	An Tuaisceart	-	-	-	-
	An Tuaisceart	Molise	*Rail One*	700	-	-
29.	**Apulia**	An Tuaisceart	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	An Tuaisceart	Apulia	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Campania**	An Tuaisceart	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	An Tuaisceart	Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Calabria**	An Tuaisceart	-	-	-	-
	An Tuaisceart	Calabria	-	-	-	-
32.	**Basilicata**	An Tuaisceart	-	-	*Linea*	105 900
	An Tuaisceart	Basilicata	-	-	*Linea*	92 000
33.	**Abruzzo**	An Tuaisceart	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo, Rail Traction Company*	179 800
	An Tuaisceart	Abruzzo	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) Tugann an Coimisiún dá aire nach raibh oibreoirí margaidh i láthair in 2008-2009 ar 19 gcinn de na 33 nasc (dé-aistir) idir réigiúin a bhí le seirbhísiú ag Trenitalia faoin Tríú Conradh. Go sonrach, is iad seo a leanas na 19 nasc ndearna iomaitheoirí a sheirbhísiú in 2008 ná in 2009: Molise/Molise, an tSicil/an tSicil, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Campania, Abruzzo/Calabria, Abruzzo/an tSicil, Basilicata/Calabria, Basilicata/Campania, Basilicata/an tSicil, Calabria/Apulia, Calabria/an tSicil, Campania/Molise, Campania/Apulia, Campania/an tSicil, Molise/Calabria, Molise/an tSicil, Apulia/an tSicil, an tSicil/Tuaisceart na hIodáile, Calabria/Tuaisceart na hIodáile.

(457) Os a choinne sin, is iad seo a leanas na 14 nasc (dé-aistir) idir réigiúin ar a raibh iomaitheoirí Trenitalia bunaithe cheana in 2008-2009: Abruzzo/Abruzzo; Calabria/Calabria; Campania/Campania; Apulia/Apulia; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulia; Basilicata/Apulia; Calabria/Campania; Molise/Apulia; Molise/Tuaisceart na hIodáile; Apulia/Tuaisceart na hIodáile; Campania/Tuaisceart na hIodáile; Basilicata/Tuaisceart na hIodáile; agus Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile.

Na 19 nasc idir réigiúin nach raibh ach Trenitalia á seirbhísiú in 2008 agus 2009

(458) Maidir leis na 19 nasc idir réigiúin nach raibh iomaitheoirí á seirbhísiú in 2008 ná in 2009, ní raibh sé réasúnach glacadh leis go dtiocfadh iomaitheoirí isteach go tapa ar an margadh.

(459) Ar an gcéad dul síos, an tráth sin, ní raibh na deimhnithe sábháilteachta ábhartha ag iomaitheoirí chun bheith ag oibriú ar na 19 nasc sin idir réigiúin – cé is moite de nasc Basilicata/Calabria (a raibh deimhniú ag GTS ina leith ón 10 Nollaig 2009) ([266]) agus nasc Campania/Apulia (a raibh deimhniú ag Compagnia Ferroviaria Italiana ina leith ón 29 Nollaig 2009). ([267]) Bhí na deimhnithe sin teoranta, áfach, do chineálacha áirithe lasta. ([268]) Ós rud é gur ghá na deimhnithe sin a fháil roimh ré chun an nasc a oibriú, ([269]) níor mhór d'aon ghnóthas iarnróid a bhí toilteanach a ghníomhaíochtaí a leathnú chuig nasc 'nua' iarraidh shonrach a chur faoi bhráid na gníomhaireachta náisiúnta inniúla, na costais choibhneasta a íoc agus fanacht go dtí go scaoilfí an deimhniú sábháilteachta, sula mbeadh sé in ann oibriú. ([270])

(460) Ar an dara dul síos, an deimhniú sábháilteachta ábhartha a bheith i seilbh ghnóthais, ní rud é a ráthaigh as féin go soláthrófaí na seirbhísí ar an nasc óir bhí sé de shaoirse ag sealbhóir an deimhnithe cinneadh a dhéanamh maidir leis na naisc a sheirbhíseofaí agus cathain a dhéanfaí sin. Mar a léirítear leis na sonraí a sholáthraítear in Table 14, ní gá gurbh iad na hiomaitheoirí céanna iad a bhí ag oibriú nasc idir réigiúin in 2008 agus 2009, agus roinnt nasc a bhí á seirbhísiú ag iomaitheoirí in 2008, ní raibh siad á seirbhísiú acu in 2009 (go háirithe, Abruzzo/Molise agus Tuaisceart na hIodáile/Molise). Ina theannta sin, bunaithe ar an bhfaisnéis a sholáthair na páirtithe leasmhara agus an Iodáil, níl aon fhianaise ann (amhail dearbhú leasanna, pleananna gnó nó preaseisiúintí) a léiríonn go seolfadh iomaitheoirí Trenitalia seirbhísí nua lasta iarnróid (nó go leathnóidís na seirbhísí atá ann cheana) ar na 19 nasc idir réigiúin in éagmais an Tríú Conradh.

(461) Ar deireadh, cuireann an Coimisiún as an áireamh go bhféadfadh an Dara Conradh a bhí i bhfeidhm go dtí deireadh 2008 difear a dhéanamh do chumas na n-iomaitheoirí seirbhísí a sholáthar ar na 19 nasc sin idir réigiúin. Ní dhearnadh foráil leis an Dara Conradh ach maidir le hoibleagáidí taraife agus oibleagáidí i leith oibriú i dtaca le trácht lasta iarnróid chuig an tSicil agus an tSairdín agus uathu. Ar an gcéad dul síos, tugann an Coimisiún dá aire gur mheas an Iodáil gur ghá an Tríú Conradh a thabhairt i gcrích i bhfianaise neamhoiriúnacht an Dara Conradh chun cumhdach leordhóthanach ar Dheisceart na hIodáile agus naisc le Tuaisceart na hIodáile a áirithiú (féach aithrisí (80)-(83)). Ar an dara dul síos, ar dhul in éag an Dara Conradh, ní raibh iomaitheoirí Trenitalia i láthair ar na naisc sin, cé is moite de naisc Campania/Apulia agus Basilicata/Calabria. Mar sin féin, ní fhéadfadh an Dara Conradh difear a dhéanamh d'oibríochtaí tráchtála ar an dá nasc sin, ós rud é nár tháinig siad faoi imlíne an Dara Conradh. Ba é an t-aon PSO a forchuireadh ar Trenitalia maidir le naisc chuig Deisceart na hIodáile agus ó Dheisceart na hIodáile na hoibleagáidí taraife i leith iompar lasta iarnróid thar achair is faide ná 1 000 km. Mar sin féin, tá an trácht ar nasc Campania/Apulia agus nasc Apulia/Basilicata i bhfad faoi bhun na tairsí sin.

(462) I bhfianaise an mhéid thuas, agus i bhfianaise imthosca agus ghnéithe sonracha na 19 nasc sin idir réigiúin, measann an Coimisiún, sa tréimhse 2008-2009, tráth a sainíodh raon feidhme an Tríú Conradh, go ndearna teip mhargaidh difear do na 19 nasc sin idir réigiúin nach raibh iomaitheoirí á seirbhísiú. Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid, maidir leis na 19 nasc sin idir réigiúin, nach raibh fórsaí an mhargaidh amháin in ann an gá atá le seirbhísí poiblí lasta iarnróid a chomhlíonann cuspóir leas an phobail arna shainiú ag an Iodáil a chomhlíonadh, agus dá bhrí sin go raibh gá leis an gcabhair chun an cuspóir sin a bhaint amach.

([266]) Rinne GTS Rail iarratas ar an deimhniú sábháilteachta an 8 Aibreán 2008. Faisnéis le fáil ag www.ansf.gov.it (arna rochtain go deireanach an 15.11.2023).

([267]) Rinne Compagnia Ferroviaria Italiana iarratas ar an deimhniú sábháilteachta an 31 Deireadh Fómhair 2008. Faisnéis le fáil ag www.ansf.gov.it (arna rochtain go deireanach an 15.11.2023).

([268]) Níorbh fhéidir le GTS Rail earraí contúirteacha ar bith a iompar ar nasc Basilicata/Calabria. Níorbh fhéidir le Compagnia Ferroviaria Italiana roinnt earraí contúirteacha a iompar (e.g. pléascáin agus ábhar radaighníomhach) ar nasc Campania/Apulia. Foinse: www.ansf.gov.it (arna rochtain go deireanach an 15.11.2023).

([269]) Féach Airteagal 10 d'Fhoraithne 2003 agus Airteagal 14(1) d'Fhoraithne Reachtach Uimh. 162/2007.

([270]) Chun an deimhniú sábháilteachta a fháil, ní mór don ghnóthas iarnróid a chruthú go gcomhlíontar na ceanglais shonracha maidir le gluaiseacht shábháilte ar an mbonneagar iarnróid náisiúnta a thagann as rialacha sábháilteachta, caighdeáin theicniúla agus caighdeáin náisiúnta atá i bhfeidhm tráth eisiúna an deimhnithe. De réir staidéir a d'fhoilsigh Confcommercio ('*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*', mí Dheireadh Fómhair 2017, leathanach 27), thógadh sé idir 6 mhí agus 1 bhliain amháin de ghnáth an deimhniú a scaoileadh.

