2025/1167

30.6.2025

CINNEADH (AE) 2025/1167 ÓN gCOIMISIÚN

an 29 Samhain 2024

maidir le státchabhair SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) arna cur chun feidhme ag an nGearmáin le haghaidh DB Cargo

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2024) 8610)

(Is é an téacs 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 Airteagal 108(2), an chéad fhomhír de,

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

Ag féachaint don chinneadh lenar chinn an Coimisiún an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a thionscnamh, i leith na mbeart a sainaithníodh i gcás SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

Tar éis a iarraidh ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de bhun na bhforálacha a luaitear thuas ([2]) agus ag féachaint dá gcuid barúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

(1) An 19 Aibreán 2018, fuair an Coimisiún gearán maidir le státchabhair líomhnaithe a deonaíodh do DB Cargo Aktiengesellschaft ('DB Cargo') ([3]).

(2) Le litir dar dáta an 31 Eanáir 2022 (an 'Cinneadh Tosaigh'), tar éis aighneachtaí éagsúla ón ngearánach agus ón nGearmáin ar a dtugtar tuairisc inti, go háirithe tar éis an gearán a tharchur leis an gcéad iarraidh ar fhaisnéis an 20 Meán Fómhair 2018, chuir an Coimisiún an Ghearmáin ar an eolas go raibh cinneadh déanta aige tús a chur leis an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE) i leith ceithre bheart a deonaíodh i bhfabhar DB Cargo.

(3) Foilsíodh an Cinneadh Tosaigh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* an 19 Lúnasa 2022 ([4]). D'iarr an Coimisiún ar údaráis na Gearmáine agus ar na páirtithe leasmhara a mbarúlacha maidir leis an gCinneadh Tosaigh a chur isteach laistigh de mhí amháin.

(4) Chuir údaráis na Gearmáine a mbarúlacha maidir leis an gCinneadh Tosaigh faoi bhráid an Choimisiúin le litir dar dáta an 21 Aibreán 2022. Ina theannta sin, sheol an Ghearmáin barúlacha agus faisnéis bhreise an 17 Bealtaine, an 8 Meitheamh, an 25 Iúil, an 28 Lúnasa, an 26 Meán Fómhair agus an 23 Deireadh Fómhair 2023. In 2024, chomhdaigh an Ghearmáin faisnéis bhreise an 13 Márta, an 10 Meitheamh agus an 1 Iúil.

([1]) Cinneadh C(2022)639 final ón gCoimisiún an 31 Eanáir 2022 i gcás SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) — Bearta státchabhrach líomhnaithe na Gearmáine i bhfabhar DB Cargo.
([2]) IO C 316, 19.8.2022, lch. 20.
([3]) Tá céannacht an ghearánaigh faoi rún.
([4]) Cf. fonóta 1.

(5) An 19 Meán Fómhair 2022, fuair an Coimisiún barúlacha ón gComhlachas Eorpach um Lasta Iarnróid (ERFA), eagraíocht Eorpach a dhéanann ionadaíocht ar leasanna cuideachtaí príobháideacha agus neamhspleácha lasta iarnróid, agus ón ngearánach. An 18 Samhain 2022, sheol an Coimisiún barúlacha na bpáirtithe leasmhara chuig údaráis na Gearmáine agus d'iarr sé ar na húdaráis a mbarúlacha a chur isteach, rud a rinne siad i litir dar dáta an 18 Eanáir 2023.

(6) D'iarr an Coimisiún tuilleadh faisnéise agus soiléirithe ar an nGearmáin i litir dar dáta an 26 Iúil 2022, ar thug an Ghearmáin freagra uirthi i litir dar dáta an 26 Meán Fómhair 2022. D'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ar an nGearmáin i litreacha dar dáta an 1 Lúnasa agus an 27 Meán Fómhair 2023 (ar thug an Ghearmáin freagra orthu i litreacha dar dáta an 31 Deireadh Fómhair agus an 9 Samhain 2023). Rinne an Coimisiún iarrataí freisin i litreacha dar dáta an 15 Bealtaine 2024, an 5 Meán Fómhair 2024 agus an 17 Samhain 2024, iarrataí ar thug an Ghearmáin freagra orthu i litreacha dar dáta an 10 Meitheamh, an 5 agus an 27 Meán Fómhair, an 1 agus an 21, an 22, an 23 agus an 25 Samhain 2024.

(7) Bhuail seirbhísí an Choimisiúin le húdaráis na Gearmáine, lena n-áirítear ar na dátaí seo a leanas in 2023: 24 Feabhra, 19 Aibreán, 12 Bealtaine, 30 Meitheamh, 28 Iúil, 18 Lúnasa, 29 Lúnasa, 21 Meán Fómhair, 21 Samhain agus 20 Nollaig, agus ar na dátaí seo a leanas in 2024: 13 Márta, 30 Aibreán, 13 Meitheamh, 5 Iúil, 11 Iúil, 12, 19 Meán Fómhair agus 19 agus 25 Samhain.

(8) I litir dar dáta an 21 Samhain 2024, chomhaontaigh Rialtas Phoblacht Chónaidhme na Gearmáine, ar bhonn eisceachtúil, a cearta a dhíorthaíonn ó Airteagal 342 CFAE a tharscaoileadh i gcomhar le hAirteagal 3 de Rialachán CE 1/1958 agus an Cinneadh seo a ghlacadh agus fógra a thabhairt ina leith i mBéarla de bhun Airteagal 297 den Chonradh.

2. CUR SÍOS MIONSONRAITHE AR NA BEARTA

2.1. DB Cargo: stair chorparáideach, struchtúr agus rialacha corparáideacha

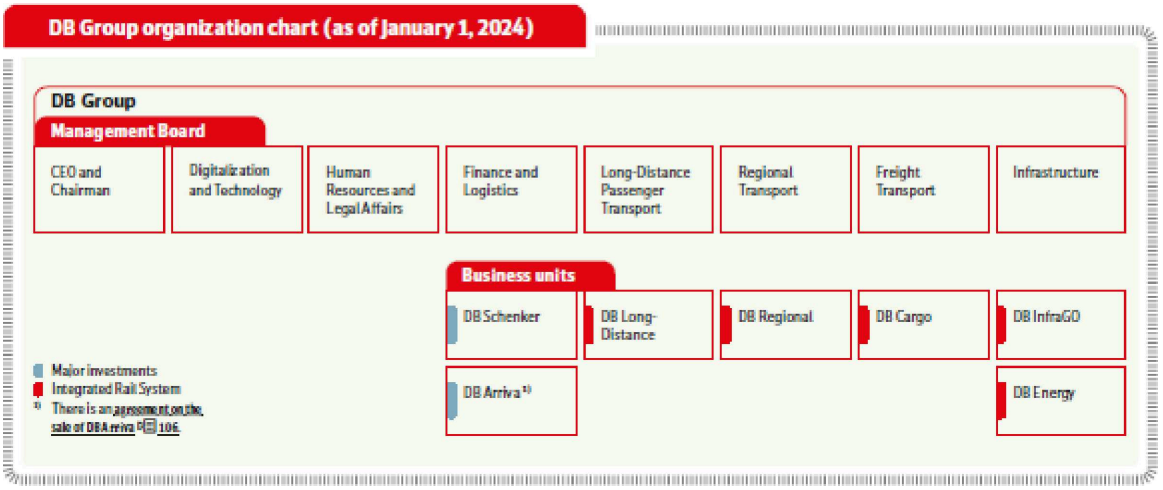
(9) Is oibreoir seirbhíse lasta iarnróid é DB Cargo a bhfuil a cheanncheathrú suite in Mainz na Gearmáine. Soláthraíonn sé seirbhísí lasta iarnróid i 17 dtír, lena n-áirítear Ballstáit. Oibríonn DB Cargo féin laistigh den mhargadh inmheánach trí fhochuideachtaí intíre, amhail TFG Transfracht GmbH, mar aon le fochuideachtaí idirnáisiúnta lena n-áirítear i mBallstáit eile, amhail DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A., nó Transfesa Logistics, S.A. (an Spáinn) (dá ngairtear le chéile iad 'Grúpa DB Cargo' anseo feasta) ([5]).

(10) Is fochuideachta de Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ('DB AG') é DB Cargo. Is cuideachta sealbhaíochta é DB AG agus máthairchuideachta roinnt fochuideachtaí intíre agus idirnáisiúnta, lena n-áirítear DB Cargo. (Gairtear 'grúpa DB' anseo feasta de DB AG agus na cuideachtaí uile atá faoi úinéireacht DB AG). Feidhmíonn an grúpa DB i réimse an iompair lasta agus paisinéirí náisiúnta agus idirnáisiúnta, na lóistíochta agus na seirbhísí coimhdeacha in iompar iarnróid. Le Figure 1 léirítear léiriú simplithe ar oibríochtaí éagsúla ghrúpa DB.

([5]) Maidir le Beart 1 (féach Roinn (39)), de réir faisnéise a sholáthair an Ghearmáin, is é '*Ergebnis nach Steuern*' (brabús iarchánach) DB Cargo AG an bonn ríomha don aistriú brabúis nó caillteanais. Áirítear le brabús iarchánach DB Cargo AG freisin brabús iarchánach na bhfochuideachtaí intíre. Cé is moite de DB Cargo AG, breithnítear na fochuideachtaí intíre seo a leanas:
— RBH Logistics GmbH
— Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
— DB Cargo Vermögensverwaltungs AG
— DB Cargo Logistics GmbH
— DB Cargo BTT GmbH
— TFG Transfracht GmbH
— DB Intermodal Services GmbH
— DB Cargo Eurasia GmbH.

Fíor 1

Eagrú gnó ghrúpa DB



Foinse: Tuarascáil bhliantúil chomhtháite Deutsche Bahn 2023.

(11) Ó bunaíodh é in 1994, tá DB AG faoi lánúinéireacht Stát Cónaidhme na Gearmáine ('Bund'). Tá DB AG ag rialú, i measc línte gnó eile, gnó lasta iarnróid ghrúpa DB. Thar na blianta, bhí scairsheilbh ag DB AG sa chuideachta a bhí ag oibriú an ghnó lasta iarnróid, a bhí idir 92 % agus 100 %; ó bhí 2011 ann, tá 100 % den chuideachta a oibríonn an gnó lasta iarnróid ag DB AG. Tá athrú tagtha le himeacht ama ar eagrú corparáideach agus ar shuíomh an ghnó lasta iarnróid laistigh de struchtúr ghrúpa DB.

(12) Sa tréimhse faoi imscrúdú (ón 1 Eanáir 2012 i gcás Bheart 1 agus ón 20 Meán Fómhair 2008 i gcás Bhearta 2 go 4), mar a shonraítear i Roinn 2.3, d'oibrigh roinnt eintiteas gnó lasta iarnróid DB AG. Ar mhaithe le tagairt dó a éascú, mura sonraítear a mhalairt, ainmnítear leis an téarma 'DB Cargo' an t-eintiteas ar le grúpa DB é agus a oibríonn gnó lasta iarnróid an ghrúpa sin:

(a) Ón 1 Meán Fómhair 2003 go dtí an 15 Feabhra 2009, cláraíodh an t-eintiteas a oibríonn gnó lasta iarnróid faoin ainm cuideachta Railion Deutschland AG.

(b) Ón 16 Feabhra 2009 go dtí an 29 Deireadh Fómhair 2012, cláraíodh an t-eintiteas a oibríonn gnó lasta iarnróid faoin ainm cuideachta DB Schenker Rail Deutschland AG.

(c) An 30 Deireadh Fómhair 2012, athraíodh ainm na cuideachta go DB Schenker Rail AG.

(d) Ó bhí an 1 Márta 2016 ann, tá an gnó lasta iarnróid á oibriú faoin ainm cuideachta DB Cargo.

(13) Tá DB Cargo ina fhochuideachta faoi úinéireacht dhíreach 100 % ag DB AG ó bhí 2016 ann. Roimhe sin, ón 1 Eanáir 2012, bhí DB Cargo ina fhochuideachta dhíreach de DB Mobility Logistics AG ('DB ML'). Roimh 2012, ó bhí 2003 ann, bhí DB Cargo ina fhochuideachta indíreach de DB ML. Bhí DB ML faoi úinéireacht dhíreach 100 % ag DB AG, agus, mar a shonraítear in aithris (11), bhí an scairsheilbh sa chuideachta oibriúcháin lasta iarnróid 92 % ar a laghad. Dá bhrí sin, ó bhí 2011 ann bhí DB Cargo i seilbh indíreach DB AG go hiomlán, agus roimh 2011 bhí bun indíreach 92 % ar a laghad ag DB AG in DB Cargo.

(14) Go dtí an 31 Nollaig 2015, bhí DB ML i gceannas ar sheirbhísí éagsúla a thairg grúpa DB, go háirithe gníomhaíochtaí iompair iarnróid (paisinéirí agus lasta) ghrúpa DB. Bhí DB Cargo (a cláraíodh go dtí an 29 Feabhra 2016 mar DB Schenker Rail AG) ina fhochuideachta faoi úinéireacht 100 % de DB ML, mar aon le fochuideachtaí eile amhail an dá fhochuideachta iompair paisinéirí iarnróid DB Regio AG agus DB Fernverkehr AG. An 26 Lúnasa 2016, rinneadh DB ML a chumasc le DB AG. Mar thoradh air sin, rinneadh fochuideachtaí díreacha de DB AG de DB Cargo, DB Regio AG agus DB Fernverkehr AG. Síníodh an comhaontú cumaisc idir DB AG agus DB ML agus, dá bhrí sin, d'fhormheas Comhthionóil Ghinearálta an dá chuideachta é an 15 Iúil 2016. Bhí éifeacht chúlghabhálach ag an gcomhaontú cumaisc ón 1 Eanáir 2016.

(15) Tá DB AG, ó bunaíodh é in 1994 agus DB Cargo ó bhí 2009 ann, ionchorpraithe mar *Aktiengesellschaften* ('AG'), i.e. cuideachtaí stoic faoi dhlí cuideachtaí na Gearmáine. Bhí an rud céanna fíor i gcás DB ML fad a bhí sé ann. Tá *Aktiengesellschaften*, go háirithe, faoi rialú dhlí na Gearmáine maidir le cuideachtaí poiblí teoranta (*Aktiengesetz* — AktG). In AG, déantar ionadaíocht ar na scairshealbhóirí sa Chomhthionól Ginearálta (*Hauptversammlung*). Toghann an Comhthionól Ginearálta ionadaithe na scairshealbhóirí chuig an mBord Maoirseachta (*Aufsichtsrat*). Toghtar ionadaithe na bhfostaithe i gcomhréir le gníomh comhchinnteoireachta na Gearmáine (*Mitbestimmungsgesetz* — MitbestG). Toghann an Bord Maoirseachta comhaltaí an Bhoird Stiúrthóirí (*Vorstand*), atá freagrach as an AG a bhainistiú. Cé gurb é an Bord Maoirseachta a thoghann comhaltaí an Bhoird Stiúrthóirí, de réir na reachtaíochta lena rialaítear *Aktiengesellschaften*, tá an Bord Stiúrthóirí in *Aktiengesellschaft* neamhspleách ar an mBord Maoirseachta agus ar an gComhthionól Ginearálta sa mhéid nach féidir leis an gComhthionól Ginearálta, i bprionsabal, treoracha a eisiúint don Bhord Stiúrthóirí ([6]).

(16) Le Table 1 léirítear ioncaim ghrúpa DB, mar aon le hioncaim ghrúpa DB Cargo agus DB Cargo a thógtar ina n-aonar, don tréimhse atá faoi imscrúdú.

Tábla 1

Ioncam ghrúpa DB agus DB Cargo 2012 go 2023 ([7])

(in EUR milliún)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DB Group	39 296	39 107	39 728	40 403	40 557	42 693	44 065	44 430	39 901	47 075	52 085	45 191
Grúpa DB Cargo	4 926	4 843	4 863	4 767	4 560	4 528	4 460	4 449	4 119	4 487	5 244	5 582
DB Cargo	3 413	3 368	3 428	3 368	3 440	3 455	3 384	3 360	3 183	3 348	3 474	3 794

Foinse: Tuarascálacha comhtháite ghrúpa DB agus ráitis airgeadais bhliantúla DB Cargo.