(463) Ní dhéanann teacht isteach forchéimnitheach iomaitheoirí ar na 19 nasc sin idir réigiúin athrú ar an gconclúid sin, toisc nach mór an measúnú a dhéanamh ar theip mhargaidh a bheith ann tráth a chuirtear na seirbhísí ar iontaoibh. In aon chás, cruthaíodh go raibh na gníomhaíochtaí tráchtála ar na naisc sin thar a bheith imeallach le linn ré iomlán an Tríú Conradh, mar a dheimhnítear le Staidéar PWC 3. Mar a mhínigh an Iodáil, bhí ar sheirbhísí lasta iarnróid ar na 19 nasc sin idir réigiúin dul i ngleic leis na nithe seo a leanas:

(a) easnaimh oibiachtúla an bhonneagair iarnróid atá ar fáil sna limistéir lena mbaineann, rud a d'fhág gur ghá rothstoc sonrach a úsáid;

(b) costais ainlithe níos airde a bhaineann leis an ngnáthiompar de ghnáth, i ngeall ar chóimeáil/díchóimeáil vaigíní; agus

(c) luaineacht ard san éileamh agus a dhodhéanta a bhí sé dá deasca sin a bheith ag brath ar shreafaí leanúnacha tráchta agus ioncaim. ([271])

(464) Maidir leis an tSicil go sonrach, is ábhartha a lua freisin na táillí bonneagair breise a bhí le híoc as trasnú farantóireachta agus ainliú, agus saintréithe an ghréasáin iarnróid sa tSicil nach bhféadfaí ach innill féinghluaiste lasta an-sean agus de chineál sonrach a oibriú air.

Na 14 nasc idir réigiúin ar a raibh iomaitheoirí Trenitalia bunaithe cheana in 2008 agus 2009

(465) A mhéid a bhaineann leis na 14 nasc eile idir réigiúin ar a raibh iomaitheoirí Trenitalia bunaithe cheana in 2008-2009, ([272]) mhaígh an Iodáil agus Grúpa FS nach raibh tairiscint iomaitheoirí Trenitalia leordhóthanach toisc go raibh sí rótheoranta (i dtéarmaí bealaí arna seirbhísiú, treo, agus cineál seirbhíse) agus/nó go raibh sí éagobhsaí (aithrisí (214) agus (230)-(238)). Straitéis breith agus dá rogha a bhí á saothrú ag iomaitheoirí Trenitalia toisc go raibh a dtairiscint dírithe ar na bealaí ba bhrabúsaí agus gur seirbhísí iompair traschórais a bhí iontu go príomha. ([273])

(466) Léirítear le Staidéar PWC 3, maidir leis na naisc sin, go raibh tairiscint na n-iomaitheoirí neamhleor chun go gcumhdófaí an t-éileamh iomlán a bhí ann sa bhliain ábhartha ar sheirbhísí ar an nasc idir réigiúin. ([274]) Thairis sin, i gcás roinnt nasc idir réigiúin, níor sholáthair iomaitheoirí seirbhísí iompair lasta iarnróid ach i dtreo amháin ([275]) nó i dtreo amháin maidir le cineál sonrach iompair ar a laghad, ([276]) agus níor mhór do Trenitalia seirbhísí a sholáthar sa dá threo. Ar an gcaoi chéanna, ní raibh tairiscint iomaitheoirí Trenitalia i gcás nasc Campania/Tuaisceart na hIodáile, Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, Calabria/Campania agus Basilicata/Tuaisceart na hIodáile níos airde ná tairiscint Trenitalia ach amháin maidir le hiompar iarnróid traschórais, agus níor mhór do Trenitalia seirbhísí gnáthiompair a sholáthar freisin. Ar deireadh, níor oibrigh iomaitheoirí ar naisc áirithe idir réigiúin ach ar chuid de na bealaí, ([277]) agus níor mhór do Trenitalia na bealaí uile a bhí ar fáil ar an nasc ábhartha idir réigiúin a sheirbhísiú.

(467) Measann an Coimisiún nach bhfuil na heilimintí sin leordhóthanach, áfach, chun a shuí gurbh ann do theip mhargaidh i gcás na 14 nasc thuasluaite sin idir réigiúin.

([271]) Ní raibh éileamh úsáideoirí ar sheirbhísí iompair lasta iarnróid (arna ríomh mar shuim thairiscint Trenitalia agus thairiscint na n-iomaitheoirí) aonchineálach agus níor cláraíodh aon trácht nó gan ach trácht faoi bhun 1 000 traeinchiliméadar ar na naisc sin idir réigiúin ar feadh roinnt blianta.

([272]) I.e., Abruzzo/Abruzzo; Calabria/Calabria; Campania/Campania; Apulia/Apulia; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulia; Basilicata/Apulia; Calabria/Campania; Molise/Apulia; Molise/Tuaisceart na hIodáile; Apulia/Tuaisceart na hIodáile; Campania/Tuaisceart na hIodáile; Basilicata/Tuaisceart na hIodáile; agus Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile.

([273]) Cé is moite den tairiscint ó Abruzzo a rinneadh inar thairg iomaitheoirí méid ciallmhar seirbhísí gnáthiompair freisin (agus seirbhísiú á dhéanamh ar an tionscal gluaisteán den chuid is mó).

([274]) Bhí sé sin bailí freisin i gcás na nasc sin, amhail Campania/Tuaisceart na hIodáile, Apulia/Tuaisceart na hIodáile, Abruzzo/Apulia agus Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, mar a léiríodh go raibh sciar iomaitheoirí Trenitalia ag méadú idir 2008 agus 2010.

([275]) E.g. in 2008, níor sholáthair iomaitheoirí Trenitalia seirbhísí ach ó Molise go Apulia ar nasc Molise/Apulia agus ó Thuaisceart na hIodáile go Molise ar nasc Molise/Tuaisceart na hIodáile.

([276]) B'amhlaidh an cás maidir le trácht ó Abruzzo go Apulia ar nasc Abruzzo/Apulia nach raibh ann ach gnáthiompar, mótarfheithiclí den chuid is mó.

([277]) Is léir gurbh amhlaidh an cás maidir le Campania/Tuaisceart na hIodáile agus Apulia/Tuaisceart na hIodáile.

(468) Chun a shuí an raibh teip mhargaidh ann lenar tugadh údar leis na 14 nasc sin idir réigiúin a áireamh sa Tríú Conradh, ba cheart don Iodáil a léiriú nach raibh na hoibreoirí atá ar an margadh cheana in ann an riachtanas iompair a chomhlíonadh, in éagmais oibleagáid arna forchur ag na húdaráis phoiblí chuige sin. Go deimhin, tráth a cuireadh an Tríú Conradh ar iontaoibh, níor chuir an Iodáil san áireamh go leordhóthanach an tairiscint mhargaidh a bhí ann cheana maidir leis na naisc sin chun a shuí go raibh teip mhargaidh ann.

(469) Ar an gcéad dul síos, léiríonn na sonraí a soláthraíodh i Staidéar PWC 3 go raibh seirbhísiú á dhéanamh ag iomaitheoirí Trenitalia i dteannta a chéile, in 2009 agus 2010, ar líon traeinchiliméadar atá níos airde, i gcás roinnt de na naisc sin, ná an líon a bhí á seirbhísiú ag Trenitalia agus go raibh méadú tapa ag teacht ar an méid seirbhísí a bhí á soláthar. ([278]) Nochtar le Staidéar PWC 3 go ndearna na hoibreoirí príobháideacha méadú faoi dhó, nach mór, ar an líon traeinchiliméadar idir 2007 agus 2009 i gcás fhormhór na 14 nasc idir réigiúin ina raibh siad i láthair. Bhain an méadú ar an líon traeinchiliméadar le roinnt de na naisc Thuaidh/Theas freisin, rud a rannchuidigh le cuspóir chomhtháthú réigiúnach na hIodáile. ([279]) Ní dhearna an Iodáil anailís ar cé acu a rannchuidigh nó nár rannchuidigh an tairiscint mhargaidh sin a bhí ann cheana go leordhóthanach leis an gcuspóir maidir le comhtháthú críochach eacnamaíoch agus sóisialta idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile, mar a shainaithnítear in aithris (444). Ina theannta sin, d'fhéadfadh an méadú ar an líon seirbhísí lasta iarnróid a bhí á soláthar ag oibreoirí tráchtála idir 2007 agus 2009 a bheith ina chomhartha ar a dtoilteanas a ngníomhaíochtaí tráchtála a leathnú a thuilleadh ar na 14 nasc idir réigiúin. Thairis sin, i gcás inar leor an trácht iomaitheoirí a cláraíodh in 2009 chun an t-éileamh iomlán ar sheirbhísí iompair lasta iarnróid a cláraíodh in 2010 a chomhlíonadh, ([280]) ba cheart tuilleadh fíorúcháin a bheith déanta ag an Iodáil an raibh gá i ndáiríre le seirbhísí Trenitalia chun na riachtanais iompair ar na naisc sin a chomhlíonadh. ([281])

(470) An argóint nach raibh na hacmhainní riachtanacha ag oibreoirí príobháideacha chun imlíne iomlán an Tríú Conradh a chumhdach (11,9 milliún traeinchiliméadar), ní bhaineann sí le hábhar toisc gur cheart measúnú a bheith déanta ar acmhainneacht na n-oibreoirí príobháideacha i ndáil le gach ceann de na 14 nasc idir réigiúin ina raibh siad i láthair, bíodh sin in 2008 nó in 2009. Go deimhin, ba cheart imlíne an Tríú Conradh a shainiú *tar éis* d'acmhainneacht na tairisceana margaidh na riachtanais iompair a chomhlíonadh a bheith curtha san áireamh.

(471) Ar an dara dul síos, gan ach roinnt bealaí laistigh de nasc ar leith idir réigiúin a bheith á seirbhísiú ag iomaitheoirí, ní rud é a fhágann go raibh teip mhargaidh ar an nasc iomlán idir réigiúin. Mar a luaitear in aithris (451)), ní hamháin gur oibreoirí tionsclaíocha iad úsáideoirí deiridh an iompair lasta iarnróid ach is iompróirí lasta iad freisin a oibríonn seirbhísí iompair ó phointe go pointe de réir riachtanais custaiméirí. Níor mhínigh an Iodáil cén fáth, ó thaobh na n-iompróirí sin de, nach raibh bealach amháin nó níos mó laistigh den nasc céanna idir réigiúin inionadaithe. Measann an Coimisiún gur eilimint riachtanach a bheadh in údar den sórt sin de bhrí go ndearna an Iodáil féin an cinneadh an riachtanas iompair phoiblí a shainiú ar leibhéal an naisc idir réigiúin, seachas ar leibhéal an naisc aonair.

([278]) Go sonrach, i gcás nasc Campania/Tuaisceart na hIodáile, sholáthair iomaitheoirí Trenitalia 374 300 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais in 2009 i gcomparáid leis an 281 500 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia agus, in 2010, sholáthair na hiomaitheoirí 621 200 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais i gcomparáid leis an 253 100 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia. I gcás nasc Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, sholáthair iomaitheoirí Trenitalia 57 300 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais in 2009, ach níor sholáthair Trenitalia seirbhís ar bith agus, in 2010, sholáthair na hiomaitheoirí 93 400 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais i gcomparáid leis an 50 900 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia. I gcás nasc Calabria/Campania, sholáthair iomaitheoirí Trenitalia 179 100 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais in 2009 i gcomparáid leis an 46 900 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia. Tháinig laghdú ar thairiscint na n-iomaitheoirí go 7 200 traeinchiliméadar in 2010 i gcomparáid leis an 20 100 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia. I gcás nasc Basilicata/Tuaisceart na hIodáile, sholáthair iomaitheoirí Trenitalia 10 000 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais in 2009 agus 1 000 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais in 2010, ach níor sholáthair Trenitalia aon seirbhís ar chor ar bith. I gcás nasc Abruzzo/Apulia, sholáthair iomaitheoirí Trenitalia 30 500 traeinchiliméadar de ghnáthiompar lasta iarnróid in 2009 i gcomparáid leis an 6 800 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia agus 37 600 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais i gcomparáid leis an 1 200 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia. Sholáthair iomaitheoirí Trenitalia 58 600 traeinchiliméadar de ghnáthiompar lasta iarnróid in 2010 i gcomparáid leis an 1 100 traeinchiliméadar a sholáthair Trenitalia agus 59 800 traeinchiliméadar d'iompar lasta iarnróid traschórais, ach níor sholáthair Trenitalia seirbhís iompair lasta iarnróid traschórais ar bith.

([279]) Go sonrach, ar bhealaí Campania/Tuaisceart na hIodáile, Apulia/Tuaisceart na hIodáile agus Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile.

([280]) Mar a tharla, mar shampla, i gcás nasc Calabria/Campania.

([281]) Leis na sonraí a sholáthair an Iodáil, ní féidir teacht ar an gconclúid go raibh géarghá le seirbhísí Trenitalia chun na riachtanais iompair ar na naisc a chomhlíonadh sin toisc nach dtugann siad léargas cuimsitheach ar fhorbairt an tráchta lasta iarnróid a cláraíodh ar na naisc sin. Go sonrach, níor sholáthair an Iodáil ach trácht iomlán na n-iomaitheoirí ar na naisc sin in 2007 agus 2008 (gan idirdhealú a dhéanamh idir gnáthiompar agus iompar traschórais) agus ní trácht Trenitalia, féach Staidéar PWC 3. Leis na sonraí sin, bheifí in ann an treocht i dtrácht na n-iomaitheoirí a fhíorú i gcomparáid le trácht Trenitalia sa tréimhse 2007-2009 agus a thuiscint cé acu a thug nó nár thug an treocht sin údar le PSOnna i gcás na nasc sin in 2010.

(472) Ar an tríú dul síos, ní féidir leis an gCoimisiún glacadh le hargóint na hIodáile nach raibh tairiscint na n-iomaitheoirí cobhsaí go leor i gcás roinnt nasc idir réigiúin chun soláthar leanúnach íosmhéid seirbhísí a ráthú. ([282]) Ar an gcéad dul síos, ba é ba chuspóir beacht don chomhairliúchán margaidh a shuí an raibh sé beartaithe ag oibreoirí a raibh seirbhísí tráchtála á soláthar acu cheana ar bhealaí nó ar ghréasáin ar leith na seirbhísí sin a mhéadú, a choinneáil ar bun nó a laghdú, ach chuir an Iodáil an gá le comhairliúchán margaidh as an áireamh (féach aithris (166)). Thairis sin, leis an Tríú Conradh féin, níor sainaithníodh aon bhealach sonrach a bhí le hoibriú ag Trenitalia ach, ar bhonn níos ginearálta, forchuireadh ar Trenitalia an oibleagáid naisc idir-réigiúnacha a oibriú (gan beann ar na bealaí a oibríodh laistigh de na réigiúin sin) '*ar éileamh*' arna chur in iúl ag aon úsáideoir deiridh. Dá bhrí sin, ba cheart neamhaird a thabhairt ar an argóint nach raibh iomaitheoirí in ann ach bealaí áirithe a oibriú, ós rud é nach raibh aon oibleagáid ar Trenitalia féin na bealaí uile laistigh de réigiún ar leith a oibriú faoin Tríú Conradh. In aon chás, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil nasc freisin idir éagobhsaíocht líomhnaithe thairiscint na n-iomaitheoirí agus saintréithe intreacha an éilimh i ndáil leis na naisc sin idir réigiúin, rud a d'fhág go raibh sé an-deacair a shainaithint cén t-íosmhéid cobhsaí seirbhísí a bhí le soláthar ar gach nasc idir réigiúin. ([283]) Ar deireadh, mar a chuirtear i dtábhacht i dTábla 15, bhí treocht tráchta chomhchosúil ina saintréith de thairiscint Trenitalia agus a iomaitheoirí araon idir 2009 agus 2010 sna trí nasc idir réigiúin dá dtagraíonn an Iodáil.

Tábla 15

Trácht lasta iarnróid in 2009

(traeinchiliméadar)

Nasc idir réigiúin	Iomaitheoirí		Trenitalia	
	Gnáthiompar	Iompar Traschórais	Gnáthiompar	Iompar Traschórais
Apulia/Tuaisceart na hIodáile	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Calabria/Campania	-	179 100	264 800	46 900
Basilicata/Tuaisceart na hIodáile	187 900	10 000	380 500	-

Trácht lasta iarnróid in 2010

(traeinchiliméadar)

Nasc idir réigiúin	Iomaitheoirí		Trenitalia	
	Gnáthiompar	Iompar Traschórais	Gnáthiompar	Iompar Traschórais
Apulia/Tuaisceart na hIodáile	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Calabria/Campania	-	7 200	80 200	20 100
Basilicata/Tuaisceart na hIodáile	25 600	1 000	340 400	-

(473) Mar a léirítear leis na sonraí i dTábla 15, i gcás inar tháinig laghdú ar thrácht iomaitheoirí, chláraigh Trenitalia an treocht anuas chéanna freisin. Dá bhrí sin, bhí an éabhlóid ar thairiscint iomaitheoirí Trenitalia inchurtha i leith laghdú ar éileamh úsáideoirí seachas i leith éagobhsaíocht líomhnaithe i dtairiscint na n-iomaitheoirí. In aon chás, tháinig laghdú ar thairiscint Trenitalia ar an gcaoi chéanna, rud a d'fhág nár ráthaíodh tairiscint chobhsaí.

([282]) Go sonrach, naisc Apulia/Tuaisceart na hIodáile, Calabria/Campania agus Basilicata/Tuaisceart na hIodáile, féach aithris (235).

([283]) D'admhaigh an Iodáil féin an deacracht sin nuair a rinne sí an cinneadh an oibleagáid seirbhísí a sholáthar 'ar éileamh' a fhorchur seachas an oibleagáid méid seasta seirbhísí a sholáthar.

(474) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire nár léirigh an Iodáil go raibh saintréithe speisialta ag na seirbhísí a sholáthair Trenitalia (i gcomparáid leo siúd a chuir na hoibreoirí tráchtála ar fáil) a thug údar le teip mhargaidh. Bhí imlíne an-mhór ag an Tríú Conradh, nach raibh teoranta ach don uaslíon traeinchiliméadar a raibh Trenitalia i dteideal cúitimh ina leith. Leis an Tríú Conradh, mar shampla, níor teorannaíodh PSOnna d'iompar earraí áirithe ar na 14 nasc idir réigiúin nár cheadmhach do na hoibreoirí tráchtála a iompar. Os a choinne sin, faoin Tríú Conradh, d'fhéadfadh Trenitalia aon chineál earraí a theastódh ó na cliaint a iompar. De réir Staidéar PWC 3, bhain na seirbhísí iompair lasta a sholáthair Trenitalia go príomha le hearraí a iompraítear i gcoimeádáin, ar cineál seirbhíse é a d'fhéadfadh oibreoirí tráchtála a sholáthar freisin. Níor ceanglaíodh leis an Tríú Conradh nár mhór na hearraí a iompar de réir caighdeáin áirithe nach bhféadfadh oibreoirí tráchtála a chomhlíonadh nó i dtraenacha sonracha nach raibh ina seilbh ag na hoibreoirí sin. Leis an Tríú Conradh, níor teorannaíodh imlíne PSOnna do sheirbhísí lasta sonracha agus níor léirigh an Iodáil, i gcás na 14 nasc idir réigiúin, gur chuir an Tríú Conradh seirbhísí lasta ar iontaoibh Trenitalia a bhí sonrach i gcomparáid le seirbhísí oibreoirí tráchtála.