(17) Maidir leis an bpróiseas cinnteoireachta laistigh de ghrúpa DB, déanann rialacha nós imeachta ('*Geschäftsordnung*') Bhord Stiúrthóirí DB AG na cinntí a bhaineann leis an ngearrthéarma, mar aon leis an bpleanáil mheántéarmach agus na spriocanna straitéiseacha fadtéarmacha, a fhorchoimeád dá Bhord Stiúrthóirí. Thairis sin, cinneann an Bord Stiúrthóirí freisin maidir le treoirlínte grúpa a eisiúint, a leasú agus a aisghairm. Maidir le bearta sonracha aonair, tá gá le cinntí ón mBord Stiúrthóirí freisin, fiú má bhaineann siad le fochuideachtaí nó cuideachtaí comhlachaithe, le haghaidh na nithe seo a leanas ([8]):

(a) Príomhréimsí gníomhaíochta a thosú agus a scor, athruithe bunúsacha ar eagrú na cuideachta, agus comhaontuithe cuideachta a thabhairt i gcrích, a leasú agus a chur ar ceal ([9]).

(b) Cuideachtaí a bhunú; fáil, díol agus athrú scairshealbh (lena n-áirítear bearta comhshó agus caipitil) ag a bhfuil luach EUR 10 milliún nó níos mó, cé is moite de bhearta laistigh den ghrúpa.

(c) Fáil, díol, ualú agus diúscairt eile réadmhaoine agus ceart maoine eile dar luach EUR 10 milliún nó níos mó, lena ndéantar deonú morgáistí talún a eisiamh.

(d) Urrúis a eisiúint, iasachtaí a thógáil amach agus iasachtaí a dheonú: gan iasachtaíocht lasmuigh den ghrúpa lena ngabhann téarma níos lú ná bliain amháin agus deonú agus tógáil amach iasachtaí laistigh den ghrúpa a áireamh.

([6]) Leanann sé seo ó § 76 (1) *Aktiengesetz*.

([7]) Tá na figiúirí le haghaidh grúpa DB agus grúpa DB Cargo bunaithe ar chaighdeáin chuntasaíochta IFRS. An tráth céanna, tá ioncam aonair DB Cargo bunaithe ar na caighdeáin chuntasaíochta a leagtar síos i gCód Tráchtála na Gearmáine (*Handelsgesetzbuch — HGB*). Dá bhrí sin, níl na figiúirí sin go hiomlán inchomparáide.

([8]) Níor athraigh liosta na mbeart aonair a bhfuil formheas an Bhoird Stiúrthóirí ag teastáil ina leith ó bhí 2010 ann; roimh an leagan sin bhí na tairseacha airgeadaíochta faoi phointí (b), (c), (e) agus (f) níos ísle.

([9]) tagraíonn 'comhaontuithe cuideachta' ('*Unternehmensverträge*') do chomhaontuithe a rialaítear le § 291 et seq. AktG, lena n-áirítear comhaontuithe maidir le rialú agus comhaontuithe maidir le brabús a aistriú.

(e) Glacadh le ráthaíochtaí agus urrúis agus iad a dheonú lasmuigh den ghnáthghnó; glacadh le ráthaíochtaí agus urrúis, agus iad a dheonú, faoi chuimsiú an ghnáthghnó de mhéid EUR 10 milliún nó níos mó.

(f) Formheas tionscadal infheistíochta, caiteachais, cíosa agus léasaithe a áirítear leis an bpleanáil chorparáideach de mhéid EUR 250 milliún nó níos mó; formheas tionscadal a áirítear leis an bpleanáil chorparáideach ar mó EUR 10 milliún nó níos mó a luach iomlán / réamhaisnéis iomlán luacha nó a gceanglas cothromais ná an phleanáil; formheas breise tionscadal nach n-áirítear leis an bpleanáil chorparáideach de mhéid EUR 10 milliún nó níos mó.

(g) Athruithe ar chomhdhéanamh an bhoird, an luchta bainistíochta agus na bpost ceannaireachta eile, a mhéid a bhaineann siad leis an gCiorcal Bainistíochta Grúpa.

(h) Ionadaithe ginearálta na cuideachta a cheapadh agus a dhífhostú mar aon le cumhachtaí aturnae don chuideachta a dheonú agus a chúlghairm.

(18) De réir na rialacha nós imeachta, déantar cinntí laistigh de Bhord Stiúrthóirí DB AG d'aon toil. Mura féidir teacht ar chomhthoil, ní mór an cinneadh a fhormheas le tromlach dhá thrian de na comhaltaí atá rannpháirteach sa phróiseas cinnteoireachta chun go mbeidh sé bailí.

(19) Maidir le caidreamh le Bord Maoirseachta DB AG, cuireann Bord Stiúrthóirí DB AG plean corparáideach gearrthéarmach agus meántéarmach faoi bhráid an Bhoird Maoirseachta gach bliain i scríbhinn lena gcumhdaítear príomhréimsí gníomhaíochta uile na cuideachta.

(20) Thairis sin, is gá formheas ó Bhord Maoirseachta DB AG a fháil le haghaidh roinnt beart aonair, fiú má bhaineann siad le fochuideachtaí nó cuideachtaí comhlachaithe. De réir chatalóg na n-idirbheart gnó a éilíonn formheas den sórt sin ó Bhord Maoirseachta DB AG, áirítear leis na bearta sin an méid seo a leanas go háirithe ([10]):

(a) Réimsí móra gníomhaíochta nua a thionscnamh nó réimsí móra gníomhaíochta atá ann cheana a thréigean;

(b) Athruithe bunúsacha ar an gcuideachta agus ar eagrú an ghrúpa;

(c) Athruithe ar dháileadh gnó an bhoird agus athruithe ar ionadaithe ginearálta na cuideachta;

(d) Bunú, táthcheangal nó díscaoileadh cuideachtaí agus scairshealbha cuideachta a fháil agus a dhíol, lena n-áirítear athruithe ar an gcóimheas scairsheilbhe agus rannpháirtíocht i méadú caipitil in aghaidh ranníocaíochtaí, i ngach cás cé is moite d'idirbhearta inghrúpa más mó luach an bhirt aonair ná EUR 25 mhilliún;

(e) Bearta a bhaineann le grúpchuideachtaí agus scairshealbha a bhfuil tábhacht bhunúsach nó dhochrach ag baint leo don chuideachta nó don ghrúpa nó a bhfuil impleachtaí móra airgeadais ag baint leo;

(f) Fáil, díol agus ualú réadmhaoine agus ceart maoine mar aon le diúscairtí eile díobh más mó luach an bhirt aonair ná EUR 25 mhilliún;

(g) Bannaí nó iasachtaí eile a eisiúint lena ngabhann téarma níos faide ná bliain amháin, cé is moite d'iasachtaí ó fhochuideachtaí nó ó chuideachtaí comhlachaithe;

(h) Glacadh ráthaíochtaí agus soláthar gealltanas fiachais, agus urrúis eile lasmuigh den ghnáthghnó, más mó luach an bhirt aonair ná EUR 5 mhilliún;

(i) Deonú iasachtaí lasmuigh den ghnáthghnó más mó luach an bhirt aonair ná EUR 5 mhilliún, cé is moite d'iasachtaí d'fhochuideachtaí nó do chuideachtaí comhlachaithe;

([10]) Ní raibh ao n athrú ar liosta na mbeart sin sna leaganacha éagsúla de na rialacha nós imeachta is infheidhme idir 2008 agus dáta an Chinnidh seo.

(j) Comhaontuithe comhair a théann thar raon feidhme an ghnáthghnó agus atá fíor-riachtanach don chuideachta;

(k) Tionscadail infheistíochta nach n-áirítear cheana féin leis an bpleanáil chorparáideach ghearrthéarmach agus mheántéarmach más mó a méid ná EUR 10 milliún i gcásanna aonair;

(21) De réir Airteagail Chomhlachais DB AG, tá 20 comhalta ar Bhord Maoirseachta DB AG. Is ionadaithe scairshealbhóirí iad 10 gcomhalta agus is ionadaithe fostaithe iad 10 gcomhalta. Maidir leis an 10 n-ionadaí scairshealbhóirí, toghann an Comhthionól Ginearálta 7 de na hionadaithe sin, agus tá sé de cheart ag an Rialtas Cónaidhme 3 chomhalta a thabhairt ar iasacht go díreach don Bhord Maoirseachta. De réir na rialacha nós imeachta do Bhord Maoirseachta DB AG, éilíonn cinntí an Bhoird Maoirseachta tromlach na vótaí a chaitear, mura gceanglaítear tromlach difriúil de réir dlí nó le hAirteagail Chomhlachais DB AG. Má bhíonn comhionannas vótaí ann mar thoradh ar vóta, beidh dhá vóta ag an gCathaoirleach i vóta eile ar an ábhar céanna.

(22) Foráiltear le rialacha nós imeachta DB Cargo don Bhord Stiúrthóirí go ndéanann a Bhord Bainistíochta cinneadh coláisteach maidir le gach ábhar a bhfuil tábhacht bhunúsach nó ábhartha ag baint leis don chuideachta, mar aon le hábhair a shanntar dó le haghaidh cinneadh comhpháirteach de réir dlí, Airteagail Chomhlachais na cuideachta nó a rialacha nós imeachta. Déantar cinntí d'aon toil nó, ina éagmais sin, trí thromlach cáilithe, ar an gcaoi chéanna agus a shonraítear in aithris 18 do Bhord Bainistíochta DB AG. Forlíontar rialacha nós imeachta Bhord Stiúrthóirí DB Cargo le catalóg éigeantach d'idirbhearta gnó ar gá formheas a fháil ó mháthairchuideachta dhíreach DB Cargo ina leith. Is iad na nithe seo a leanas a dhéantar leis na bearta sin ([11]):

(a) Gach ábhar a bhfuil tábhacht bhunúsach agus ábhartha ag baint leis;

(b) Príomhréimsí gníomhaíochta a thionscnamh agus a thréigean, athruithe bunúsacha ar eagrú na cuideachta, agus conarthaí cuideachta a thabhairt i gcrích, a leasú agus a fhoirceannadh;

(c) Cuideachtaí a bhunú;

(d) Scairshealbha a fháil, a dhíol agus a athrú (lena n-áirítear bearta comhshó agus caipitil), cé is moite de bhearta (i) nach bhfuil i gceist leo ach cuideachtaí atá faoi úinéireacht — díreach nó indíreach — DB AG amháin nó (ii) arb é is cuspóir dóibh scairsheilbh nach bhfuil comhdhlúite go hiomlán agus a bhfuil luach níos lú ná EUR 10 milliún acu;

(e) Oibríochtaí nó codanna d'oibríochtaí a fháil agus a dhíol, cé is moite de bhearta (i) nach bhfuil i gceist leo ach cuideachtaí atá faoi úinéireacht — díreach nó indíreach — DB AG amháin nó (ii) a bhfuil luach níos lú ná EUR 10 milliún acu;

(f) Fáil, díol, ualú agus diúscairt eile réadmhaoine agus ceart maoine eile dar luach EUR 10 milliún nó níos mó, lena ndéantar deonú morgáistí talún a eisiamh;

(g) Urrúis a eisiúint, iasachtaí a thógáil amach agus iasachtaí a dheonú; gan iasachtaí lasmuigh den ghrúpa lena ngabhann téarma níos lú ná bliain amháin a áireamh ná iasachtaí do DB AG agus DB Finance B.V. a dheonú agus a thógáil amach;

(h) Ráthaíochtaí agus urrúis a ghlacadh agus a dheonú lasmuigh den ghnáthghnó; Ráthaíochtaí agus urrúis a ghlacadh agus a dheonú faoi chuimsiú an ghnáthghnó de mhéid EUR 10 milliún nó níos mó;

(i) Formheas tionscadal infheistíochta, caiteachais, cíosa agus léasaithe a áirítear leis an bpleanáil chorparáideach de mhéid EUR 250 milliún nó níos mó; Formheas agus scaoileadh tionscadal a áirítear leis an bpleanáil chorparáideach ar mó a luach iomlán nó a gceanglas cothromais ná EUR 10 milliún nó níos mó ná an phleanáil; thairis sin, formheas agus scaoileadh tionscadal nach n-áirítear leis an bpleanáil chorparáideach de mhéid EUR 10 milliún nó níos mó;

(j) Athruithe ar chomhdhéanamh bord bainistíochta agus post feidhmiúcháin eile.

([11]) Mar is amhlaidh i gcás na mbeart aonair ar a dtugtar tuairisc in aithris (17), tagraíonn leaganacha níos sine de na blianta 2009 agus 2011 do thairseacha airgeadaíochta níos ísle. Freisin, tagraíonn leagan 2011 i bpointe (f) ina theannta sin do DB ML, ní hamháin do DB AG agus DB Finance B.V..

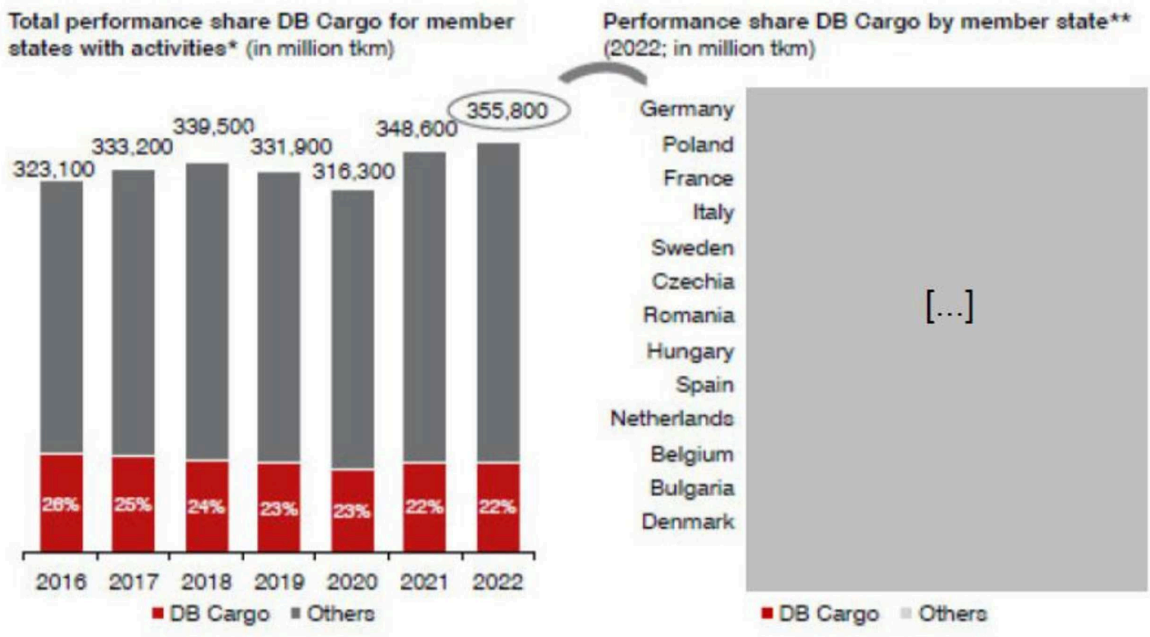
2.2. Gníomhaíochtaí DB Cargo agus suíomh ar mhargaí seirbhíse éagsúla

(23) Tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil DB Cargo ar cheann de na hoibreoirí lasta iarnróid is mó san Eoraip, agus go bhfuil ról lárnach aige maidir le hearraí a iompar ar fud an Aontais. Míníonn an Ghearmáin gurb é misean DB Cargo seirbhísí lasta iarnróid intíre agus trasteorann inbhuanaithe a sholáthar, agus béim á leagan ar astaíochtaí carbóin a laghdú agus réitigh lóistíochta iontaofa a thairiscint ar fud tionscail éagsúla.

(24) Tugann an Ghearmáin le fios freisin go n-oibríonn DB Cargo líonra ollmhór ar fud na hEorpa, agus na milliúin tonna lasta á mbogadh aige gach bliain, lena n-áirítear amhábhair, earraí tionsclaíocha agus táirgí tomhaltóirí agus go ngiarálann DB Cargo a líonra iarnróid fairsing Eorpach chun lóistíocht chomhtháite trasteorann a sholáthar, agus ailíniú le spriocanna inbhuanaitheachta an Aontais. Sa chomhthéacs sin, míníonn an Ghearmáin go bhfuil DB Cargo gníomhach in 13 Bhallstát, agus sciartha d'fheidhmíocht iomlán lasta iarnróid aige (arna thomhas i dtona-ciliméadar nó tkm) ([12]) os cionn [...] % ar an leibhéal náisiúnta sa Bheilg, sa Danmhairg, sa Fhrainc, sa Ghearmáin, san Ísiltír agus sa Rómáin (Tábla 2). Ar an iomlán, in 2022, ó Bhallstát go chéile ina bhfuil DB Cargo gníomhach, bhí sciar de thart ar [...] % den earnáil lasta iarnróid ag DB Cargo. Le Figure 2 léirítear sciar iomlán den mhargadh atá ag DB Cargo sa mhargadh inmheánach atá teoranta do na Ballstáit ina bhfuil DB Cargo gníomhach. Léirítear leis an bhFíor gur chaill DB Cargo sciartha den mhargadh idir 2016 agus 2022 i leith mhéid na n-oibreacha, i.e. tonaí-ciliméadair.

Fíor 2

Sciar DB Cargo den mhargadh san iomlán sna Ballstáit ina bhfuil gníomhaíocht DB Cargo



Foinse: Staidéar SCI/Verkehr dar dáta an 6 Meán Fómhair 2023 a chuir an Ghearmáin isteach, Leathanach 9.

(25) Tugann an Ghearmáin le fios, de bharr chomhtháthú méadaitheach mhargadh lasta iarnróid na hEorpa, go rannchuidíonn fochuideachtaí DB Cargo le hiompar trasteorann a éascú do chustaiméirí DB Cargo laistigh den Eoraip agus i dtreo na hÁise toisc gur comhlíonadh thart ar [...] % de na gníomhaíochtaí lasta iarnróid in 2022 sa Ghearmáin trí iompar trasteorann.

([12]) Ciallaíonn tona-ciliméadar nó tkm an t-aonad tomhais d'iompar earraí a sheasann d'iompar aon tona amháin (1 000 cileagram) earraí d'iarnród feadh aon chiliméadair. Tá an t-aonad sin (tkm) ríthábhachtach chun measúnú a dhéanamh ar iompar lasta iarnróid san Aontas, ós rud é go soláthraíonn sé tomhas caighdeánaithe ar an meáchan agus an fad a iompraítear earraí d'iarnród. Cuidíonn sé sin le measúireacht a dhéanamh ar fheidhmíocht oibreoirí, athruithe ar an méid lasta a rianú, agus tacú le spriocanna inbhuanaitheachta tríd an iarnród a chur chun cinn mar rogha mhalartach astaíochtaí níos ísle ar an iompar de bhóthar. Tríd an Scéim um Fhaireachán ar an Margadh Iarnróid, cumasaíonn sonraí tkm comparáidí ar fud an mhargaidh inmheánaigh, agus beartas agus infheistíocht á dtreorú chun iomaíochas iarnróid agus dul chun cinn i dtreo spriocanna laghdaithe astaíochtaí a fheabhsú.

(26) Míníonn an Ghearmáin freisin gurb é, sa Ghearmáin, DC Cargo a rinne 43 % de na gníomhaíochtaí lasta iarnróid uile in 2022, agus sciar DB Cargo ag laghdú go leanúnach agus sciar níos mó á fháil ag iomaitheoirí in earnáil lasta iarnróid na Gearmáine. Tugann an Ghearmáin le fios, cé gur sholáthair DB Cargo sciar 54 % de thrácht lasta iarnróid na Gearmáine fós in 2016, gur tháinig laghdú 11 phointe céatadáin (nó 20 %) ar a sciar le linn na seacht mbliana ina dhiaidh sin.

(27) Sa Danmhairg agus san Ísiltír, tá DB Cargo ag gníomhú mar an t-oibreoir ceannasach (tar éis gníomhaithe eile a chomhtháthú) agus [...] % agus [...] % faoi seach den mhargadh áitiúil aige.

Tábla 2

Suíomh DB Cargo ar mhargaí lasta iarnróid i mBallstáit éagsúla

Member State	DB entity	Market Share 2022 (in tkm[e])
BE	DB Cargo Belgium	[…]
BG	DB Cargo Bulgaria	
CZ	DB Cargo Czechia	
DK	DB Cargo Scandinavia	
FR	DB Cargo France	
DE	DB Cargo	
HU	DB Cargo Hungaria	
IT	DB Cargo Italia	
NL	DB Cargo Nederland	
PL	DB Cargo Polska	
RO	DB Cargo Romania	
ES	Transfesa	
SE	DB Cargo Scandinavia	

Foinse: Staidéar SCI/Verkehr dar dáta an 6 Meán Fómhair 2023 a chuir an Ghearmáin isteach, Leathanach 8.

(28) Laistigh den mhargadh iompair lasta iarnróid níos leithne, míníonn an Ghearmáin go bhfuil DB Cargo gníomhach i dtrí phríomh-fhodheighleog: (i) an deighleog lasta vaigíní aonair, (ii) an deighleog traenach aonaid, agus (iii) an deighleog iompair traschórais.

(29) Sa deighleog lasta vaigíní aonair, soláthraíonn DB Cargo seirbhísí lasta solúbtha le haghaidh lastais níos lú. Bailíonn sé vaigíní aonair ó chustaiméirí éagsúla, comhdhlúthaíonn sé iad i dtraenacha iomlána ag clóis eagraithe, agus iompraíonn sé iad ar fud na hEorpa. Tá an tseirbhís sin riachtanach do thionscail ar gá dóibh cainníochtaí níos lú earraí a iompar nach líonann traenacha iomlána.

(30) Sa deighleog traenach aonaid, tairgeann DB Cargo traenacha tiomnaithe do chustaiméirí mórmhéide, rud a chumasaíonn iompar díreach ó phointe go pointe d'earraí gan stadanna idirmheánacha. Tá an tseirbhís sin oiriúnach le haghaidh earraí builc amhail gual, cruach agus ceimiceáin, mar aon le lastais mhóra coimeádán. Cuidíonn traenacha aonaid le tionscail lóistíocht níos tapúla agus níos costéifeachtaí a áirithiú, agus iontaofacht ard thar achair fhada acu.

(31) Oibríonn DB Cargo freisin in iompar traschórais, ina n-aistrítear earraí trí úsáid a bhaint as ilmhodhanna iompair (e.g. iarnród, bóthar, farraige). Sa tsamhail sin, iompraítear coimeádáin, cabhlacha soghluaiste, agus leathleantóirí d'iarnród don chuid cianaistir den turas agus ansin aistrítear iad chuig trucailí nó longa don chuid deiridh. Tacaíonn an tseirbhís sin leis an aistriú ó bhóthar go hiarnród, astaíochtaí CO_2 a laghdú agus réitigh lóistíochta idirmhódúla a fheabhsú ar fud na hEorpa.

(32) I bhfianaise an mhéid sin, áitíonn an Ghearmáin gur féidir a mheas go ginearálta go bhfuil earnáil lasta iarnróid na hEorpa iomaíoch agus go dtagann staidéar ó 2022 a choimisiúnaigh ERFA le déanaí ar an gconclúid maidir leis an dinimic iomaíoch in earnáil lasta iarnróid na hEorpa mar a leanas: *'Tá ardleibhéal iomaíochta ann faoi láthair idir gníomhaithe lasta iarnróid. Tá oibríochtaí eachtracha na n-oibreoirí ceannasacha agus na n-iomaitheoirí idirnáisiúnta (iar-iontrálaithe nua) ag leathnú a ngníomhaíochtaí idirnáisiúnta, ag díriú go príomha ar sheirbhísí idirnáisiúnta cianaistir. Dá bhrí sin, is féidir le seoladóirí, cuideachtaí seolta agus lóistíochta, agus oibreoirí idirmhódúla rogha a dhéanamh idir roinnt oibreoirí lasta iarnróid cumasacha laistigh de thír amháin nó feadh conairí idirnáisiúnta*'. Áitíonn an Ghearmáin freisin go dtagann an staidéar céanna ar an gconclúid freisin maidir le hiomaíochas earnáil lasta iarnróid na Gearmáine mar a leanas: *'Mar thoradh air sin, d'éirigh margadh iarnróid na bpaisinéirí agus an lasta sa Ghearmáin an-iomaíoch agus bhí iontrálaithe nua ag cur dúshlán roimh Deutsche Bahn i ngach deighleog ghnólachta. Sa lá atá inniu ann, tá iomaitheoirí tar éis níos mó ná 50 % den mhargadh lasta iarnróid sa Ghearmáin a ghabháil.'*

(33) Maidir le hearnáil lasta iarnróid na Gearmáine, áitíonn an Ghearmáin, agus deighleoga éagsúla gnólachta na hearnála lasta iarnróid á meas mar a shonraítear thuas, gurbh é DB Cargo an soláthraí iompair vaigíní aonair ba thábhachtaí go mór laistigh den Ghearmáin in 2022 agus thart ar [...] % de na méideanna iompair vaigíní aonair uile aige. Áitíonn an Ghearmáin gur féidir an easpa iomaitheoirí móra sa deighleog ghnólachta sin a mhíniú toisc go bhfuil an deighleog iompair vaigíní aonair ag déanamh caillteanais go córasach le roinnt blianta anuas agus, dá bhrí sin, nach bhfuil sí tarraingteach d'iontrálaithe nua gan fhóirdheontais.

(34) I ndáil leis sin, áitíonn an Ghearmáin, cé go n-athróidh DB Cargo a dheighleog ghnólachta chun feabhas a chur ar éifeachtúlacht agus ar cháilíocht táirge, ó 2023, go bhfuil an Ghearmáin i mbun tacaíocht Stáit a mhéadú d'iompar vaigíní aonair.

(35) Maidir le hiompar traschórais, míníonn an Ghearmáin freisin nach bhfuil córas táirgthe comhtháite iompair ag DB Cargo agus, cé go raibh sciar de thart ar [...] % den trácht sa Ghearmáin ag DB Cargo in 2022, go bhfuil iomaíocht atá ag éirí níos láidre agus níos éagsúlaithe roimhe ó, i measc cuideachtaí eile, Metrans, HUPAC, TX Logistik agus SBB Cargo International.

(36) Sa deighleog traenach aonaid, tugann an Ghearmáin le fios go raibh sciar [...] % go [...] % ag DB Cargo sna méideanna lasta iarnróid sa Ghearmáin in 2022 agus measann sí gur sciar measartha den mhargadh é agus cúlra DB Cargo mar an gnóthas ceannasach lasta iarnróid á chur san áireamh. Sa deighleog sin, tá iomaíocht láidir roimh DB Cargo ó Captrain Deutschland (cuid de ghrúpa SNCF), TX Logistik (gnólacht lóistíochta uile-Eorpach neamhspleách) agus líon mór iomaitheoirí níos lú.

(37) Le Tábla 3, soláthraítear forbhreathnú ar sciar DB Cargo de na méideanna lasta iarnróid sna Ballstáit sin ina bhfuil sé gníomhach (ó 2022).

Tábla 3

Suíomh DB Cargo in aghaidh na gníomhaíochta i mBallstáit éagsúla

Member State	DB Cargo share Total rail freight sector	DB cargo share SWL transport	DB cargo share Intermodal	DB cargo share Block train
Belgium	[...]			
Bulgaria				
Czechia				
Denmark				
France				
Germany				
Hungary				
Italy				
Netherlands				
Poland				
Romania				
Spain				
Sweden				

Source: SCI Verkehr

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 31 Deireadh Fómhair 2023, Leathanach 28.

(38) Tugann an Ghearmáin le fios nach soláthraíonn DB Cargo ach sciartha beaga den mhéid iomlán iompair i bhformhór na mBallstát ábhartha. I ndáil leis sin, cuireann an Ghearmáin i dtábhacht go láidir nach sáraíonn DB Cargo sciar [...] % ach amháin sa Danmhairg ([13]), sa Ghearmáin agus san Ísiltír ([14]) agus, i bhformhór na mBallstát, go soláthraíonn DB Cargo fiú níos lú ná [...] % de na seirbhísí lasta iarnróid.

2.3. **Na bearta atá faoi réir an imscrúdaithe**

(39) Sainaithníodh leis an gCinneadh Tosaigh na ceithre bheart seo a leanas a deonaíodh i bhfabhar DB Cargo. Tugtar tuairisc orthu sa roinn seo agus na soiléirithe fíorasacha a sholáthair an Ghearmáin agus páirtithe leasmhara le linn an nós imeachta imscrúdaithe á gcur san áireamh.

2.3.1. *Cúiteamh ar chaillteanais bhliantúla DB Cargo faoin gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú ('Beart 1')*

(40) Tá DB Cargo ag aistriú a chuid caillteanas chuig a mháthairchuideachta ar bhonn comhaontú maidir le rialú agus maidir le brabús agus caillteanas a aistriú a cuireadh i bhfeidhm ó bhí an 1 Eanáir 2012 ann ('CBCA' nó an 'comhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú').

(41) Tugadh CBCA i gcrích an 25 Deireadh Fómhair 2012 idir DB Cargo (ar ar tugadh DB Schenker Rail Deutschland AG an tráth sin) agus a mháthairchuideachta (DB ML an tráth sin, a bhí 100 % faoi úinéireacht DB AG é féin) mar chuid de chonradh a ainmníodh mar chomhaontú chun brabúis a rialú agus a aistriú (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) ([15]). De bhun CBCA, gheall máthairchuideachta DB Cargo (go dtí 2016 DB ML, agus, ó ionsú DB ML in 2016, DB AG) caillteanais DB Cargo a chumhdach go huathoibríoch ag deireadh gach bliana airgeadais. Ar a sheal, má dhéanann DB Cargo brabúis ag deireadh bliana airgeadais, geallann DB Cargo na brabúis sin a aistriú go huathoibríoch chuig a mháthairchuideachta.

(42) Ós rud é gur ceapadh CBCA mar *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, tá impleachtaí aige freisin maidir le bainistiú na fochuideachta a bhí faoi rialú ('*beherrscht*') na máthairchuideachta faoin gcomhaontú. De réir CBCA, chuir DB Cargo bainistiú ghnóthaí gnó a chuideachta faoi rialú DB ML. Dá réir sin, bhí Bord Stiúrthóirí DB ML i dteideal treoir a thabhairt do Bhord Stiúrthóirí DB Cargo maidir le bainistiú ghnóthaí gnó na cuideachta. Mar sin féin, d'fhan bainistíocht agus ionadaíocht an ghnó le Bord Stiúrthóirí DB Cargo. Thairis sin, le ceart DB ML treoir a thabhairt do Bhord Stiúrthóirí DB Cargo, eisiadh an fhéidearthacht treoir a thabhairt do Bhord Stiúrthóirí DB Cargo maidir le CBCA a leasú, a choinneáil ar bun nó a fhoirceannadh.

(43) Bhunaigh CBCA aontacht fhioscach freisin idir DB Cargo agus DB AG. Áirítear leis sin aontacht fhioscach chun críoch cánach ioncaim agus aontacht fhioscach chun críoch CBL. Leis an aontacht cánach ioncaim atá nasctha le CBCA, is féidir brabúis agus caillteanais grúpchuideachtaí éagsúla a fhritháireamh in aghaidh a chéile seachas cánacha ioncaim a íoc le haghaidh gach fochuideachta aonair. Eascraíonn an aontacht fhioscach chun críocha CBL ó CBCA lena mbunaítear rialú DB ML (agus DB AG ina dhiaidh sin) ar DB Cargo. Mar thoradh ar an aontacht fhioscach chun críocha CBL, ní bhíonn sreabha inmheánacha faoi réir CBL.

([13]) Maidir le sciar DB Cargo den mhargadh lasta iarnróid sa Danmhairg, áitíonn an Ghearmáin nach iomchuí an Danmhairg a mheas mar mhargadh geografach lasta iarnróid ach mar thír idirthurais agus, sa chomhthéacs sin, gur ghlac DB Cargo seilbh ar an oibreoir ceannasach náisiúnta in 2001 agus go soláthraíonn sé seirbhísí lasta iarnróid chun an Ghearmáin mar an geilleagar Eorpach is mó a nascadh le Críoch Lochlann.

([14]) Maidir le sciar DB Cargo den mhargadh lasta iarnróid san Ísiltír, áitíonn an Ghearmáin, cosúil leis an Danmhairg, go bhfuil méid lasta iarnróid na hÍsiltíre réasúnta íseal (thart ar 5 % de mhéid na Gearmáine) agus, mar atá sa Danmhairg, gur ghlac DB Cargo seilbh ar an oibreoir ceannasach náisiúnta in 2001 ar chúiseanna idirthurais agus nascachta trastíre amhail calafoirt na hÍsiltíre agus na Beilge a nascadh le Genova tríd an nGearmáin agus an Mhuir Thuaidh a nascadh leis an Meánmhuir tríd an mBeilg agus tríd an bhFrainc. Dá bhrí sin, áitíonn an Ghearmáin nach iomchuí an Ísiltír a mheas mar mhargadh geografach lasta iarnróid atá neamhspleách ar earnálacha lasta iarnróid a tíortha comharsanachta.