(475) Trenitalia a bheith faoi réir oibleagáid poncúlachta ([284]) agus leibhéal leormhaith sábháilteachta a áirithiú, ní athraíonn sé sin an chonclúid thuas. Go deimhin, is caighdeáin cháilíochta iad poncúlacht agus sábháilteacht lena bhfuil coinne ó aon oibreoir lasta agus ní thugann aon rud sa chomhad le fios nach raibh na hoibreoirí tráchtála in ann na caighdeáin sin a chomhlíonadh. Ar an gcaoi chéanna, ní rud é a bhaineann le hábhar sa chás seo go raibh ar Trenitalia praghsanna neamh-idirdhealaitheacha a áirithiú, toisc nach dtugann an ghné sin saintréith speisialta *per se* do na seirbhísí a chuir Trenitalia ar fáil faoin Tríú Conradh.

(476) Is é a thagann as na heilimintí in aithrisí (469) go (475) nár chruthaigh an Iodáil nár cúitíodh Trenitalia ach amháin as na seirbhísí a soláthraíodh chun ganntanas tairisceana margaidh a leigheas. I bhfianaise imlíne mhór an Tríú Conradh agus láithreacht mhéadaitheach oibreoirí tráchtála ar na 14 nasc idir réigiúin, bhí ar an Iodáil tuilleadh taighde margaidh, comhairliúcháin phoiblí nó aon staidéar iomchuí eile a dhéanamh chun anailís a dhéanamh ar an tairiscint mhargaidh atá ann cheana agus an tairiscint mhargaidh réamh-mheasta. Dá bhrí sin, maidir leis na 14 nasc idir réigiúin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid, i gcás ina raibh iomaitheoirí i láthair cheana tráth a cuireadh an Tríú Conradh ar iontaoibh, nár cumhdaíodh leis an Tríú Conradh na naisc idir réigiúin ar saintréith díobh teip mhargaidh agus iad sin amháin.

(477) A mhéid a bhaineann leis na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile a chumhdaítear leis an Tríú Conradh, tugann an Coimisiún dá aire an soiléiriú a thug an Iodáil nach raibh na naisc sin ach ina leanúint de na naisc Thuaidh/Theas a bhí ann chun sreafaí tráchta a bhailiú agus a bharrfheabhsú (aithris (237)). Mar a mhínigh an Iodáil, bhí dhá chuspóir ag na naisc choimhdeacha sin:

— Lig siad do Trenitalia na traenacha agus na vaigíní, nó aon sócmhainn eile ba ghá, a ath-leithdháileadh ó Thuaisceart na hIodáile (áit a raibh a ghníomhaíochtaí lasta iarnróid tráchtála comhchruinnithe aige) chuig na naisc idir réigiúin a chumhdaítear leis an Tríú Conradh. Ós rud é nach ndearnadh foráil leis an Tríú Conradh maidir le bealaí sceidealaithe tráthrialta a bheith á n-oibriú ag Trenitalia, ach maidir le bealaí *ad hoc* a bheith á n-oibriú ar éileamh i gcás na nasc idir réigiúin, ní dhearna Trenitalia sócmhainní ar na naisc sin idir réigiúin a leithdháileadh ar bhonn buan, ach sócmhainní a athshuí ar na naisc sin ag brath ar éileamh an úsáideora. Ba ar na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile a rinneadh an t-athshuí sin, ós rud é go raibh na sócmhainní ba ghá lonnaithe i dTuaisceart na hIodáile go príomha.

— Ina theannta sin, bhain Trenitalia úsáid as na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile chun barrfheabhas a chur ar thrácht earraí a bhí le hiompar ar na naisc eile idir réigiúin. A bhuí leis na naisc sin, bhí Trenitalia in ann na hearraí uile a bailíodh ar na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile a iompar chomh fada leis an gceann scríbe deiridh céanna i nDeisceart na hIodáile (agus vice versa). I bhfocail eile, baineadh úsáid freisin as na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile mar bhealaí coimhdeacha chuig na 33 nasc idir réigiúin chun an méid earraí ar na naisc dheireanacha sin a bhailiú agus, dá bhrí sin, an lódfhachtóir a bharrfheabhsú a mhéid ab fhéidir.

([284]) Féach Iarscríbhinn 3 a ghabhann leis an Tríú Conradh.

(478) Dá bhrí sin, teip mhargaidh a bheith ann nó gan í a bheith ann ar na naisc sin laistigh de Thuaisceart na hIodáile, bhí sé ag brath ar theip mhargaidh a bheith ann nó gan í a bheith ann ar an nasc sonrach Thuaidh/Theas atá nasctha leis an nasc laistigh de Thuaisceart na hIodáile.

(479) Mar chonclúid, admhaíonn an Coimisiún gurbh ann do theip mhargaidh ar na 19 nasc idir réigiúin (agus ar a naisc ghaolmhara laistigh de Thuaisceart na hIodáile) i gcás inar léir go raibh ganntanas tairiscintí tráchtála do sheirbhísí lasta iarnróid ar an margadh, toisc nach raibh aon iomaitheoir ann. Os a choinne sin, i gcás na 14 nasc eile idir réigiúin (agus na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo), a bhí á seirbhísiú ag iomaitheoirí cheana tráth a cuireadh an Tríú Conradh ar iontaoibh, ní dhearna an Iodáil anailís iomlán ar an tairiscint mhargaidh iarbhír ná ar an tairiscint mhargaidh a d'fhéadfadh a bheith ann agus, dá bhrí sin, níor shuigh sí *ex ante* go raibh teip mhargaidh ann. Ós rud é nach ndearna an Iodáil an measúnú sin sa chás seo, níl aon fhianaise ann go raibh gá leis an gcabhair chun riachtanas seirbhíse poiblí a chomhlíonadh. Is é a thagann as sin nach bhfuil an cúiteamh a íocadh as seirbhísí arna soláthar ar na 14 nasc sin idir réigiúin (agus ar na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo) comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 93 CFAE.

8.4.3.3.1.3. Ba é PSC an beart ba lú saobhadh chun an teip mhargaidh a leigheas

(480) Ar deireadh, fíoróidh an Coimisiún arbh é an Tríú Conradh an beart ba lú saobhadh chun an teip mhargaidh arna sainaithint ag an Iodáil a leigheas i maidir le cuspóir an chomhtháthaithe chríochaigh eacnamaíoch agus shóisialta a saothraíodh.

(481) D'áitigh an Iodáil nach raibh léirscaoileadh an mhargaidh aibí go leor sa tréimhse 2008-2010 chun leibhéal leordhóthanach seirbhísí iompair lasta iarnróid chuig Deisceart na hIodáile agus ó Dheisceart na hIodáile a ráthú fiú agus córas ginearálaithe fóirdheontas ann.

(482) Measann an Coimisiún, i bhfianaise na hiomaíochta teoranta a bhí ar fáil ar an margadh sa tréimhse 2008-2010, nach mbeadh scéim cabhrach ([285]) leordhóthanach chun cumhdach iompair lasta iarnróid a áirithiú do na réigiúin uile i nDeisceart na hIodáile. D'fhéadfadh sé go ndéanfadh scéim den sórt sin, atá ar oscailt do gach gnóthas iarnróid a chomhlíonann coinníollacha sonracha incháilitheachta agus substainteacha, laghdú ar na costais a d'íoc iomaitheoirí Trenitalia as soláthar na seirbhísí, ach ní ráthódh sí go soláthrófaí íosmhéid seirbhísí ar gach nasc idir réigiúin, agus dá bhrí sin ní chomhlíonfadh sí cuspóir an chomhtháthaithe chríochaigh a shaothraigh an Iodáil. Níorbh ann do thrácht na n-iomaitheoirí ar na 19 nasc idir réigiúin ar shaintréith díobh teip mhargaidh agus, in aon chás, bheadh sé de shaoirse i gcónaí ag iomaitheoirí cinneadh a dhéanamh cibé acu a leathnóidís nó nach leathnóidís naisc idir réigiúin nár seirbhísíodh roimhe sin. ([286])

(483) Ina theannta sin, a mhéid a bhaineann leis an bhféidearthacht go gcuirfí na seirbhísí ar iontaoibh oibreoirí éagsúla agus, dá réir sin, beart seirbhísí faoi PSC aonair a sheachaint, tugann an Coimisiún dá aire go raibh an Tríú Conradh ag déileáil le 33 nasc (dé-aistir) idir réigiúin agus roinnt bealaí á gcumhdach ag gach ceann acu. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhféadfadh ualach rómhór a bheith ag baint le PSCanna éagsúla a thabhairt i gcrích (agus na costais riaracháin ghaolmhara). Thairis sin, ní raibh oibleagáid ar an Iodáil PSCanna i ndáil le seirbhísí iompair lasta iarnróid a chur amach ar tairiscint ach d'fhéadfadh sí PSC a dhámhachtain go díreach d'oibreoir aonair amháin. Ar na cúiseanna sin, níor lú na héifeachtaí saofa ar an margadh a bheadh ag baint le PSCanna ar leithligh a thabhairt i gcrích.

(484) Ar na cúiseanna thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gurbh iomchuí PSC a chur ar iontaoibh Trenitalia, as seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar ar na 19 nasc idir réigiúin a ndearna teip mhargaidh difear dóibh (agus ar na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo), chun an cuspóir a shaothraigh an Iodáil, is é sin comhtháthú críochach idir Tuaisceart na hIodáile agus Deisceart na hIodáile, a áirithiú.