([15]) Is cineál comhaontaithe é *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* arna rialú ag § 291 agus §§ 293 *et seq*. *Aktiengesetz*. De réir § 293(1) AktG, ní thiocfaidh comhaontuithe a rialaítear le §§ 291 *et seq*. i bhfeidhm ach amháin le formheas an chomhthionóil ghinearálta. Ceanglaítear leis an rún tromlach trí cheathrú ar a laghad den scairchaipiteal a léirítear nuair a ritear an rún. Leis na hairteagail chomhlachais, féadtar foráil a dhéanamh maidir le tromlach caipitil níos mó agus ceanglais eile.

(44) Síníodh CBCA idir DB ML mar mháthairchuideachta agus DB Cargo an 25 Deireadh Fómhair 2012 ([16]). D'fhormheas Tionóil Ghinearálta DB ML agus DB Cargo faoi seach CBCA an 26 Deireadh Fómhair 2012. Foráladh leis an gcomhaontú dá chur i bhfeidhm cúlghabhálach ón 1 Eanáir 2012 ([17]).

(45) An tráth a síníodh CBCA idir DB ML agus DB Cargo, bhí comhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú i bhfeidhm freisin idir DB AG agus DB ML ([18]). De bhun an chomhaontaithe sin, gheall DB AG caillteanais DB ML a chumhdach go huathoibríoch ag deireadh gach bliana airgeadais fad a bhí an comhaontú i bhfeidhm. Ar a sheal, gheall DB ML a bhrabúis a aistriú go huathoibríoch chuig DB AG ag deireadh gach bliana airgeadais. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh tionchar díreach a bheith ag aon tionchar ar staid airgeadais DB ML de bharr CBCA 2012 idir DB ML agus DB Cargo ar bhuiséad DB AG. Lean an comhaontú sin maidir le brabús agus caillteanas a aistriú idir DB AG agus DB ML de bheith i bhfeidhm go dtí an cumasc idir an dá chuideachta in 2016.

(46) An 26 Lúnasa 2016, mar chuid den chumasc idir DB AG agus DB ML, aistríodh CBCA a tugadh i gcrích idir DB ML agus DB Cargo chuig DB AG. Chuaigh DB AG, mar an mháthairchuideachta nua, i mbun chearta agus oibleagáidí DB ML maidir le DB Cargo. An tráth céanna, fágadh an comhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú a tugadh i gcrích in 2003 idir DB AG agus DB ML gan aon chuspóir.

(47) Áitíonn an Ghearmáin go raibh slabhra CBCAnna (a raibh leibhéil éagsúla fochuideachtaí sealbhaíochta acu) i bhfeidhm i gcónaí sa tréimhse idir an 31 Nollaig 1999 agus aistriú CBCA in 2016 ó DB ML go DB AG a raibh DB Cargo mar an fhochuideachta a ndearnadh difear di ar deireadh agus DB AG mar an mháthairchuideachta a ndearnadh difear di ar deireadh. Idir an 1 Meitheamh 1999 agus an 31 Nollaig 1999, bhí CBCA díreach idir DB AG agus DB Cargo i bhfeidhm.

(48) De réir théarmaí CBCA, bhí fad tosaigh 5 bliana aige (i.e. ón 1 Eanáir 2012 go dtí an 31 Nollaig 2016), nach bhféadfaí é a fhoirceannadh lena linn ach amháin ar chúiseanna tábhachtacha (*'wichtige Gründe'*). Foráiltear le CBCA go bhfuil DB ML i dteideal é a fhoirceannadh go háirithe ar chúiseanna tábhachtacha i gcás ina scoireann sé de thromlach na gceart vótála a bheith aige in DB Cargo.

(49) Míníonn an Ghearmáin freisin go bhfuil údaráis chánach na Gearmáine den tuairim nach féidir ach le himthosca an-eisceachtúil údar a thabhairt le foirceannadh urghnách CBCA le linn na híostéarma 5 bliana. I ndáil leis sin, tagraíonn an Ghearmáin do na treoirlínte maidir le cáin chorparáide d'údaráis chánach na Gearmáine (*'Körperschaftsteuerrichtlinien'* — KStR), ina luaitear, má fhoirceannfar CBCA, nach bhfuil i bhfeidhm fós ar feadh 5 bliana as a chéile, trí fhógra um fhoirceannadh nó trí chomhaontú frithpháirteach, go mbeidh éifeacht leis an gcomhaontú go ceann na mblianta inar cuireadh chun feidhme é chun críoch cánach má tá an foirceannadh bunaithe ar chúiseanna tábhachtacha. Féadfar a mheas go bhfuil cúiseanna tábhachtacha ann go háirithe i gcás díol nó rannchuidiú rannpháirtíocht na máthairchuideachta, cumasc, díchumasc nó leachtú na máthairchuideachta nó na fochuideachta. Má bhí sé soiléir cheana féin tráth a tugadh an comhaontú i gcrích go gcuirfí deireadh le CBCA roimh dheireadh na chéad 5 bliana, ní ghlactar leis go bhfuil cúiseanna tábhachtacha ann. Mura bhfuil cúiseanna tábhachtacha ann, measfar go bhfuil CBCA neamhéifeachtach faoin dlí cánach ón tús ([19]).

(50) De réir na Gearmáine, bunaithe ar threoirlínte údaráis chánach na Gearmáine, ní bheadh údar le foirceannadh luath ach amháin i gcás idirbhearta den sórt sin atá inchomparáide le díol nó le haon bheart athstruchtúrúcháin bhunúsaigh eile as a n-eascraíonn athrú ar úinéireacht agus/nó ar rialú. Ní raibh aon teagmhas truiceartha inchomparáide ann le linn na híostréimhse tosaigh 5 bliana, a thabharfadh údar le foirceannadh CBCA. Ní raibh ach bearta atheagrúcháin inmheánaigh i gceist leis na hathruithe ar an struchtúr corparáideach a tharla le linn na tréimhse ó 1999 go dtí an lá atá inniu ann agus is léir nár cháiligh siad mar chúiseanna tábhachtacha.

([16]) Shínigh beirt chomhaltaí de Bhord Stiúrthóirí ('Vorstand') DB ML agus beirt chomhaltaí de Bhord Stiúrthóirí DB Schenker Rail Deutschland AG an comhaontú.

([17]) Foilsíodh CBCA sa chlár tráchtála le haghaidh DB Cargo — ceanglas maidir le bailíocht an chomhaontaithe — an 18 Nollaig 2012.

([18]) Tugadh an CBCA sin i gcrích in 2003.

([19]) Foclaíocht bhunaidh i mír (6) de KStR R14.5: *'Wird der GAV, der noch nicht fünf aufeinanderfolgende Jahre durchgeführt worden ist, durch Kündigung oder im gegenseitigen Einvernehmen beendet, bleibt der Vertrag für die Jahre, für die er durchgeführt worden ist, steuerrechtlich wirksam, wenn die Beendigung auf einem wichtigen Grund beruht. Ein wichtiger Grund kann insbesondere in der Veräußerung oder Einbringung der Organbeteiligung durch den Organträger, der Verschmelzung, Spaltung oder Liquidation des Organträgers oder der Organgesellschaft gesehen werden. Stand bereits im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses fest, dass der GAV vor Ablauf der ersten fünf Jahre beendet werden wird, ist ein wichtiger Grund nicht anzunehmen. Liegt ein wichtiger Grund nicht vor, ist der GAV von Anfang an als steuerrechtlich unwirksam anzusehen.'*

(51) Foráiltear freisin le CBCA, tar éis an fhaid tosaigh 5 bliana, go gcuirfear síneadh bliana breise leis go huathoibríoch ag deireadh gach bliana airgeadais, ach amháin má chinneann ceann amháin den dá pháirtí é a fhoirceannadh. Chun CBCA a fhoirceannadh, ní mór don pháirtí faoi seach fógra 3 mhí a thabhairt, i.e. chun go dtiocfaidh foirceannadh i bhfeidhm an bhliain airgeadais ina dhiaidh sin de DB Cargo, ní mór don pháirtí fógra faoi fhoirceannadh CBCA a thabhairt 3 mhí ar a laghad roimh dheireadh bhliain airgeadais reatha DB Cargo.

(52) Tráth a glacadh an Cinneadh Tosaigh, bhí CBCA fós i bhfeidhm agus níor beartaíodh é a fhoirceannadh. Le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, áfach, chuir an Ghearmáin an Coimisiún ar an eolas gur foirceannadh CBCA idir DB AG agus DB Cargo le héifeacht ó dheireadh 2024.

(53) Ó tháinig CBCA atá ann faoi láthair i bhfeidhm, níor aistríodh aon bhrabús ó DB Cargo chuig DB AG (nó roimh 2016, chuig DB ML). Bunaithe ar CBCA a tugadh i gcrích in 2012, chumhdaigh máthairchuideachta (DB ML agus DB AG ina dhiaidh sin) DB Cargo a chaillteanais. Ós rud é gur aistríodh gach caillteanas a gineadh, tugadh cosaint do DB Cargo ar dhifear a dhéanfadh a chaillteanais ar a chlár comhardaithe, agus, dá bhrí sin, ar aon tionchar diúltach airgeadais a bheadh ag na caillteanais charntha. Le Table 4 léirítear forbairt chaipiteal suibscríofa agus chothromas iomlán DB Cargo agus a gcaillteanais bhliantúla ghinte, de réir ráiteas airgeadais bliantúil DB Cargo ([20]), go dtí an 31 Nollaig 2023.

Tábla 4

Caillteanais chothromais agus bhliantúla DB Cargo a chumhdaigh a mháthairchuideachta bunaithe ar CBCA 2012 go dtí an 31 Nollaig 2023

(EUR milliún)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Caipiteal suibscríofa	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Cothromas iomlán	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Caillteanais bhliantúla	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Comhfhreagraíonn an méadú EUR 21 mhilliún seo i gcomparáid leis an mbliain roimhe do mhéadú ar an gcúlchiste caipitil de bharr aistriú na scaireanna uile in DB Cargo Logistics GmbH, a bhí seilbh Schenker AG roimhe seo, chuig DB Cargo AG.

([2]) Méadaíodh an caipiteal suibscríofa faoi EUR 6 000 i ndáil leis an ranníocaíocht (Einlage) de shé rannpháirtíocht (Beteiligungen). Aistríodh luach ranníocaíocht na sé rannpháirtíocht a sháraíonn an méadú ar chaipiteal suibscríofa chuig an gcúlchiste caipitil de luach EUR 105 mhilliún.

Foinse: Ráitis airgeadais DB Cargo 2012 go 2023.

(54) Is é an bunús atá le bainistíocht chorparáideach DB Cargo pleananna straitéiseacha lár téarma DB Cargo ('pleananna lár téarma'). Gach bliain, tugtar na pleananna lár téarma sin chun críche i mí Dheireadh Fómhair agus cuirtear faoi bhráid Bhord Maoirseachta DB Cargo iad lena bhformheas thart ar mhí na Samhna/mí na Nollag. Déantar pleananna lár téarma DB Cargo a chomhordú go bliantúil le DB AG agus bíonn siad mar chuid den phleanáil lár téarma ar fud an ghrúpa. Ina theannta sin, tá na bearta agus na coincheapa a áirítear leis na pleananna lár téarma san áireamh freisin le próiseas cinnteoireachta DB AG (ach amháin má tá na straitéisí comhordaithe ar leithligh cheana féin le DB AG).

([20]) Arna ullmhú i gcomhréir le forálacha Chód Tráchtála na Gearmáine (Handelsgesetzbuch — HGB) agus an Aktiengesetz.

(55) De réir na Gearmáine, tá ullmhú phleananna lár téarma DB Cargo faoi réir próiseas fairsing a mhaireann roinnt míonna ina bhfuil baint ag straitéis agus ranna rialúcháin DB Cargo agus DB AG. Tá pleanáil méideanna agus praghsanna bunaithe ar anailísí a dhéanann staitisticí oifigiúla agus institiúidí réamhaisnéise eacnamaíocha seanbhunaithe (e.g. Oxford Economics, Eurostat, Oifigí Staidrimh Náisiúnta) ar fhorbairtí sa mhargadh eacnamaíoch agus ar fhorbairtí iomaíocha. Tógtar staitisticí den sórt sin in éineacht le sonraí inmheánacha, tiomsaíonn ranna straitéise DB Cargo agus DB AG na sonraí a tháirgeann na hinstitiúidí staidrimh oifigiúla agus réamhaisnéise eacnamaíche chun réamhaisnéisí margaidh iompair le haghaidh iompar lasta a tháirgeadh. Déantar na toimhdí maidir le forbairt costais eintiteas intíre a rialáil go lárnach le haghaidh aonaid ghnó uile DB AG agus tá siad bunaithe ar na foinsí sonraí neamhspleácha thuasluaite. Áirítear le príomhchatagóirí costais, e.g. pá/tuarastail, breosla/fuinneamh agus muirir rianrochtana. Ina theannta sin, cuirtear éifeachtaí ó chláir straitéise agus éifeachtúlachta leanúnacha san áireamh. Thairis sin, déanann bainistíocht sócmhainní DB Cargo pleanáil mhionsonraithe infheistíochta agus tionscadail chun a bheith in ann an phleanáil méideanna a chomhlíonadh go hoibríochtúil.

(56) Baineann na pleananna lár téarma le sprioc pleanála 5 bliana, mar shampla, bhain an plean lár téarma a cuireadh faoi bhráid Bhord Maoirseachta DB Cargo an 9 Nollaig 2016 leis an tréimhse pleanála 2017 go 2021. Tá na pleananna lár téarma thart ar 40 leathanach suas le 159 leathanach (plean lár téarma 2015 ina bhfuil roinn sách cuimsitheach maidir leis an tionscadal 'Zukunft Bahn'). I gcás gach bliana, tá (inter alia) réamh-mheastacháin feidhmíochta agus airgeadais do na 5 bliana ina dhiaidh sin sna pleananna lár téarma. I gcás ghrúpa DB Cargo, mar aon le DB Cargo, tá sonraí ráitis ioncaim agus cláir chomhardaithe sna pleananna sin. I gcás fochuideachtaí eile, áirítear táscairí roghnaithe. Is iad corrlach Tuillimh Roimh Ús agus Cáin agus Toradh ar Chaipiteal a Úsáidtear na príomhtháscairí brabúsachta a úsáidtear agus leagtar amach spriocleibhéil ina leith freisin ([21]). Thuar na pleananna lár téarma uile a táirgeadh le linn na tréimhse atá faoi imscrúdú brabúis roimh cháin ar a laghad ag deireadh na tréimhse pleanála. Le Table 5 léirítear Ioncam oibriúcháin tar éis úis ([22]), corrlach tuillimh roimh ús agus cáin, agus toradh ar chaipiteal a úsáidtear le haghaidh gach plean lár téarma ([23]) a táirgeadh idir 2011 agus 2021. Baineann na figiúirí a léirítear i dTábla 5 le DB Cargo AG.

Tábla 5

Pleananna lár téarmacha 2011 go 2021

(tuilleamh roimh cháin in EUR milliún)

		1ú bliain phleanála	2ú bliain phleanála	3ú bliain phleanála	4ú bliain phleanála	5ú bliain phleanála
2011	Ioncam oibriúcháin tar éis úis ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear ([3])	-	-	-	-	-
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	-

([21]) Úsáidtear toradh ar chaipiteal a úsáidtear mar tháscaire a bhfuil spriocleibhéal aige ó bhí phlean lár téarma 2015 ann. Roimh an mbliain sin, ba chosúil nár úsáideadh ach corrlach tuillimh roimh ús agus cáin mar tháscaire sprice feidhmíochta.

([22]) A úsáidtear sa Chinneadh seo mar athróg ionadach le haghaidh Tuillimh roimh Cháin mura n-áirítear tuilleamh roimh cháin go sainráite leis an bplean lár téarma ábhartha.

([23]) Cé gurb é tuilleamh iarchánach ('*Ergebnis nach Steuern*') DB Cargo AG (lena n-áirítear fochuideachtaí intíre) an bunús le ríomh na mbrabús agus na gcaillteanas atá le haistriú faoi CBCA, a ríomhtar de réir phrionsabail chuntasaíochta HGB, leanann na pleananna lár téarma na Caighdeáin Idirnáisiúnta um Thuairisciú Airgeadais (IFRS). Go dtí plean lár téarma 2018, ní áirítear leis na réamhaisnéisí ach an t-ioncam oibriúcháin tar éis úis mar thoradh deiridh na réamhaisnéise brabúis agus caillteanais.

(tuilleamh roimh cháin in EUR milliún)

		1ú bliain phleanála	2ú bliain phleanála	3ú bliain phleanála	4ú bliain phleanála	5ú bliain phleanála
2012	Ioncam oibriúcháin tar éis úis ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	-
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	-
2013	Ioncam oibriúcháin tar éis úis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	-
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	-
2014	Ioncam oibriúcháin tar éis úis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin					
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	-
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	-
2015	Ioncam oibriúcháin tar éis úis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	-	-	-	-	[…]
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	-	-	-	-	13.0 %
2016	Ioncam oibriúcháin tar éis úis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(tuilleamh roimh cháin in EUR milliún)

		1ú bliain phleanála	2ú bliain phleanála	3ú bliain phleanála	4ú bliain phleanála	5ú bliain phleanála
2017	Ioncam oibriúcháin tar éis úis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear ([3])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Ioncam oibriúcháin tar éis úis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	-	-	-	-	-
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Ioncam oibriúcháin tar éis úis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	-	-	-	-	-
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	Tuilleamh roimh cháin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear ([3])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	Tuilleamh roimh cháin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin	-	-	-	-	-
	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear ([3])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sprioc an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

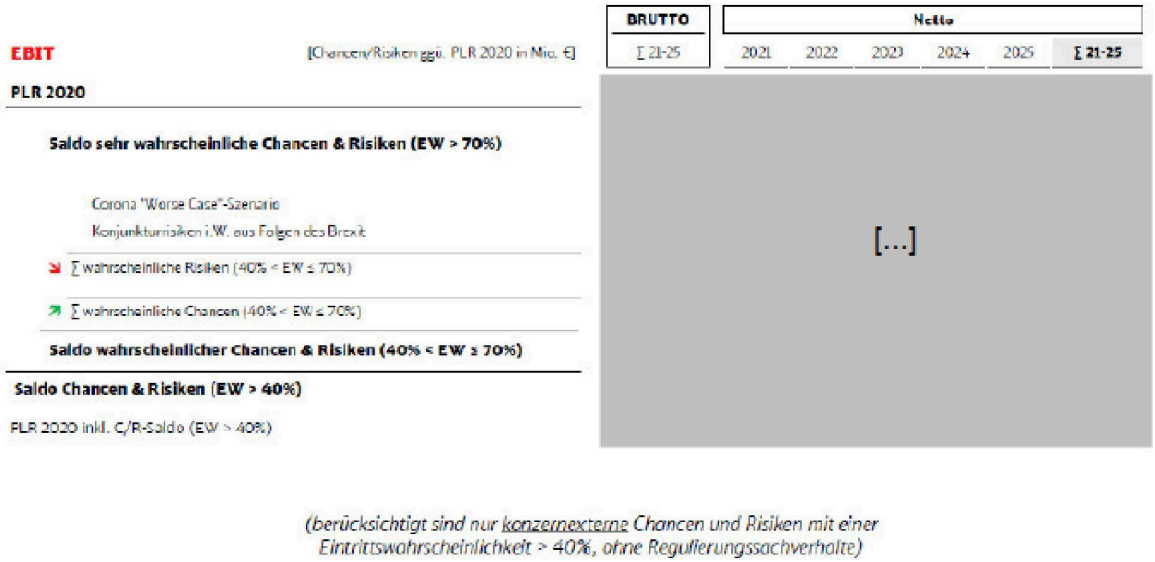
([1]) Tagraíonn an plean d'ioncam oibriúcháin II ('Betriebsergebnis II'), a thuigeann an Coimisiún gurb ionann é agus Ioncam oibriúcháin tar éis úis.
([2]) In % den ioncam
([3]) Cé nach n-úsáidtear toradh ar chaipiteal a úsáidtear mar tháscaire feidhmíochta roimh 2015, áirítear caipiteal a úsáidtear leis na pleananna lár téarma
([4]) Ioncam oibriúcháin tar éis úis ('operatives Ergebnis nach Zinsen').
([5]) Níl réamhaisnéisí toraidh ar chaipiteal a úsáidtear ar fáil ach do ghrúpa DB Cargo.
Foinse: Pleananna lár téarma DB Cargo a chuir an Ghearmáin isteach.

(57) Le cois na pleanála airgeadais, áirítear leis na pleananna lár téarma anailísí fairsinge ar fhorbairtí margaidh atá ann faoi láthair agus atá beartaithe lena n-áirítear a dtionchar ar fheidhmíocht, agus, ó 2016 ar aghaidh, tuairisc agus measúnú ar straitéisí agus ar bhearta a glacadh chun feabhas a chur ar fheidhmíocht DB Cargo, lena n-áirítear tuairisc agus measúnú ar bhearta atá le glacadh laistigh de DB Cargo i gcomhthéacs tionscnaimh athstruchtúrúcháin ar fud ghrúpa DB amhail '*Zukunft Bahn*' nó '*Starke Schiene*' (iarnród láidir, le 'Starke Cargo' — Cargo láidir mar thionscnamh comhlántach a bhaineann go sonrach le DB Cargo). Thairis sin, áirítear leis na pleananna freisin comparáidí idir pleananna lár téarma a bhí ann roimhe seo agus mínithe ar athruithe ar an bpleanáil roimhe seo.

(58) Thairis sin, ó bhí plean lár téarma 2015 ann, áirítear freisin leis na pleananna réamhaisnéis ar rioscaí agus ar dheiseanna, a d'fhéadfadh tionchar a bheith acu ar thuilleamh roimh ús agus cáin agus a bhfuil dóchúlacht go bhfíorófar iad cionn 40 % acu, ach nach n-áirítear le cás bunlíne na pleanála. I bpleananna na mblianta 2017, 2019, agus 2020, níor sainaithníodh ach rioscaí breise sa chatagóir sin. Níor sainaithníodh deiseanna breise. Féadfaidh na rioscaí breise sin a bheith mór mar is léir i bplean 2020 don tréimhse 2021 go 2025, mar a léirítear in Figure 3: Risks and opportunities mid-term plan for 2021-2025 ([24]).

Fíor 3:

Plean lár téarma maidir le rioscaí agus deiseanna le haghaidh 2021-2025



Foinse: plean lár téarma 2020 a chuir an Ghearmáin isteach ([25]).

([24]) Sa chás sin, ba é an riosca mór, nár áiríodh leis an gcás bunlíne, fás laghdaithe ar an margadh.

([25]) *Aistriúchán ar an mbunleagan Gearmáinise:*
An chéad ró: Comhlán-Glan
An dara ró: deiseanna/rioscaí i leith PLR 2020 i milliúin EUR
An ceathrú ró: comhardú deiseanna agus rioscaí an-dóchúil (ionchas > 70 %)
An cúigiú ró: Cás Corona 'Cás níos measa'
An séú ró: rioscaí don timthriall eacnamaíoch sa chiall níos leithne mar iarmhairt ar Brexit
An seachtú ró: rioscaí dóchúla (40 % < ionchas ≤ 70 %)
An t-ochtú ró: deiseanna dóchúla (40 % < ionchas ≤ 70 %)
An naoú ró: comhardú deiseanna agus rioscaí dóchúla (40 % < ionchas ≤ 70 %)
An deichiú ró: comhardú deiseanna agus rioscaí (ionchas > 40 %)
An t-aonú ró déag: PLR 2020 lena n-áirítear comhardú deiseanna/rioscaí (ionchas > 40 %)
Lúibíní: (ní áirítear ach deiseanna agus rioscaí seachtracha grúpa amháin ag a bhfuil luach ionchais > 40 % seachas cásanna rialála).

(59) Mar aon leis na pleananna lár téarma, táirgtear doiciméid ócáideacha a bhaineann le straitéisí gnó ar bhonn neamhrialta freisin, mar shampla, le haghaidh cruinnithe urghnácha Bhord Maoirseachta DB Cargo, amhail cruinniú mhí Eanáir 2017 maidir le tionscadal Zukunft Bahn agus straitéisí DB Cargo a phléitear iontu ([26]). I gcás anailísí ad hoc speisialaithe agus tuarascálacha margaidh sa mhargadh iompair lasta, úsáidtear soláthraithe seachtracha speisialaithe amhail SCI Verkehr. Ullmhaíonn ranna inmheánacha tuarascálacha tráchta mionsonraithe.

(60) De réir na Gearmáine, sa tréimhse ó 2012 go dtí thart ar 2019, ba í an deighleog lasta vaigíní aonair an phríomhchúis le caillteanais DB Cargo. Ó 2019/2020 ar aghaidh, ní féidir deighilt shoiléir idir na héifeachtaí sin a aithint a thuilleadh, contrártha don mhéid a bhí amhlaidh sa tréimhse roimhe sin. Léirítear le Tábla 6 nach bhféadfadh aon cheann de na deighleoga (lasta vaigíní aonair, traein aonaid, iompar traschórais) brabúsacht a bhaint amach sa tréimhse sin a raibh tionchar ag paindéim COVID-19 uirthi. Mar sin féin, ba iad na caillteanais sa deighleog lasta vaigíní aonair, a rinne thart ar 30 % de láimhdeachas DB Cargo sa tréimhse 2020-2022, níos mó ná leath de na caillteanais iomlána sa tréimhse chéanna.

Tábla 6

Deighilt tuillimh roimh ús agus cáin 2012-2022

(EUR milliún)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Lasta Vaigíní Aonair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Traein Aonaid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Iompar Traschó-rais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 9 Samhain 2023.

(61) In 2019, choimisiúnaigh DB AG staidéar le Oliver Wyman, SCI Verkehr agus CK Rail & Logistics ar an earnáil lasta vaigíní aonair (Staidéar '*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs*' — Athbhreithniú straitéiseach ar Lasta Vaigíní Aonair; 'an staidéar ar lasta vaigíní aonair'). Rinneadh an staidéar ar lasta vaigíní aonair a dhátú i mí Dheireadh Fómhair 2019 agus leasaíodh beagán é i mí Eanáir 2020 gan aon tionchar ar chonclúid an staidéir. Áiríodh leis tuairisc agus measúnú ar an margadh lasta vaigíní aonair ina iomláine sa Ghearmáin agus san Eoraip, tuairisc agus measúnú ar dheighleog lasta vaigíní aonair DB Cargo, mar aon le bealaí chun cinn féideartha do dheighleog lasta vaigíní aonair DB Cargo.

(62) Ba iad seo a leanas na bealaí malartacha chun cinn a sainaithníodh sa staidéar ar lasta vaigíní aonair:

(1) Tuilleadh forbartha ar an deighleog agus faoiseamh breise agus tacaíocht Stáit: Dhéanfaí an deighleog lasta vaigíní aonair a fhorbairt a thuilleadh agus optamú spriocdhírithe na samhla gnó agus clár fáis agus nuálaíochta. Dhéanfaí feidhmíocht iompair agus cumhdach limistéir a mhéadú. Bheadh gá le faoiseamh spriocdhírithe chun tacú le hoibriú lasta vaigíní aonair. Dhéanfaí infheistíochtaí sa nuachóiriú agus, dá bhrí sin, sa mhéadú fadtéarmach ar éifeachtúlacht a chur chun cinn.

(2) Tuilleadh forbartha gan tacaíocht bhreise Stáit: Dhéanfaí an deighleog lasta vaigíní aonair a fhorbairt ar bhealach ina dtacódh sí le haistriú an tráchta lasta ón mbóthar go dtí an t-iarnród. Dhéanfaí optamú comhchosúil na samhla gnó (mar atá sa rogha tuilleadh forbartha agus faoisimh agus tacaíochta Stáit) mar aon le clár fáis agus nuálaíochta a chur chun feidhme. Mar sin féin, de bharr acmhainneacht infheistíochta theoranta de bharr easpa tacaíochta rialtais, thabharfaí aghaidh go roghnaitheach ar infheistíochtaí i nuálaíochtaí agus i bhfás agus chuirfí siar iad.

([26]) Idir 2009 agus 2015, i gcomhthéacs an 'phróisis bainistíochta straitéisí' laistigh de ghrúpa DB, chuir na deighleoga gnólachta éagsúla a straitéisí faoi bhráid bhainistíocht an ghrúpa. Cuireadh deireadh leis an bpróiseas tráthrialta sin in 2016.

(3) Díriú ar chroí-chustaiméirí: Sa chás seo, bheadh an deighleog lasta vaigíní aonair laghdaithe chun díriú ar chroílár eacnamaíoch. Bhí sé d'aidhm ag an gcur chuige dírithe an tairiscint a ailíniú le 'príomhchustaiméirí' ([27]) a bhfuil trácht mór cobhsaí acu. Dhéanfaí athbhreithniú ar stáisiúin iompair lasta nárbh fhéidir a oibriú ar bhealach costéifeachtach (*'eigenwirtschaftlich'*) in éineacht le custaiméirí, agus é d'aidhm aige sin praghsáil lena gcumhdaítear costais a bhaint amach. Mura bhféadfaí teacht ar réiteach lena gcumhdaítear costais leis na custaiméirí, chuirfí deireadh leis an tseirbhís chuig an stáisiún iompair lasta. Ní dhéanfaí ach stáisiúin iompair lasta ag a bhfuil méid vaigín amháin nó níos mó in aghaidh an lae oibre a sheirbheáil go tráthrialta gan aon mhuirear breise.

(4) An deighleog a dhúnadh: baineann an cás seo le scor ordúil ó lasta vaigíní aonair.

(63) Bhreithnigh an staidéar ar lasta vaigíní aonair na ranníocaíochtaí seo a leanas ón deighleog lasta vaigíní aonair le tuilleamh DB Cargo in 2023 agus 2030 faoi na ceithre chás a breithníodh:

Tábla 7

Ranníocaíocht gach cáis le tuilleamh DB Cargo in 2023 agus 2030

(EUR milliún)

	Forbairt le tacaíocht Stáit	Forbairt gan tacaíocht Stáit	Díriú	Scoir
Bliain 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Bliain 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Staidéar ar lasta vaigíní aonair mar a chuir an Ghearmáin isteach.