([285]) Tá scéim den sórt sin ar oscailt do gach gnóthas iarnróid a chomhlíonann na coinníollacha incháilitheachta agus substainteacha a leagtar amach inti. Féach, mar shampla, an beart a ndearna an Coimisiún measúnú air i gcás SA.45482 – Scéim tacaíochta um iompar lasta iarnróid.

([286]) Ní thagann sé sin salach ar an bhfíoras gur thréig an Iodáil PSC in 2015 agus gur thug sí isteach scéim cúitimh as taraifí rochtana bonneagair agus costais sheachtracha a bhaineann le soláthar seirbhísí iompair lasta iarnróid (cás SA.45482 – Scéim tacaíochta d'iompar lasta iarnróid, agus cás SA.48759 – Fadú na scéime um iompar lasta iarnróid). Bhí an scéim sin bunaithe ar chuspóir beartais difriúil, is é sin chun tacú le seirbhísí iompair lasta idirmhódúla ar fud na críche náisiúnta uile, seachas soláthar íosmhéid seirbhísí iompair lasta iarnróid a ráthú i nDeisceart na hIodáile.

8.4.3.3.2. An tseirbhís iompair phoiblí a chur ar iontaoibh

(485) Tugann an Coimisiún dá aire, mar a luadh cheana in aithris (405), gur tháinig Trenitalia agus MIT ar chomhaontú maidir le gach eilimint shubstaintiúil den Tríú Conradh an 29 Deireadh Fómhair 2010 agus gur síníodh an conradh an 3 Nollaig 2012. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur chuir an Iodáil oibriú PSOnna ar iontaoibh Trenitalia le haghaidh na tréimhse a chumhdaítear leis an Tríú Conradh.

8.4.3.3.3. Gan róchúiteamh a bheith ann

(486) Na breithnithe a forbraíodh cheana in aithrisí (432) go (437), maidir le comhréireacht an chúitimh a íocadh faoin Tríú Conradh go dtí an 3 Nollaig 2012, tá feidhm acu maidir leis an gcúiteamh a íocadh faoin Tríú Conradh sa tréimhse ón 4 Nollaig 2012 go dtí an 31 Nollaig 2014 toisc gur cuireadh an mhodheolaíocht chéanna i bhfeidhm chun an chabhair a ríomh.

(487) Go sonrach, tugann an Coimisiún dá aire go ndearnadh an cúiteamh a íocadh faoin Tríú Conradh a ríomh *ex ante* ar bhonn na gcostas a bhaineann le soláthar na seirbhísí, dá bhforáiltear i bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia atá i gceangal leis an Tríú Conradh (aithris (99)). Bhí an cúiteamh iomlán a foráladh leis an gconradh teoranta don ualach airgeadais iarbhír a bhí ar an oibreoir i ndáil le ré iomlán an chonartha. Ina theannta sin, ó thaobh *ex post* de, tá an cúiteamh a íocadh sa tréimhse ón 3 Nollaig 2012 go dtí an 31 Nollaig 2014 faoi bhun mhéid iomlán na gcostas a chláraigh an chuideachta chun seirbhísí a sholáthar sa tréimhse chéanna (féach aithris (436)). Thairis sin, bhí sé ní b'ísle fiú ná an méid a tuaradh i bPlean Eacnamaíoch agus Airgeadais Trenitalia.

(488) Ina fhianaise sin, is é tuairim an Choimisiúin nach ndeachaigh an cúiteamh foriomlán a fuair Trenitalia faoin Tríú Conradh thar a raibh riachtanach chun an glanchostas a bhaineann le comhlíonadh PSOnna a chumhdach agus, dá bhrí sin, go raibh sé comhréireach. Tugann sé sin le tuiscint go raibh an cúiteamh a íocadh tar éis an 3 Nollaig 2012 comhréireach freisin. Tá an chonclúid maidir le comhréireacht an chúitimh fhoriomláin a íocadh faoin Tríú Conradh le Trenitalia gan dochar don mheasúnú ar na coinníollacha eile nach mór a chomhlíonadh chun a chinneadh go bhfuil na cúitimh a íocadh tar éis an 3 Nollaig 2012 comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

8.4.3.3.4. Éifeachtaí diúltacha míchuí ar an iomaíocht a sheachaint

(489) Measann an Coimisiún nár dhócha go saobhfadh an Tríú Conradh an iomaíocht ar na 19 nasc idir réigiúin a ndearna teip mhargaidh difear dóibh. Ar an gcéad dul síos, i gcás fhormhór na nasc sin, ní raibh ag iomaitheoirí Trenitalia an t-údarú ba ghá chun oibriú (féach aithris (459)). Ar an dara dul síos, fiú ag glacadh leis go raibh an t-údarú ábhartha acu nó go bhféadfaidís é a fháil i dtréimhse réasúnta gearr, tugann an Coimisiún dá aire nár chuir an Tríú Conradh cosc orthu dul isteach sa mhargadh, agus nach ndearnadh leis ach soláthar leanúnach seirbhísí a áirithiú ar bhealaí ar cruthaíodh nach raibh mórán spéise ag oibreoirí margaidh iontu (féach aithrisí (460)-(461)). Ar deireadh, áirithíodh leis an gcur chuige '*ar éileamh*' a ghlac an Iodáil nach raibh tairiscint Trenitalia ní ba mhó ná éileamh na n-úsáideoirí.

(490) Os a choinne sin, a mhéid a bhaineann leis na 14 nasc idir réigiúin ar shuigh an Coimisiún nach raibh aon teip mhargaidh orthu (féach aithris (479)), d'fhéadfadh an cúiteamh a íocadh an iomaíocht a shaobhadh, go háirithe ós rud é go raibh iomaitheoirí i láthair ar na bealaí sin cheana an tráth a tháinig Trenitalia agus MIT ar chomhaontú maidir le gach eilimint shubstaintiúil den Tríú Conradh agus, in éagmais an Tríú Conradh, go bhféadfadh iomaitheoirí a seirbhísí a mhéadú ar na naisc idir réigiúin a bhí á seirbhísiú cheana.

(491) A mhéid a bhaineann leis na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile a chumhdaítear leis an Tríú Conradh, tugann an Coimisiún dá aire gurb é a bhí i gceist leo na sreafaí tráchta ar na naisc Thuaidh/Theas a bhailiú agus a bharrfheabhsú, agus dá réir sin, go raibh siad coimhdeach leis na naisc idir réigiúin (aithris (237)). Measann an Coimisiún nach ndearna an Tríú Conradh saobhadh ar an iomaíocht ach amháin i gcás na nasc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá coimhdeach leis na 14 nasc idir réigiúin nár shuigh an Iodáil *ex ante* go raibh teip mhargaidh ann ina leith.

9. **CONCLÚIDÍ**

(492) Ní státchabhair é an cúiteamh a íocadh faoin gCéad Chonradh, cé is moite díobh seo a leanas: (a) an cúiteamh a deonaíodh as seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta a rinneadh ón 22 Deireadh Fómhair 2003, arbh é a bhí ann cabhair a bhí ann cheana; agus (b) an cúiteamh a deonaíodh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir agus trí chalafort Trieste Marittima, a rinneadh ón 15 Márta 2003, ar cabhair nua é. Cáilíonn an chabhair nua sin, arna measúnú faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus faoi phrionsabail ghinearálta an Chonartha, mar státchabhair chomhoiriúnach maidir leis na méideanna a íocadh i ndáil le hiompar lasta iarnróid idirnáisiúnta idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir; cáilíonn sí mar chabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach maidir leis na méideanna a íocadh i ndáil le hiompar lasta iarnróid idirnáisiúnta trí chalafort Trieste Marittima.

(493) Cáilíonn an cúiteamh a íocadh faoin Dara Conradh, arna mheasúnú faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus faoi phrionsabail ghinearálta an Chonartha, mar státchabhair chomhoiriúnach, cé is moite den chabhair a íocadh i ndáil leis an oibleagáid taraife i leith iompar lasta iarnróid trí chalafort Trieste Marittima, a cháilíonn mar státchabhair neamhdhleathach neamh-chomhoiriúnach.

(494) Maidir leis an Tríú Conradh, cáilíonn an cúiteamh a íocadh go dtí an 3 Nollaig 2012, arna mheasúnú faoi Rialachán (CEE) Uimh. 1191/69 agus faoi phrionsabail ghinearálta an Chonartha, mar státchabhair chomhoiriúnach.Is cabhair neamhdhleathach é an cúiteamh a íocadh tar éis an 3 Nollaig 2012 faoin Tríú Conradh, a bhfuil measúnú ar a chomhoiriúnacht arna dhéanamh go díreach faoi Airteagal 93 CFAE, agus cáilíonn sé go páirteach mar chabhair chomhoiriúnach agus go páirteach mar chabhair neamh-chomhoiriúnach. Is cabhair chomhoiriúnach neamhdhleathach é an méid a d'íoc an Iodáil le Trenitalia maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a soláthraíodh ar na 19 nasc seo a leanas idir réigiúin: Molise/Molise, an tSicil/an tSicil, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Campania, Abruzzo/Calabria, Abruzzo/an tSicil, Basilicata/Calabria, Basilicata/Campania, Basilicata/an tSicil, Calabria/Apulia, Calabria/an tSicil, Campania/Molise, Campania/Apulia, Campania/an tSicil, Molise/Calabria, Molise/an tSicil, Apulia/an tSicil, an tSicil/Tuaisceart na hIodáile, Calabria/Tuaisceart na hIodáile (agus na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo). Is cabhair neamhdhleathach neamh-chomhoiriúnach é an méid a d'íoc an Iodáil le Trenitalia maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a soláthraíodh ar na 14 nasc seo a leanas idir réigiúin: Abruzzo/Abruzzo; Calabria/Calabria; Campania/Campania; Apulia/Apulia; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulia; Basilicata/Apulia; Calabria/Campania; Molise/Apulia; Molise/Tuaisceart na hIodáile; Apulia/Tuaisceart na hIodáile; Campania/Tuaisceart na hIodáile; Basilicata/Tuaisceart na hIodáile; Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile (agus na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo). I gcás na 14 nasc sin idir réigiúin, a bhí á seirbhísiú ag iomaitheoirí Trenitalia freisin, rinne an Iodáil earráid fhollasach measúnaithe trína mheas, in éagmais an Tríú Conradh, nárbh fhéidir leis an margadh na seirbhísí uile nó cuid de na seirbhísí a sholáthair Trenitalia faoin Tríú Conradh a sholáthar.