(64) Rinneadh measúnú ar na ceithre chás trí úsáid a bhaint as sé chritéar:

(1) Tairbhí don gheilleagar náisiúnta (*'volkswirtschaftlicher Nutzen'*): déantar measúnú ar an tionchar ar an nGearmáin mar shuíomh tionsclaíoch;

(2) Tairbhí éiceolaíocha (*'ökologischer Nutzen'*): déantar measúnú ar an tionchar ar inbhuanaitheacht an iompair lasta sa Ghearmáin;

(3) Suíomh straitéiseach DB Cargo (*'Strategische Positionierung DB Cargo'*): déantar measúnú ar an tionchar ar shamhail ghnó DB Cargo;

(4) Airgeadas DB Cargo (*'Finanzen DB Cargo'*): déantar measúnú ar an tionchar ar airgeadas DB Cargo trí phríomhtháscairí feidhmíochta a úsáid. Dírítear ar éifeacht tuillimh na deighleoige lasta vaigíní aonair le haghaidh DB Cargo agus ar a mhéid is féidir an bhearna tuillimh a dhúnadh;

(5) Pearsanra DB Cargo (*'Personal DB Cargo'*): déantar measúnú ar an tionchar ar an staid fostaíochta. Cuirtear san áireamh ann 'freagracht speisialta', mar chuideachta atá faoi úinéireacht stáit, as breis agus 17 000 fostaí sa Ghearmáin in 2018;

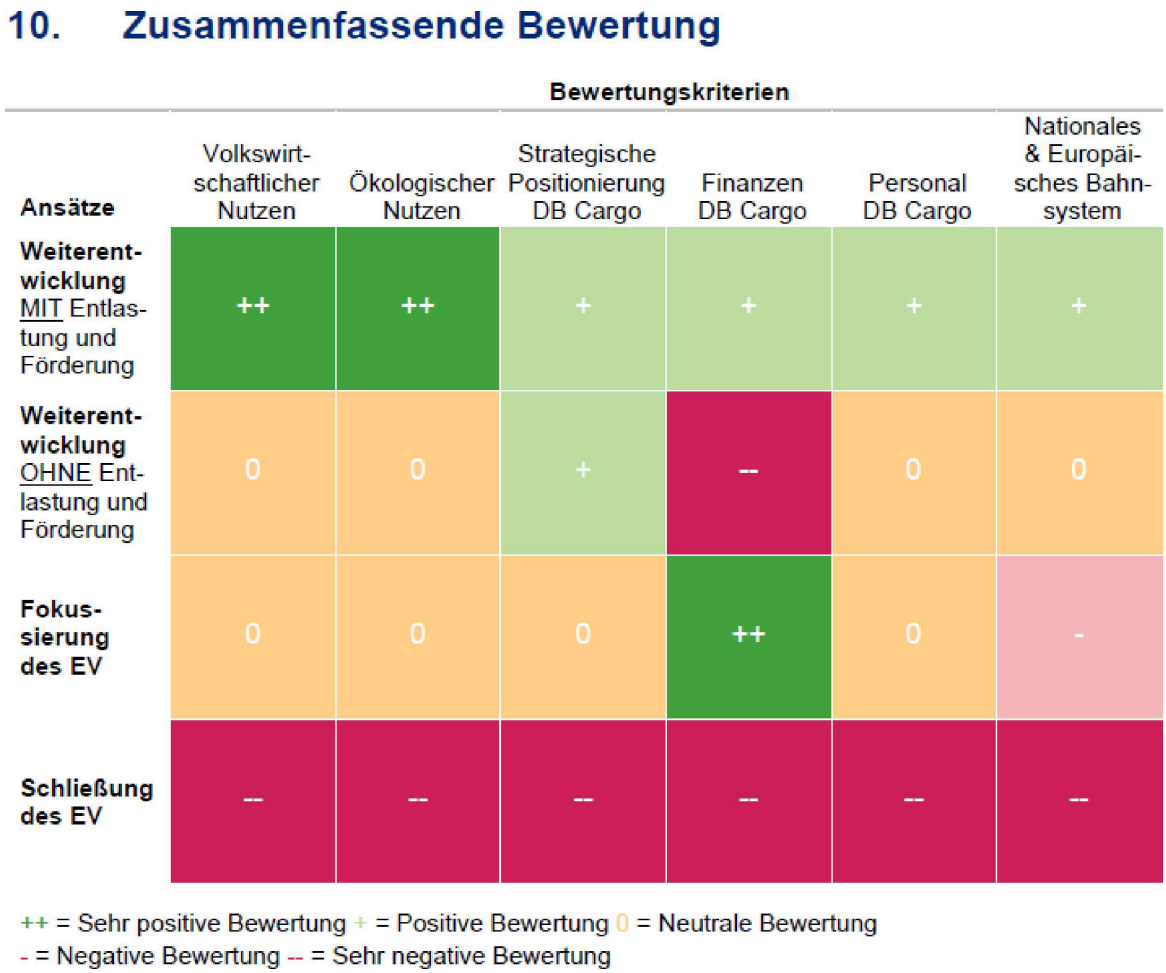
(6) Córas iarnróid intíre agus Eorpach (*'Nationales & Europäisches Bahnsystem'*): Táscaire chun measúnú a dhéanamh ar an tionchar ar an gcóras iarnróid Eorpach is ea sciar an iompair trasteorann sa deighleog lasta vaigíní aonair. Thairis sin, déantar measúnú ar a sholúbtha is féidir an líonra a eascraíonn as sin a scálú sa Ghearmáin agus san Eoraip chun freagairt do dhinimic athraitheach an mhargaidh.

(65) De réir na gcritéar sin, rangaíodh leis an staidéar ar lasta vaigíní aonair an cás maidir leis an deighleog lasta vaigíní aonair a fhorbairt a thuilleadh le faoiseamh breise agus tacaíocht Stáit mar an cás is buntáistí go ginearálta, agus an tráth céanna bheadh an tionchar dearfach is mó ar airgeadas DB Cargo dá ndíreofaí ar phríomhchustaiméirí. Le Figure 4 léirítear an maitrís conclúide mar a léirítear sa staidéar ar lasta vaigíní aonair.

([27]) Bhí 'príomhchustaiméirí' le cinneadh ar bhonn fachtóirí cainníochtúla agus cáilíochtúla:
Fachtóirí cainníochtúla: ioncaim lasta, méid vaigíní, tona-ciliméadair taraife;
Fachtóirí cáilíochtúla: cobhsaíocht agus intuarthacht trácht, spleáchas custaiméirí ar iompar lasta vaigíní aonair, toilteanas íoc, acmhainneacht ghnó fhadtéarmach an chustaiméara.

Fíor 4

Measúnú conclúide ar chásanna lasta vaigíní aonair



Foinse: Staidéar ar lasta vaigíní aonair mar a chuir an Ghearmáin isteach ([28]).

([28]) *Aistriúchán ar an mbunleagan Gearmáinise:*

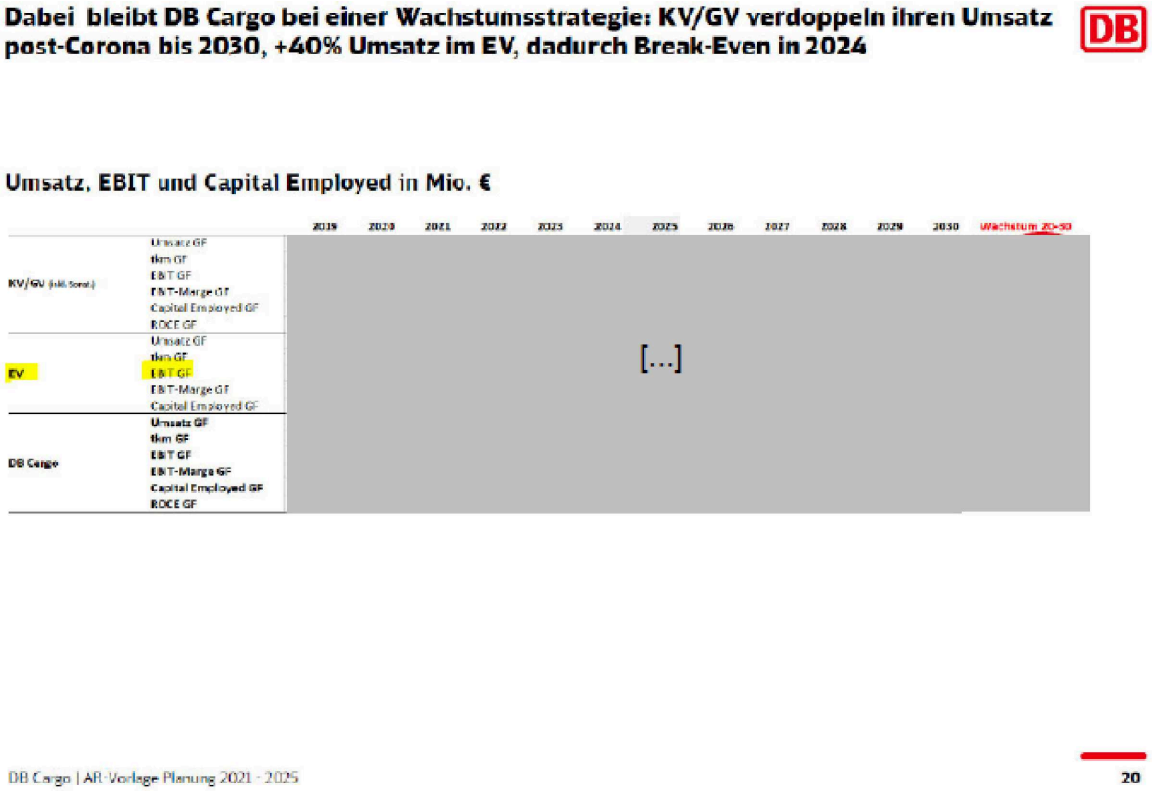
	Critéir mheasúnaithe					
cur chuige	Tairbhí don gheilleagar náisiúnta	Tairbhí éiceolaíocha	Suíomh straitéiseach DB Cargo	Airgeadas DB Cargo	Pearsanra DB Cargo	Córas iarnróid intíre agus Eorpach
Tuilleadh forbartha ar an deighleog le faoiseamh breise agus tacaíocht Stáit						
Tuilleadh forbartha gan tacaíocht bhreise Stáit						
Díriú ar chroíchustaiméirí						
An deighleog a dhúnadh						

++ = marc an-dearfach + =marc dearfach 0 = marc neodrach
- = marc diúltach -- = marc an-diúltach.

(66) In 2020, shuiteáil DB Cargo foireann bainistíochta nua mar aon le straitéis ghnó nua ('Cargo Láidir' — '*Starke Cargo*'). Níor cuireadh conclúidí an staidéir ar lasta vaigíní aonair chun feidhme go díreach i straitéis ghnó fhoriomlán DB Cargo ach bhí siad ina mbonn tábhachtach chun an straitéis 'Starke Cargo' a chruthú. Go bunúsach, ba straitéis fáis í an straitéis nua ghnó agus beartaíodh straitéis inti le haghaidh na deighleoige lasta vaigíní aonair a bhí comhthreomhar leis an rogha 'tuilleadh forbartha na deighleoige le faoiseamh breise agus tacaíocht Stáit' den staidéar ar lasta vaigíní aonair. Bhí sé sin bunaithe ar dhá fhoras: (i) an t-ionchas go mbeadh tacaíocht Stáit ann de bharr na tola polaitiúla chun feabhas breise a chur ar aistriú módach ó bhóthar go hiarnróid, (ii) measadh go raibh na rioscaí ard go mbeadh éifeachtaí diúltacha líonra ann i gcás laghdaithe. De réir phlean lár téarma 2020, bheadh an deighleog lasta vaigíní aonair fós ag cailleadh airgid go hoibríochtúil (i dtéarmaí tuillimh roimh ús agus cáin) go fadtéarmach (féach Fíor 5).

Fíor 5

Plean lár téarma táscairí DB Cargo 2020 de réir deighleog ghnólachta



Foinse: *plean lár téarma 2020 mar a chuir an Ghearmáin isteach* ([29]).

(67) Tráth chur chun feidhme na straitéise 'Starke Cargo', bhí an tacaíocht Stáit '*Trassenkostenentlastung*' (laghdú ar mhuirir rianrochtana) de mhéid EUR 350 milliún in aghaidh na bliana don earnáil ina hiomláine i bhfeidhm cheana féin ón 1 Iúil 2018 go dtí an 30 Meitheamh 2023 (ina dhiaidh sin, cuireadh síneadh breise leis tar éis 2023) ([30]). Thairis sin, ó phlean lár téarma 2020, bhí coinne ag DB Cargo freisin le tacaíocht Stáit '*Anlagenpreisförderung*' (tacaíocht do chomhdhéanamh traenach) de mhéid EUR 200 milliún san iomlán ó 2021 go 2025 (tabhairt isteach iarbhír in 2020 ag an Aireacht Chónaidhme um Dhigitiú agus Iompar) ([31]).

([29]) *Aistriúchán ar an mbunleagan Gearmáinise* [an chuid aibhsithe amháin]:
Lasta vaigíní aonair Tuilleamh roimh ús agus cáin GF.

([30]) Arna fhormheas le Cinneadh C(2018) 8744 final ón gCoimisiún an 10 Nollaig 2018 i gcás SA.51956 — Scéim cabhrach chun iompar lasta iarnróid a chur chun cinn, (IO C 14, 11.1.2019, lch. 1), arna leasú agus arna fhadú le Cinneadh C(2023) 9130 final ón gCoimisiún an 19 Nollaig 2023 i gcás SA.109540 (2023/N) — Fadú agus leasú na scéime cabhrach chun iompar lasta iarnróid a chur chun cinn trí chistiú páirteach muirear rianrochtana (IO C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

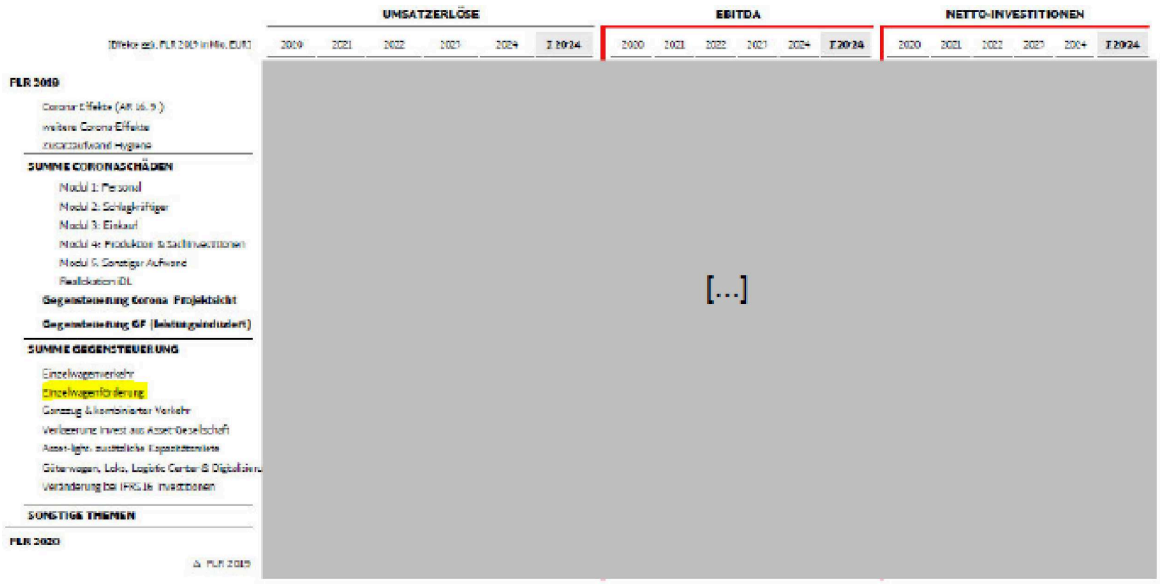
([31]) Arna fhormheas le Cinneadh C(2020) 7533 final ón gCoimisiún an 4 Samhain 2020 i gcás SA.58046 (2020/N) — Tacaíocht d'iompar lasta iarnróid (vaigín aonair) (IO C 421, 4.12.2020, lch. 1).

(68) Ar an gcaoi chéanna le plean lár téarma 2020, áirítear freisin le pleananna lár téarma 2021 agus 2022 státchabhair do dheighleog lasta vaigíní aonair DB Cargo mar a léirítear in Figure 6: mid-term plan 2020 SWL State support.

(69) Mar sin féin, ní hamháin go n-áirítear le pleananna 2021 agus 2022 tacaíocht do chomhdhéanamh traenach (‘*Anlagenpreisförderung*’ — APS) ach tacaíocht bhreise don lasta vaigíní aonair. I ndáil leis sin, luaitear le plean lár téarma 2022 go bhfuil gá le EUR 198 milliún breise thar an EUR 102 mhilliún a áirítear leis an mbuiséad cónaidhme.

Fíor 6

Tacaíocht Stáit lasta vaigíní aonair phlean lár téarma 2020

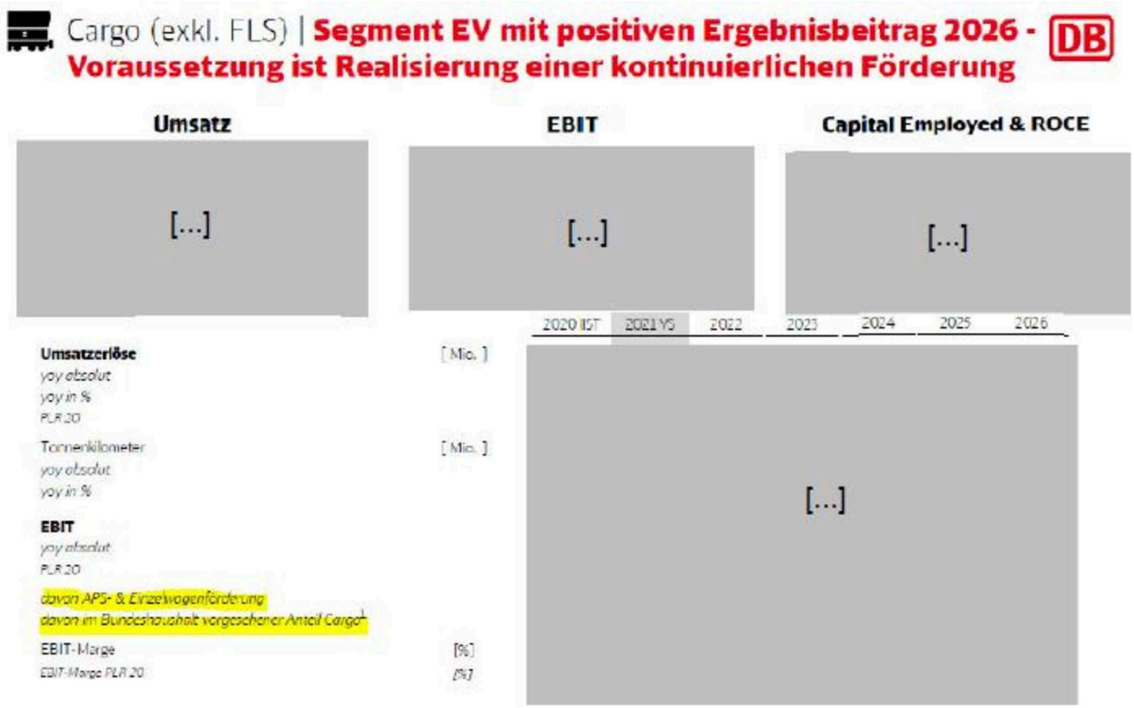


Foinse: *Plean lár téarma 2020 DB Cargo mar a chuir an Ghearmáin isteach* ([32]).

([32]) *Aistriúchán ar an mbunleagan Gearmáinise* [an chuid aibhsithe amháin]: Fóirdheontais lasta vaigíní aonair.

Fíor 7

Tacaíocht Stáit lasta vaigíní aonair phlean lár téarma 2021

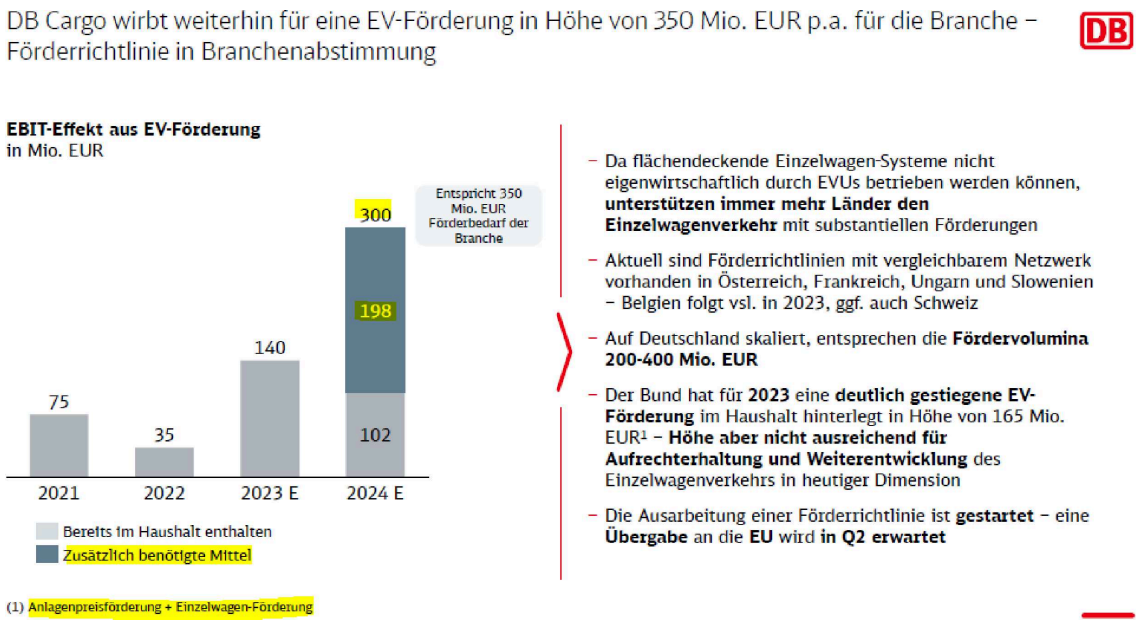


Foinse: Plean lár téarma 2021 DB Cargo mar a chuir an Ghearmáin isteach ([33]).

([33]) *Aistriúchán ar an mbunleagan Gearmáinise* [an chuid aibhsithe amháin]:
Ar díobh sin tacaíocht do chomhdhéanamh traenach agus fóirdheontais lasta vaigíní aonair
Ar díobh ar bheartaigh DB Cargo dóibh go páirteach sa Bhuiséad Cónaidhme.

Fíor 8

Tacaíocht Stáit lasta vaigíní aonair phlean lár téarma 2022



Foinse: *Plean lár téarma 2022 DB Cargo mar a chuir an Ghearmáin isteach* ([34]).

2.3.2. *Praghsáil seirbhísí inghrúpa ('Beart 2')*

(70) Soláthraíonn DB AG seirbhísí agus feidhmeanna tacaíochta éagsúla do chuideachta ghrúpa DB, lena n-áirítear DB Cargo, ar bhonn comhaontuithe inghrúpa.

(71) Shainaithin an Coimisiún na seirbhísí inghrúpa seo a leanas a soláthraíodh do DB Cargo: (i) anailísíocht (anailís ar mhórshonraí, réamhaisnéisí, samhlacha tráchta), (ii) cuntasaíocht, (iii) eastát réadach, (iv) seirbhísí TF, (v) seirbhís pearsanra, (vi) oiliúint (aithris (26) den Chinneadh Tosaigh).

(72) Gearrtar costais na seirbhísí inghrúpa ar DB Cargo ar bhonn comhaontuithe inghrúpa. Mar sin féin, ba é tuiscint an Choimisiúin sa Chinneadh Tosaigh go bhféadfadh sé nach raibh na seirbhísí inghrúpa a sholáthraítear do DB Cargo teoranta do na seirbhísí inghrúpa a shainaithnítear in aithris (71): de réir faisnéise a d'fhoilsigh DB AG (féach, mar shampla, tuarascáil chomhtháite DB AG 2016 ([35])), níor aistríodh an costas le haghaidh cuid de na seirbhísí sin, amhail seirbhísí margaíochta, acmhainní daonna, cumarsáide agus gnóthaí dlí, chuig DB Cargo ach d'íoc DB AG iad (aithrisí (27) agus (28) den Chinneadh Tosaigh).

([34]) *Aistriúchán ar an mbunleagan Gearmáinise* [an chuid aibhsithe amháin]:
Cistí breise is gá
(1) tacaíocht do chomhdhéanamh traenach agus fóirdheontais lasta vaigíní aonair.

([35]) Tuarascáil chomhtháite DB AG 2016, lch. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (ar tugadh cuairt air an 3 Nollaig 2021): *'Ní aistrítear na costais le haghaidh feidhmeanna Grúpa chuig na haonaid ghnó (gan 'Muirir Ghrúpa'). Chun saofaí nó éilimh threallacha ar íocaíocht a chosc, is í an chuideachta shealbhaíochta féin a íocann costais na seirbhísí a dhéantar agus ní chuirtear ar aghaidh iad. Ciallaíonn sé sin nach n-íocann Grúpchuideachtaí aon mhuirear Grúpa as na seirbhísí sin.'*

2.3.3. *Coinníollacha maoiniúcháin fabhracha iasachtaí ó DB Treasury ('Beart 3')*

(73) Bronnann DB Treasury iasachtaí gearrthéarmacha agus fadtéarmacha ar DB Cargo. Is é DB Treasury an t-aonad laistigh de DB AG atá freagrach as airgead tirim a bhainistiú agus as an ngrúpa a mhaoiniú.

(74) Ní sholáthraítear urrús comhthaobhach d'iasachtaí inghrúpa i bhfabhar fochuideachtaí DB AG atá faoi úinéireacht 100 %, amhail DB Cargo, ós rud é go n-oibríonn DB AG, mar an t-aon scairshealbhóir de DB Cargo, mar sholáthraí cothromais agus mar iasachtóir araon. Dá bhrí sin, bhí DB Cargo in ann iasachtaí a shíniú gan a shócmhainní a úsáid mar chomhthaobhacht.

(75) D'aithin an Ghearmáin freisin gurb ann d'iasachtaí gearrthéarmacha, agus dheimhnigh sí, ó bhí 2013 ann, gur dheonaigh DB Treasury na hiasachtaí fadtéarmacha gan íoc seo a leanas do DB Cargo:

Tábla 8

Iasachtaí fadtéarmacha gan íoc (cás an 24 Meitheamh 2020)

	Méid ainmniúil (EUR)	Luach iarmharach an 20.3.2020 (EUR)	Síniú Dáta	Dáta tosaigh	Dáta deiridh	An ráta úis
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Cinneadh Tosaigh.

2.3.4. *Cumhdach páirteach BEV ar luach saothair státseirbhíseach a fhostaíonn DB Cargo ('Beart 4')*

(76) Baineann Beart 4 le cumhdach páirteach an Stáit ar luach saothair oifigeach iarnróid (i.e. oifigigh phoiblí a bhí ag obair roimhe sin don chuideachta náisiúnta iarnróid, Deutsche Bundesbahn, sular tiontaíodh é ina chuideachta tráchtála agus ina DB AG) a sholáthraítear do lucht saothair DB Cargo ó BEV.

(77) Mar chuid de phróiseas léirscaoilte earnáil iarnróid na Gearmáine ([36]), a raibh baint aici le hiarnróid náisiúnta na Gearmáine a chlaochlú ina gcuideachta a ionchorpraíodh mar *Aktiengesellschaften* ó 1994 (féach aithrisí (11) agus (15)), bhunaigh an Ghearmáin Ciste Iarnróid Cónaidhme (*Bundeseisenbahnvermögen*, 'BEV') agus mhaoinigh sí as a hacmhainní féin é. Ceann de chuspóirí an Chiste ab ea seilbh a ghlacadh ar na hoifigigh iarnróid a d'fhostaigh Deutsche Bundesbahn roimhe seo agus tacú lena leithdháileadh ar lucht saothair DB AG (agus, *in fine*, ar fhochuideachtaí ghrúpa DB amhail DB Cargo), a mhéid nár sannadh iad in aon áit eile. Is fostóir foirmiúil oifigeach iarnróid é BEV, agus tá sé freagrach freisin as pinsin na n-oifigeach atá ar scor a láimhseáil agus bainistíonn sé ciste árachais sláinte na n-oifigeach iarnróid. Ós rud é, mar ábhar dlí, nach féidir oifigigh Stáit a shannadh chun oibriú i ngnóthas príobháideach gan bunús dlí sonrach, cumasaíodh leithdháileadh oifigeach iarnróid ag BEV trí Airteagal 143(a)(1) a thabhairt isteach do Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Dlí Bunúsach do Phoblacht Chónaidhme na Gearmáine), lenar cruthaíodh bunús dlí don chóras sannta. Suítear leis freisin go sannann BEV oifigigh iarnróid do ghnóthais phríobháideacha, amhail iomaitheoirí DB AG, agus do roinnt gníomhaireachtaí Stáit. Tá na sannacháin sin, ar scála teoranta, bunaithe go heisiach ar § 29 den Bundesbeamtengesetz (Acht na Státseirbhíseach Cónaidhme, 'BBG') ([37]) lena gceanglaítear toiliú an oifigigh ábhartha.

(78) Eagraíodh próiseas claochlaithe iarnróid na Gearmáine le gníomh ar bhunú Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz* 'DBGrG') ina leagtar amach, i measc saincheisteanna eile, na caidrimh idir BEV agus DB AG. Leagtar síos an riail maidir le hoifigigh iarnróid a leithdháileadh ó BEV go DB AG in § 12 DBGrG. De bhun § 12(3) agus (3) DBGrG, coinníonn oifigigh iarnróid a shanntar do DB AG a stádas dlíthiúil mar státseirbhísigh ar bun. Forlíontar § 12 DBGrG le §§ 21 agus 23 de DBGrG, lena gcruthaítear oibleagáid do DB AG costais na n-oibrithe leithdháilte a aisíoc le BEV de bhun an 'als-ob-Kosten-Prinzip' ('prionsabal costais amhail is'). I gcomhréir le § 21(1) DBGrG, déanann DB AG *'íocaíochtaí le BEV as na hoifigigh a shanntar dó i gcomhréir le § 12(2) agus (3) DBGrG de mhéid atá comhionann leis an gcaiteachas a thabhaíonn sé nó a cheanglaítear air a íoc as obair oibrithe inchomparáide atá le fruiliú as an nua ag an gcuideachta, lena n-áirítear scaireanna na bhfostóirí i slándáil shóisialta reachtúil agus seirbhísí pinsin ceirde breise*' ([38]).

(79) Le comhaontú a tugadh i gcrích idir BEV agus DB AG ar bhonn § 21(8) DBGrG, rialaítear mionsonraí an chórais aisíocaíochtaí. Déantar na costais atá le haisíoc a ríomh ar leithligh do gach oifigeach aonair, a shuimiú le chéile agus a aisíoc le BEV ar bhonn míosúil. Íocann DB AG costais riaracháin foirne pro rata le BEV freisin. Faoi § 13 DBGrG, tá sé de chumhacht ag BEV cruinneas aicmiú na n-oifigeach iarnróid a shanntar sa ghrúpa pá ábhartha a sheiceáil, rud a chinneann go mór na costais phearsanra atá le haisíoc. Ina theannta sin, déanann iniúchóir neamhspleách an ráiteas bliantúil maidir le haisíocaíocht costas foirne a tharraingt suas agus a dheimhniú.

(80) Déantar an leithdháileadh ar DB AG mar ghrúpa agus ní ar cheann dá fhochuideachtaí. Dá réir sin, déanann DB AG aisíocaíocht na gcostas foirne le haghaidh oifigigh a shanntar do DB AG le BEV. Ní dhéantar aon íocaíocht dhíreach ar chostais foirne ó DB Cargo go BEV.

([36]) Ag tosú in 1991, d'fhorbair an tAontas reachtaíocht chun iarnróid a oscailt don iomaíocht, agus ba é ba aidhm di cuidiú leo cion módach a fháil ar ais ó iompar de bhóthar agus aeriompar. Tar éis na dtograí comhleanúnacha ón gCoimisiún, ghlac reachtóir an Aontais ceithre shraith reachtaíochta, ar a dtugtar ceithre phacáiste iarnróid (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_ga). Is é an dara pacáiste iarnróid é, atá comhdhéanta de ghníomhartha éagsúla a glacadh in 2004, a mheastar a bheith ríthábhachtach chun seirbhísí lasta iarnróid a léirscaoileadh tríd an margadh lasta iarnróid a oscailt go hiomlán don iomaíocht. Maidir leis an earnáil lasta iarnróid, meastar gurb é an 1 Eanáir 2007 dáta an léirscaoilte iomláin, toisc gurb é ón dáta sin amach, de bhua Threoir 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), ar deonaíodh rochtain d'oibreoirí ceadúnaithe lasta iarnróid, ar choinníollacha cothroma, ar an mbonneagar i ngach Ballstát chun gach cineál seirbhíse lasta iarnróid a oibriú.

([37]) I gcomhréir leis an bhforáil sin, féadfaidh oifigigh Stáit, lena dtoiliú, gníomhaíocht a chomhfhreagraíonn dá ndualgais a dhéanamh go sealadach i gcomhlacht poiblí nó i gcomhlachtaí eile, i gcás ina n-éilítear amhlaidh ar mhaithe le leas an phobail.

([38]) D'fhan forálacha § 21 DBGrG gan athrú ó bhí 1994 ann maidir leis an riail als-ob-Kosten. Le modhnuithe teoranta a tugadh isteach in § 21 DBGrG i mí na Bealtaine 2021, cruthaíodh oibleagáid ar DB AG leanúint de na costais phearsanra a aisíoc fiú má rinneadh oibrí iarnróid sannta iomarcach tar éis bearta cuíchóirithe a chur chun feidhme.

(81) I gcásanna ina sannann BEV oifigigh iarnróid do ghnóthais phríobháideacha seachas DB AG, tugann BEV comhaontú i gcrích leis an ngnóthas iarnróid ábhartha maidir le haisíocaíocht na gcostas a bhaineann le foireann a fhostú. Comhfhreagraíonn forálacha comhaontuithe den sórt sin d'fhorálacha § 21 DBGrG, lena mbunaítear an prionsabal 'als-ob-Kosten'.

(82) Ní bhaineann Beart 4 ach le díorma na n-oifigeach iarnróid a bhí ann tráth chlaochlú Deutsche Bundesbahn in 1994; níor fostaíodh aon oifigeach iarnróid nua ó bhí 1993 ann. Dá bhrí sin, baineann Beart 4 le grúpa oifigeach atá ag laghdú go seasta, a chrapann go tapa i bhfianaise struchtúr aoise an ghrúpa sin (beidh níos mó ná 60 % de na hoibrithe lena mbaineann ar scor roimh 2032). Ó 2023, níor bhain an beart ach le thart ar 8 % de lucht saothair iomlán DB Cargo.