Tábla 16

Conclúid maidir leis na trí PSC

Bearta státchabhrach	Measúnú státchabhrach
An Chéad Chonradh	**Gan aon chabhair**: cúiteamh as (a) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta roimh an 15.3.2003; (b) seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta roimh an 22.10.2003. **Cabhair atá ann cheana:** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta idir an 22.10.2003 agus an 31.12.2003. **Cabhair nua:** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach idir an 15.3.2003 agus an 31.12.2003, lena n-áirítear: — ***cabhair chomhoiriúnach:*** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir; — ***cabhair neamhdhleathach neamh-chomhoiriúnach***: cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar trí chalafort Trieste Marittima.

Bearta státchabhrach	Measúnú státchabhrach
An Dara Conradh	**Cabhair nua:** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar, lena n-áirítear: — ***cabhair chomhoiriúnach:*** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir agus as seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta a sholáthar (oibleagáidí taraife agus oibleagáidí i leith oibriú); — ***cabhair neamhdhleathach neamh-chomhoiriúnach***: cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar trí chalafort Trieste Marittima.
An Tríú Conradh	**Cabhair nua:** cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar, lena n-áirítear: — ***cabhair chomhoiriúnach:*** cabhair a íocadh go dtí an 3.12.2012 chun seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar; — ***cabhair chomhoiriúnach neamhdhleathach:*** cabhair a íocadh tar éis an 3.12.2012 chun seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar ar na 19 nasc idir réigiúin a luaitear in aithris (456) agus ar na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo; — ***cabhair neamhdhleathach neamh-chomhoiriúnach***: cabhair a íocadh tar éis an 3.12.2012 chun seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar ar na 14 nasc idir réigiúin a luaitear in aithris (457) agus ar na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo;

10. **GNÓTHÚ**

(495) De réir CFAE agus chásdlí bunaithe Chúirteanna an Aontais, tá an Coimisiún inniúil chun a chinneadh go ndéanfaidh an Ballstát lena mbaineann cabhair a athrú nó deireadh a chur léi i gcás ina gcinneann an Coimisiún go bhfuil an chabhair neamh-chomhoiriúnach leis an margadh inmheánach. ([287]) Tá dearbhaithe go comhsheasmhach ag Cúirteanna an Aontais freisin gurb é atá beartaithe leis an oibleagáid ar Bhallstát deireadh a chur le cabhair a mheasann an Coimisiún a bheith neamh- chomhoiriúnach leis an margadh inmheánach an staid a bhí ann roimhe sin a athbhunú. ([288])

(496) Sa chomhthéacs sin, shuigh Cúirteanna an Aontais go mbaintear an cuspóir sin amach a luaithe a aisíocann an faighteoir na méideanna a deonaíodh trí bhíthin cabhair neamhdhleathach, ag forghéilleadh an bhuntáiste dá bhrí sin, as a bhain sé leas thar a iomaitheoirí ar an margadh inmheánach, agus aschuirtear an cás a bhí ann sular íocadh an chabhair. ([289])

(497) I gcomhréir leis an gcásdlí, luaitear in Airteagal 16(1) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ([290]) 'i gcás ina ndéanfar cinntí diúltacha i gcásanna a bhaineann le cabhair neamhdhleathach, cinnfidh an Coimisiún go ndéanfaidh an Ballstát lena mbaineann gach beart is gá chun an chabhair a ghnóthú ón tairbhí.'

(498) Dá bhrí sin, ós rud é go ndearnadh roinnt de na cúitimh a íocadh le Trenitalia a luaitear in aithrisí (492) go (494) a chur chun feidhme de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE, agus gur cinneadh gur cabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a bhí iontu, gnóthófar iad chun an staid a bhí ar an margadh inmheánach sular deonaíodh iad a athbhunú. Saothrófar ús ar na méideanna atá le gnóthú ón dáta a cuireadh ar fáil do Trenitalia iad go dtí go ngnóthófar go héifeachtach iad.

([287]) Breithiúnas an 12 Iúil 1973, *an Coimisiún v an Ghearmáin*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, mír 13.
([288]) Breithiúnas an 21 Márta 1990, *an Bheilg v an Coimisiún*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, mír 66.
([289]) Breithiúnas an 17 Meitheamh 1999, *an Bheilg v an Coimisiún,* C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, míreanna 64 agus 65.
([290]) Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le cur i bhfeidhm Airteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9).

(499) Ní cheanglaítear le haon fhoráil de dhlí an Aontais ar an gCoimisiún, agus é ag ordú go ngnóthófar cabhair arna dearbhú a bheith neamh-chomhoiriúnach leis an margadh inmheánach, an méid beacht cabhrach atá le gnóthú a chainníochtú. Ina ionad sin, is leordhóthanach don Choimisiún faisnéis a áireamh ina chinneadh lena gcuirtear ar a chumas do sheolaí an chinnidh an méid sin a oibriú amach é féin gan ródheacracht. ([291])

(500) Is mar a leanas a ríomhfar an méid cabhrach neamhdhleathaí agus neamh-chomhoiriúnaí a deonaíodh do Trenitalia.

(501) A mhéid a bhaineann leis an gcabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a deonaíodh do Trenitalia faoin gCéad Chonradh agus faoin Dara Conradh i bhfoirm cúiteamh as seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar trí chalafort Trieste Marittima a rinneadh idir an 15 Márta 2003 agus an 31 Nollaig 2008, déanfar a méid a ríomh mar an difríocht idir an t-ioncam iarbhír a díorthaíodh ó chur i bhfeidhm na hoibleagáide taraife agus an t-ioncam a bheadh ag Trenitalia dá gcuirfí an ráta caighdeánach i bhfeidhm, arna iolrú faoin líon iomlán vaigíní a láimhseáladh ag calafort Trieste Marittima.

(502) A mhéid a bhaineann leis an gcabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a deonaíodh do Trenitalia faoin Tríú Conradh tar éis an 3 Nollaig 2012 as na seirbhísí iompair lasta iarnróid a soláthraíodh ar na 14 nasc idir réigiúin a luaitear in aithris (494) agus ar na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo, déanfar a méid a ríomh agus an céatadán traeinchiliméadar arna sheirbhísiú ag Trenitalia ar na 14 nasc sin idir réigiúin (agus na naisc laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo) á chur san áireamh i gcomparáid leis an líon iomlán traeinchiliméadar a cúitíodh faoin Tríú Conradh tar éis an 3 Nollaig 2012.

(503) Tugann an Coimisiún dá aire go ndearnadh próiseas athstruchtúraithe substaintiúil ar rannóg lasta Trenitalia tar éis an chinneadh tosaigh (féach aithrisí (46) go (47)). In 2017, rinne Grúpa FS, ar úinéir eisiach Trenitalia é, a ghníomhaíochtaí lasta uile a aistriú chuig eintiteas nua ar a dtugtar 'Grúpa Mercitalia', faoi rialú eisiach Ghrúpa FS. Áiríodh leis an bpróiseas athstruchtúraithe sin rannóg lasta Trenitalia a ghearradh amach i bhfabhar Mercitalia Rail.

(504) I gcás ina ndearna tairbhí státchabhrach neamhdhleathaí agus neamh-chomhoiriúnaí a ghníomhaíochtaí uile nó cuid díobh a aistriú chuig gnóthas eile, is féidir an oibleagáid i leith státchabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a aisíoc a leathnú chuig an ngnóthas ag a bhfuil an buntáiste go héifeachtach tar éis an aistrithe gníomhaíochtaí (an gnóthas comharba). ([292]) Thairis sin, i gcás cumaisc nó cineálacha eile atheagraithe gnó, féadfar an oibleagáid i leith aisíoc na cabhrach a chur ar aghaidh chuig an eintiteas marthanach. ([293])

(505) Tugann an Coimisiún dá aire gur atheagrú gnó go bunúsach a bhí in aistriú rannóg lasta Trenitalia chuig Mercitalia Logistics i bhfoirm aistriú inghrúpa, laistigh de Ghrúpa FS, den ghnó lasta iarnróid ó Trenitalia go Mercitalia Rail, nár íocadh aon phraghas air. Chuir Grúpa FS féin an t-aistriú i láthair mar atheagrú ar a ghnó lasta (féach aithris (46)). Mar a d'aithin údaráis na hIodáile, tháinig Mercitalia Rail, ón 1 Eanáir 2017 agus ina cháil mar úinéir nua ar rannóg lasta Trenitalia, chun bheith ina chomharba dlíthiúil ar Trenitalia i margadh an iompair lasta iarnróid faoi dhlí na hIodáile.

(506) De bhun phointe 95 den Fhógra um Ghnóthú, i gcás cumaisc nó cineál eile eagraithe gnó, is é an gnóthas a gceanglaítear air aon chabhair neamh-chomhoiriúnach agus neamhdhleathach a aisíoc an tairbhí tosaigh nó, mura féidir an chabhair a ghnóthú ón tairbhí tosaigh, a chomharba dlíthiúil.

([291]) Breithiúnas an 18 Deireadh Fómhair 2007, *an Coimisiún v an Fhrainc,* C-441/06, EU:C:2007:616, mír 29 agus an cásdlí a luaitear.

([292]) Breithiúnas an 21 Márta 1991, *An Iodáil v an Coimisiún* C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, mír 57 agus Teachtaireacht ón gCoimisiún – Fógra ón gCoimisiún maidir le státchabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a ghnóthú, IO C 247, 23.7.2019, lch. 1 ('Fógra um Ghnóthú'), pointe 89. Tríd an gcabhair a aisíoc, ní mór don fhaighteoir an buntáiste a bhí aige roimhe sin ar an margadh a fhorghéilleadh, agus athbhunaítear an staid a bhí ann roimh an gcabhair.

([293]) Fógra um Ghnóthú, pointe 95.

(507) Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go ndéanfaidh an Iodáil aon chabhair arna dearbhú a bheith neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach faoin gCinneadh seo a ghnóthú ó Trenitalia, mar thairbhí díreach na cabhrach sin, nó, i gcás nach mbeadh an Iodáil in ann an chabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a ghnóthú ó Trenitalia, ó chomharba dlíthiúil Trenitalia, Mercitalia Rail.

(508) Ní thiocfadh athrú ar an gconclúid thuas fiú amháin dá nglacfaí leis, mar a d'áitigh údaráis na hIodáile, nach raibh i gceist leis an gcomharbas dlíthiúil na dliteanais a bhaineann leis an gcabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a deonaíodh do Trenitalia roimh an ngníomh bunaithe seach-chuideachta a bheith arna n-aistriú chuig Mercitalia Rail (féach aithris (198)). Go deimhin, mar a mhíneofar in aithrisí (511) go (517), cáilíonn Mercitalia Rail freisin in aon chás mar chomharba eacnamaíoch Trenitalia ar mhargadh an iompair lasta iarnróid.

(509) De bhun phointe 89 den Fhógra um Ghnóthú, más rud é, ag an gcéim a gcuirtear cinneadh gnóthaithe chun feidhme, nach féidir an chabhair a ghnóthú ón tairbhí bunaidh agus gur aistríodh chuig gnóthas eile í, ba cheart don Bhallstát an gnóthú a leathnú chuig an ngnóthas a bhfuil an buntáiste éifeachtach aige tar éis an aistrithe gníomhaíochtaí agus a áirithiú nach rachfar timpeall ar an oibleagáid gnóthaithe. Féadfaidh an t-aistriú sin a bheith i bhfoirm sócmhainní uile an tairbhí nó cuid dá shócmhainní a bheith á ndíol aige, ar dá éis nach mbeidh an ghníomhaíocht á déanamh a thuilleadh ag an eintiteas dlítheanach céanna.

(510) De réir bhreithiúnas ón gCúirt an 8 Bealtaine 2003, *an Iodáil agus SIM 2 v an Coimisiún*, ([294]) is trí thacar táscairí a dhéantar an measúnú lena suitear an bhfuil leanúnachas eacnamaíoch idir tairbhí na cabhrach agus an gnóthas ar aistríodh a shócmhainní chuige. Féadfar na tosca seo a leanas a chur san áireamh, ach ní gá iad a chomhlíonadh go carnach chun a shuí go bhfuil leanúnachas eacnamaíoch idir dhá chuideachta: ([295]) (a) cé acu a chomhfhreagraíonn nó nach gcomhfhreagraíonn an praghas díola do mhargadhphraghas; (b) raon feidhme an aistrithe (sócmhainní agus dliteanais, lucht saothair, cuacha feidhmiúla sócmhainní a bheith ann); (c) céannacht an cheannaitheora (na gceannaitheoirí); (d) tráth an aistrithe (tar éis tús a bheith curtha le réamh-mheasúnú, leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil nó leis an gcinneadh críochnaitheach); (e) loighic eacnamaíoch na hoibríochta.

(511) Sa chás seo, measann an Coimisiún go bhfuil roinnt tosca ann a fhágann, nuair a bhreithnítear i dteannta a chéile iad, gur féidir teacht ar an gconclúid go bhfuil leanúnachas eacnamaíoch idir Trenitalia agus Mercitalia Rail.

(512) Ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhaineann le céannacht an cheannaitheora, d'fhan na gníomhaíochtaí aistrithe faoin úinéir céanna ar deireadh (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Níl aon amhras ach go bhfuil Trenitalia agus Mercitalia Rail (go hindíreach i gcás Mercitalia Rail trí Logistics Mercitalia) araon faoi rialú Ferrovie dello Stato S.p.A., arb í cuideachta sealbhaíochta Ghrúpa FS í.

(513) Ar an dara dul síos, a mhéid a bhaineann le loighic eacnamaíoch agus cuspóir an idirbhirt, tá sé soiléir freisin gur ceapadh an t-idirbheart uile mar atheagrú gnó laistigh de Ghrúpa FS agus mar sin amháin (aithris (48)). Is é a bhí beartaithe leis an atheagrú sin leanúint de rannóg lasta Trenitalia agus gníomhaíochtaí lasta iarnróid eile Ghrúpa FS a oibriú ar bhealach níos éifeachtúla, trína sannadh d'eintiteas aonair (Grúpa Mercitalia).

(514) Ar an tríú dul síos, níl aon amhras ann (féach aithris (47)) nár íoc Mercitalia Rail aon phraghas le Trenitalia as rannóg lasta Trenitalia a aistriú agus go ndearnadh an t-aistriú trí bhíthin scairchaipiteal Trenitalia a laghdú agus luach chaipiteal Mercitalia Rail a mhéadú go comhréireach, ar mhéid a bhí coibhéiseach leis an luach de réir na leabhar a bhí ar rannóg lasta aistrithe Trenitalia. Dá bhrí sin, ní raibh an t-idirbheart struchtúrtha ar bhealach a chuirfeadh cosc ar aistriú na cabhrach neamh-chomhoiriúnaí ó Trenitalia chuig Mercitalia Rail.

([294]) Breithiúnas ón gCúirt an 8 Bealtaine 2003, *Poblacht na hIodáile agus SIM 2 Multimedia SpA v an Coimisiún*, C-328/99 agus C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Dheimhnigh an Chúirt an tacar táscairí sin sa bhreithiúnas uaithi an 29 Aibreán 2021, Fortischem a.s, C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, mír 59.

(515) Ar an gceathrú dul síos, a mhéid a bhaineann le raon feidhme an aistrithe, mar a shonraigh údaráis na hIodáile agus Grúpa FS féin ina thuarascáil airgeadais in 2017 (féach aithrisí (46) go (47)), ghlac Mercitalia Rail sócmhainní ([296]) agus conarthaí leanúnacha uile rannóg lasta Trenitalia chuige féin. Go sonrach, ghlac Mercitalia Rail an méid seo a leanas chuige féin: (a) na conarthaí tráchtála uile arna dtabhairt i gcrích ag Trenitalia i ndáil leis an ngníomhaíocht iompair lasta chomh maith le rochtain ar fhaisnéis agus mhionsonraí chustaiméirí lasta uile Trenitalia; (b) lucht saothair agus bainistíocht iomlán rannóg lasta Trenitalia (i.e. 3 117 bhfostaí agus 15 stiúrthóir), a choimeád na coinníollacha conarthacha céanna a bhí i bhfeidhm roimh an ngníomh bunaithe seach-chuideachta; (c) gach ceadúnas maoine tráchtála agus intleachtúla a bhaineann leis na gníomhaíochtaí iompair lasta a bhí faoi úinéireacht Trenitalia; (d) gach comhaontú léasa a bhaineann le gníomhaíochtaí iompair lasta (rothstoc, bonneagar, etc.), chomh maith le cearta úinéireachta ar shócmhainní a bhí faoi úinéireacht Trenitalia roimhe seo; agus (e) an acmhainneacht i ndáil le bonneagar iarnróid agus/nó saoráidí seirbhíse agus na cearta rochtana orthu sin a bhí ag Trenitalia san Iodáil agus in aon Bhallstát eile. Áiríodh leis an aistriú cuid ábhartha de dhliteanais Trenitalia freisin. ([297])

(516) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann le tráth an aistrithe, rinneadh an t-atheagrú gnó tar éis thionscnamh an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, i.e. nuair a bhí Trenitalia ar an eolas cheana faoin riosca gnóthaithe.

(517) Léiríonn na heilimintí uile a luaitear in aithrisí (512) go (516) go bhfuil leanúnachas eacnamaíoch idir Trenitalia agus Mercitalia Rail maidir lena ngníomhaíocht gnó lasta. Níor sholáthair údaráis na hIodáile aon eilimint a bheadh in ann teacht salach ar an gconclúid sin. An argóint nach raibh sé beartaithe ag Trenitalia na dliteanais a d'fhéadfadh teacht as aon státchabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a aistriú chuig Mercitalia Rail agus go raibh an Tríú Conradh imithe in éag cheana, ní chuirtear as an áireamh léi go bhfuil buntáiste ag Mercitalia Rail de thoradh na cabhrach neamhdhleathaí agus neamh-chomhoiriúnaí a fuair rannóg lasta Trenitalia. Cé nár chuid den aistriú é deimhniú sábháilteachta Trenitalia, ní chuirtear as an áireamh leis sin ann féin gur oibrigh Mercitalia Rail faoi leanúnachas eacnamaíoch le Trenitalia, agus, in aon chás, is é is cúis leis sin go raibh ar Mercitalia Rail, a bhí nuachruthaithe, a dheimhniú féin a fháil faoin reachtaíocht is infheidhme ([298]) chun go mbeadh sé in ann oibriú mar ghnóthas iarnróid ar an margadh lasta iarnróid.

(518) Ó tharla go bhfuil leanúnachas eacnamaíoch idir Trenitalia agus Mercitalia Rail maidir lena ngníomhaíocht gnó lasta, ba cheart a mheas gurb é Mercitalia Rail comharba eacnamaíoch Trenitalia.

(519) Mar chonclúid, mura féidir an chabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a ghnóthú ó Trenitalia, ba cheart an gnóthú a leathnú chuig Mercitalia Rail ina cháil mar chomharba dlíthiúil, nó in aon chás ina cháil mar chomharba eacnamaíoch, ar Trenitalia.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

An cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia faoin gCéad Chonradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar, ní státchabhair é a mhéid a bhaineann sé leis an méid seo a leanas: (a) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach a rinneadh roimh an 15 Márta 2003; agus (b) seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta a rinneadh roimh an 22 Deireadh Fómhair 2003.

([296]) Mar a mhínigh údaráis na hIodáile ina bhfreagraí an 11 Aibreán 2023, áiríodh ar na sócmhainní sócmhainní inláimhsithe (foirgnimh, gléasraí, trealamh, rothstoc), sócmhainní doláimhsithe (bogearraí a bhaineann go príomha le córais bhainistíochta na rannóige), rannpháirtíochtaí arna sealbhú i bhfochuideachtaí, i gcomhpháirtíochtaí agus i ngnóthais eile, fardal (go háirithe páirteanna spártha le haghaidh cothabháil rothstoic); earraí trádála infhaighte reatha.

([297]) Mar a mhínigh údaráis na hIodáile ina n-aighneacht an 11 Aibreán 2023, áiríodh ar na dliteanais aistrithe fiachas airgeadais an bhrainse gnó (arb é a bhí ann go bunúsach maoiniú gearrthéarmach ón máthairchuideachta Ferrovie dello Stato S.p.A.), forálacha maidir le pá téarfa agus sochair phearsanra eile, foráil maidir le riosca agus muirir, dliteanais reatha eile agus fiachais trádála iníoctha reatha. Os a choinne sin, mar a luaitear in aithris (198), níor áiríodh san aistriú dliteanais a d'fhéadfadh teacht as aon chinneadh maidir le cabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach arna deonú do Trenitalia chun seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar roimh an ngníomh bunaithe seach-chuideachta.

([298]) Féach fonóta [44].

An cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia faoin gCéad Chonradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar go dtí an 31 Nollaig 2003, is státchabhair é de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a mhéid a bhaineann sé leis an méid seo a leanas: (a) seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach a rinneadh ón 15 Márta 2003; agus (b) seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta a rinneadh ón 22 Deireadh Fómhair 2003.

Is státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE é an cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia faoin Dara Conradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar.

Is státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE é an cúiteamh a deonaíodh do Trenitalia faoin Tríú Conradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar.

Airteagal 2

An státchabhair a deonaíodh do Trenitalia faoin gCéad Chonradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar, cáilíonn sí mar chabhair atá ann cheana a mhéid a bhaineann sí le seirbhísí iompair lasta iarnróid náisiúnta a rinneadh idir an 22 Deireadh Fómhair 2003 agus an 31 Nollaig 2003. An státchabhair a deonaíodh do Trenitalia faoin gCéad Chonradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar, cáilíonn sí mar chabhair nua a mhéid a bhaineann sí le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta ar an ngréasán lasta iarnróid tras-Eorpach a rinneadh idir an 15 Márta 2003 agus an 31 Nollaig 2003.

Is mar chabhair nua a cháilíonn an státchabhair a deonaíodh do Trenitalia faoin Dara Conradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar.

Is mar chabhair nua a cháilíonn an státchabhair a deonaíodh do Trenitalia faoin Tríú Conradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar.

Airteagal 3

An státchabhair a íocadh le Trenitalia faoin gCéad Chonradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar idir calafort Trieste na hIodáile agus an Ungáir, tá sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. An státchabhair a íocadh le Trenitalia faoin gCéad Chonradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar trí chalafort Trieste Marittima, cuireadh i bhfeidhm go neamhdhleathach í de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE agus níl sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

An Státchabhair a íocadh le Trenitalia faoin Dara Conradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar, tá sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, cé is moite den státchabhair a íocadh le Trenitalia as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid idirnáisiúnta a sholáthar trí chalafort Trieste Marittima, a cuireadh i bhfeidhm go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE agus nach bhfuil comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

An státchabhair a íocadh le Trenitalia faoin Tríú Conradh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh maidir le seirbhísí iompair lasta iarnróid a sholáthar, tá sí dleathach a mhéid a bhaineann leis an gcabhair a íocadh go dtí an 3 Nollaig 2012, ach cuireadh i bhfeidhm go neamhdhleathach í de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE a mhéid a bhaineann leis an gcabhair a íocadh tar éis an 3 Nollaig 2012. Tá an státchabhair a íocadh le Trenitalia faoin Tríú Conradh comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, cé is moite den státchabhair a íocadh tar éis an 3 Nollaig 2012 maidir le seirbhísí ar na 14 nasc seo a leanas idir réigiúin (lena n-áirítear na naisc uile laistigh de Thuaisceart na hIodáile atá nasctha leo): Abruzzo/Abruzzo; Calabria/Calabria; Campania/Campania; Apulia/Apulia; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulia; Basilicata/Apulia; Calabria/Campania; Molise/Apulia; Molise/Tuaisceart na hIodáile; Apulia/Tuaisceart na hIodáile; Campania/Tuaisceart na hIodáile; Basilicata/Tuaisceart na hIodáile; Abruzzo/Tuaisceart na hIodáile, nach bhfuil comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

Airteagal 4

Déanfaidh Iodáil an chabhair neamh-chomhoiriúnach dá dtagraítear in Airteagal 3 a ghnóthú ó Trenitalia nó, i gcás nach féidir an chabhair sin a ghnóthú ó Trenitalia, ó chomharba Trenitalia, Mercitalia Rail.

Saothrófar ús ar na suimeanna atá le gnóthú ón dáta a cuireadh ar fáil don tairbhí iad go dtí go ngnóthófar iad iarbhír.

Ríomhfar an t-ús ar bhonn iolraithe i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ([299]) ón gCoimisiún agus le Rialachán (CE) Uimh. 271/2008 ([300]) ón gCoimisiún lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 794/2004.

Airteagal 5

Beidh gnóthú na cabhrach neamh-chomhoiriúnaí dá dtagraítear in Airteagal 3 láithreach agus éifeachtach.

Áiritheoidh an Iodáil go gcuirfear an cinneadh seo i bhfeidhm laistigh de 4 mhí ón dáta a thugtar fógra faoin gCinneadh seo.

Airteagal 6

Laistigh de 2 mhí ó thugtar fógra faoin gCinneadh seo, cuirfidh an Iodáil an fhaisnéis seo a leanas isteach:

— an méid iomlán cabhrach a fuair an tairbhí;

— an méid iomlán (an phríomhshuim agus an t-ús gnóthaithe) atá le gnóthú ón tairbhí;

— tuairisc mhionsonraithe ar na bearta a rinneadh cheana agus atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh;

— doiciméid lena léirítear gur ordaíodh don tairbhí an chabhair a aisíoc.

Coimeádfaidh an Iodáil an Coimisiún ar an eolas faoi dhul chun cinn na mbeart náisiúnta arna ndéanamh chun an Cinneadh seo a chur chun feidhme go dtí go dtabharfar gnóthú na cabhrach dá dtagraítear in Airteagal 3 chun críche. Cuirfidh sí isteach láithreach, ar iarraidh shimplí ón gCoimisiún, faisnéis maidir leis na bearta a rinneadh cheana agus atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh. Soláthróidh sí faisnéis mhionsonraithe freisin maidir leis na méideanna cabhrach agus úis ghnóthaithe a gnóthaíodh ón tairbhí cheana.

Airteagal 7

Tá an Cinneadh seo dírithe ar Phoblacht na hIodáile.

([299]) Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún an 21 Aibreán 2004 lena gcuirtear chun feidhme Rialachán (CE) Uimh. 659/1999 ón gComhairle lena leagtar síos rialacha mionsonraithe chun Airteagal 93 de Chonradh CE a chur i bhfeidhm (IO L 140, 30.4.2004, lch. 1).

([300]) Rialachán (CE) Uimh. 271/2008 ón gCoimisiún an 30 Eanáir 2008 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gComhairle lena gcuirtear chun feidhme Rialachán (CE) Uimh. 659/1999 ón gComhairle ag leagan síos rialacha mionsonraithe chun Airteagal 93 de Chonradh CE a chur i bhfeidhm (IO L 82, 25.3.2008, lch. 1).

Féadfaidh an Coimisiún na méideanna cabhrach agus úis ghnóthaithe arna ngnóthú agus an Cinneadh seo á chur i bhfeidhm a fhoilsiú, gan dochar d'Airteagal 30 de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ([301]).

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 24 Samhain 2023.

Thar ceann an Choimisiúin
Didier REYNDERS
Comhalta den Choimisiún

([301]) Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9).