2.4. **Forais chun an nós imeachta a thionscnamh**

(83) De réir réamh-mheasúnú an Choimisiúin a cuireadh i láthair sa Chinneadh Tosaigh, is státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sna ceithre bheart a imscrúdaíodh.

(84) Maidir le *CBCA*, i bhfianaise fhad agus easpa aon uasteorainne maidir le cumhdach caillteanais an chomhaontaithe sin agus na gcaillteanas leanúnach ó tugadh CBCA i gcrích, léirigh an Coimisiún amhras faoi cé acu a d'fhéadfadh nó nach bhféadfadh buntáiste míchuí agus roghnaitheach do DB Cargo de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bheith i gceist le cumhdach leanúnach DB ML agus DB AG ar chaillteanais leantacha DB Cargo gan measúnú a dhéanamh ar cé acu a fhoirceannfar nó nach bhfoirceannfar CBCA chun an chuid eile den chaipiteal a shábháil. I bhfianaise an amhrais sin, d'iarr an Coimisiún soiléiriú breise ar an socrú dlíthiúil agus ar an struchtúr corparáideach, mar aon leis na socruithe conarthacha laistigh de ghrúpa DB AG trína n-iompraíonn an mháthairchuideachta caillteanais DB Cargo thar na blianta. Thairis sin, thug an Coimisiún dá aire go raibh CBCA inleagtha ar Stát na Gearmáine bunaithe go príomha ar úinéireacht iomlán DB Cargo agus a mháthairchuideachta DB AG ag Stát na Gearmáine, lena mbaineann an fhéidearthacht comhaltaí Bhoird Mhaoirseachta na n-eintiteas sin a cheapadh, mar aon leis an gceanglas reachtúil go ndéanfadh an scairshealbhóir formheas foirmiúil ar chomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú. D'aithin an Coimisiún go bhfuil DB AG agus DB Cargo ionchorpraithe mar *Aktiengesellschaften* faoin dlí príobháideach, rud a chiallaíonn nach féidir le Comhthionóil Ghinearálta na gcuideachtaí sin, i bprionsabal, treoracha a eisiúint dá mBord Stiúrthóirí. D'aithin an Coimisiún freisin nach raibh Bord Maoirseachta DB AG comhdhéanta de thromlach ionadaithe rialtais. Mar sin féin, i gcomhthéacs an cháis seo, agus tábhacht straitéiseach an ghnó lasta iarnróid do bheartas iompair rialtas na Cónaidhme á cur san áireamh, ní fhéadfadh an Coimisiún a eisiamh go bhféadfadh tionchar indíreach a bheith ag an Stát, trína láithreacht ar Bhord Maoirseachta DB AG, ar chinntí an Bhoird Stiúrthóirí.

(85) Maidir le *praghsáil seirbhísí inghrúpa*, thug an Coimisiún dá aire go háirithe, de réir na faisnéise a d'fhoilsigh DB AG, gur soláthraíodh seirbhísí inghrúpa do DB Cargo saor in aisce nó faoi bhun phraghsanna an mhargaidh agus nár sholáthair an Ghearmáin aon anailís ná sonraí chun tacú lena maíomh gur ar neamhthuilleamaí a soláthraíodh na seirbhísí sin. Thug an Coimisiún faoi deara, in éagmais eilimintí leordhóthanacha a léiríonn go raibh na seirbhísí inghrúpa a soláthraíodh do DB Cargo ar bhonn comhaontuithe le DB AG i gcomhréir le gnáthdhálaí an mhargaidh, nach bhféadfaí a eisiamh go raibh na seirbhísí sin ina bhfoinse buntáiste do DB Cargo de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE. D'iarr an Coimisiún ar an nGearmáin tuilleadh faisnéise agus fianaise a sholáthar faoi na seirbhísí inghrúpa a soláthraíodh do DB Cargo, go háirithe a mhéid a bhaineann le téarmaí agus coinníollacha na gcomhaontuithe lena soláthraítear seirbhísí do DB Cargo, a mbonn costais agus faisnéis eile a bhaineann le praghsáil margaidh. Thairis sin, níorbh fhéidir leis an gCoimisiún a eisiamh go raibh Beart 2 inleagtha ar Stát na Gearmáine. I ndáil leis sin, chuir an Coimisiún san áireamh úinéireacht iomlán DB Cargo agus a mháthairchuideachta DB AG ag Stát na Gearmáine lena mbaineann an fhéidearthacht gach cinneadh a dhéanamh i gComhthionól Ginearálta DB AG as féin agus an fíoras go bhféadfadh tionchar suntasach a bheith ag cinneadh DB AG seirbhísí inghrúpa a sholáthar dá fhochuideachtaí ar bhuiséad DB AG agus, dá bhrí sin, ar leasanna an scairshealbhóra.

(86) Maidir le *coinníollacha maoiniúcháin iasachtaí a dheonaíonn DB Treasury*, thug an Coimisiún dá aire go háirithe nár sholáthair an Ghearmáin fianaise chun tacú lena maíomh go raibh na coinníollacha sin i gcomhréir le dálaí margaidh agus gur chomhlíon siad prionsabal an fheidhmithe neamhspleách. Thug an Coimisiún dá aire freisin nár cuireadh san áireamh i maíomh na Gearmáine go raibh rátálacha creidmheasa níos fearr ag DB Cargo de bharr CBCA a bheith i bhfeidhm, ach, i gcomhréir le reachtaíocht earnála ábhartha an Aontais, ní fhéadfar iasachtaí a dheonú idir eintitis dhlítheanacha gnóthais atá comhtháite go hingearach ach amháin agus próifíl riosca aonair an eintitis lena mbaineann á cur san áireamh. Ina theannta sin, chuir an Coimisiún san áireamh easpa aon chomhthaobhachta arna soláthar ag DB Cargo le haghaidh na n-iasachtaí fadtéarmacha uile gan íoc.

(87) Bunaithe ar na heilimintí sin, chinn an Coimisiún nárbh fhéidir a eisiamh go bhféadfadh DB Cargo buntáiste a fháil de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE i bhfoirm coinníollacha maoiniúcháin ó DB Treasury nach raibh i gcomhréir le dálaí margaidh. D'iarr an Coimisiún ar an nGearmáin agus ar pháirtithe leasmhara tuilleadh faisnéise agus fianaise a sholáthar chun a shuí an bhfuil na hiasachtaí a dheonaigh DB Treasury do DB Cargo i gcomhréir le téarmaí margaidh. Thairis sin, níorbh fhéidir leis an gCoimisiún a eisiamh go raibh Beart 3 inleagtha ar Stát na Gearmáine. I ndáil leis sin, chuir an Coimisiún san áireamh úinéireacht iomlán DB Cargo agus a mháthairchuideachta DB AG ag Stát na Gearmáine. Mheas an Coimisiún roimh ré go bhféadfadh tionchar suntasach a bheith ag eagrú na seirbhísí cisteáin agus ag na coinníollacha praghsála ar bhuiséad DB AG. Dá bhrí sin, ní fhéadfaí a eisiamh go raibh an cinneadh maidir le conas maoiniú a sholáthar d'fhochuideachtaí, agus na coinníollacha faoina soláthrófar an maoiniú sin, ríthábhachtach do leibhéal bainistíochta is airde ghrúpa DB, agus freisin dá scairshealbhóir, Stát na Gearmáine.

(88) Maidir le cumhdach páirteach BEV ar luach saothair státseirbhíseach, thug an Coimisiún dá aire nár sholáthair an Ghearmáin fianaise lena léirítear go raibh na costais a bhain le fostú na státseirbhíseach a d'íoc DB Cargo ag comhfhreagairt iarbhír do phraghsanna margaidh d'fhoireann a bhí cáilithe ar an gcaoi chéanna. Dá bhrí sin, níorbh fhéidir leis an gCoimisiún an fhéidearthacht a eisiamh gur buntáiste do DB Cargo é go gcumhdaíonn BEV costais áirithe do bhaill foirne a fhostaíonn DB Cargo. D'iarr an Coimisiún ar an nGearmáin agus ar pháirtithe leasmhara tuilleadh faisnéise agus fianaise a sholáthar maidir le buntáiste roghnaitheach a bheith ann i ndáil le Beart 4. Thairis sin, maidir le hinleagthacht Bheart 4 ar an Stát, thug an Coimisiún faoi deara go raibh an cinneadh maidir leis an eintiteas a íocann na costais a bhaineann le luach saothair a thabhairt do státseirbhísigh a shanntar do DB AG bunaithe ar fhoráil reachtúil de DBGrG, a d'fhormheas an Pharlaimint Chónaidhme, agus, dá bhrí sin, go raibh sé inleagtha ar an Stát.

(89) De réir réamh-mheasúnú an Choimisiúin, bhain na ceithre bheart a bhí faoi scrúdú le hacmhainní na Gearmáine mar gheall ar a húinéireacht iomlán ar DB Cargo, trí DB AG agus de bharr chistiú poiblí BEV. Mheas an Coimisiún roimh ré freisin go bhféadfadh na bearta uile lena mbaineann feabhas a chur ar chor iomaíoch DB Cargo agus, dá bhrí sin, go bhféadfadh siad an iomaíocht a shaobhadh agus difear a dhéanamh don trádáil idir na Ballstáit.

(90) Maidir le comhoiriúnacht leis an margadh inmheánach, níor shainaithin an Coimisiún aon bhunús le comhoiriúnacht na mbeart lena mbaineann agus thug sé dá aire nár chuir an Ghearmáin aon argóint chun cinn chun tacú le toradh maidir le comhoiriúnacht dóibh. D'iarr an Coimisiún ar an nGearmáin agus ar pháirtithe leasmhara tuairimí agus fianaise a sholáthar maidir le comhoiriúnacht fhéideartha na mbeart lena mbaineann.

3. BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA

3.1. ERFA

(91) Ina aighneacht an 19 Meán Fómhair 2022, míníonn ERFA go bhfuil iompar lasta iarnróid na hEorpa an-iomaíoch agus, le blianta beaga anuas, go bhfuil iomaitheoirí príobháideacha tar éis a sciar den mhargadh san Eoraip a leathnú go seasta suas le 48 % in 2020. De réir ERFA, is dócha go ndéanfaidh siad é a fhorbairt a thuilleadh amach anseo. Áitíonn ERFA go dtacaíonn sé leis an gCoimisiún ina sprioc chun a áirithiú nach gcuirfidh státchabhair isteach ar an iomaíocht sa mhargadh lasta iarnróid. I ndáil leis sin, áitíonn ERFA gur cheart caillteanais a ghlacann cuideachtaí sealbhaíochta ar láimh go huathoibríoch a cháiliú mar státchabhair. Cuireann ERFA i dtábhacht a thábhachtaí atá struchtúr soiléir rialachais do ghnóthais iarnróid atá faoi úinéireacht stáit agus áitíonn sé go dtugann caillteanais fhadtréimhseacha DB Cargo le blianta beaga anuas, a chumhdaigh DB AG go córasach, le tuiscint nach bhfuil an struchtúr rialachais sa chás seo soiléir. De réir ERFA, le haon éiginnteacht i ndáil leis sin, cuirtear deireadh leis an ngá atá ann do ghnóthais iarnróid atá faoi úinéireacht stáit oibriú faoi ghnáthdhálaí margaidh, rud a shaobhann an iomaíocht. Ina theannta sin, iarrann ERFA go mbeadh trédhearcacht ann maidir le costais seirbhísí i gcásanna ina bhfaigheann gnóthas iarnróid atá faoi úinéireacht stáit seirbhísí ionchuideachta ón gcuideachta sealbhaíochta nó ón gcomhchuideachta nó i gcás ina bhfaigheann sé aon mhaoiniú ó chuideachta sealbhaíochta. Áitíonn ERFA go bunúsach nach mór d'aon mhaoiniú a sholáthraítear a bheith ina léiriú ar ghnáthdhálaí margaidh maidir le rochtain a fháil ar mhaoiniú chun tras-fhóirdheonú a sheachaint, rud a dhéanfadh idirdhealú in aghaidh iomaitheoirí.

(92) Áitíonn ERFA freisin nár cheart cabhair dhlisteanach, amhail cabhair do thrácht lasta vaigíní aonair nó d'iompar idirmhódúil, a úsáid mar mhodh chun cuideachtaí faoi úinéireacht stáit atá ag streachailt a mhaoiniú. Áitíonn ERFA freisin nach mór do státchabhair den sórt sin atá beartaithe chun borradh a chur faoi aistriú módach a bheith ina léiriú ar chostais oibriúcháin iarbhír na seirbhíse agus a bheith teoranta ó thaobh raon feidhme de ionas nach mbeidh sí in iomaíocht dhíreach le deighleoga eile an mhargaidh amhail trácht traenach aonaid. Áitíonn ERFA nár cheart státchabhair den sórt sin a úsáid chun praghas a dhumpáil chun seilbh a ghlacadh ar mhargadh na n-iontrálaithe nua ach oiread. Áitíonn ERFA gur cheart do chuideachtaí faoi úinéireacht Stáit a fhaigheann tacaíocht phoiblí d'oibríochtaí áirithe, amhail lasta vaigíní aonair, deighilt cuntas agus eagraíochta ó oibríochtaí eile a áirithiú — go háirithe iad siúd a oibríonn go hiomaíoch le hoibreoirí príobháideacha agus neamhspleácha. Áitíonn ERFA go saobhtar an iomaíocht le státchabhair iomarcach d'oibríochtaí a bhfuil gnóthais iarnróid faoi úinéireacht stáit i gceannas orthu, amhail lasta vaigíní aonair.

3.2. **An gearánach**

(93) Ina aighneacht an 19 Meán Fómhair 2022, fáiltíonn an gearánach roimh réamh-mheasúnú an Choimisiúin go bhféadfadh na ceithre bheart lena mbaineann a bheith ina státchabhair agus go mbeadh amhras ann maidir lena gcomhoiriúnacht. Is oth leis an ngearánach nár chuir an Ghearmáin cur chun feidhme na mbeart sin ar fionraí go héifeachtach mar a cheanglaítear leis an gcásdlí socair.

(94) Áitíonn an gearánach gur státchabhair iad na bearta uile lena mbaineann, a liostaítear in aithris (14) den Chinneadh Tosaigh.

(95) Ar an gcéad dul síos, áitíonn an gearánach go mbaineann acmhainní Stáit leis na bearta uile lena mbaineann. Go háirithe, áitíonn an gearán, maidir le Bearta 1, 2 agus 3, gurb í an Ghearmáin úinéir aonair DB AG agus go rialaíonn sí na vótaí a ghabhann leis na scaireanna agus, dá bhrí sin, ní mór DB AG a mheas mar ghnóthas poiblí de réir bhrí Threoir 2006/111/CE ón gCoimisiún ([39]). Mar an scairshealbhóir aonair, tá an Ghearmáin in ann úsáid acmhainní DB AG a stiúradh, rud atá leordhóthanach chun iad a cháiliú mar acmhainní Stáit. Ina theannta sin, áitíonn an gearánach nach bhfuil sé cruthaithe agus, in aon chás, nach mbaineann sé le hábhar go gcisteofaí na bearta sin le brabúis ghnó a ghintear laistigh de ghrúpa DB, mar a líomhnaíonn an Ghearmáin. Maidir le Beart 4, áitíonn an gearánach go maoiníonn BEV an beart sin ar eintiteas Stáit é agus ar acmhainní Stáit iad a acmhainní.

(96) Ar an dara dul síos, áitíonn an gearánach go bhfuil na bearta lena mbaineann inleagtha ar Stát na Gearmáine. Tugann an gearánach dá aire gur gnóthas poiblí é DB AG agus go bhfuil beart inleagtha ar an Stát i gcás inar féidir a mheas go raibh baint ag na húdaráis phoiblí, ar bhealach amháin nó ar bhealach eile, leis an mbeart a ghlacadh. Meabhraíonn an gearánach go bhféadfaí inleagthacht birt ar leith a thuiscint ó thacar táscairí a eascraíonn as imthosca an cháis agus as an gcomhthéacs ina ndearnadh an beart, lena n-áirítear táscairí a léiríonn nach dócha nach raibh baint ag údaráis phoiblí le glacadh an bhirt. Ina theannta sin, áitíonn an gearánach an méid seo a leanas:

(a) maidir le Beart 1, gur mhol Stát na Gearmáine go sonrach do DB AG CBCA a ghlacadh toisc gur fhormheas sé é, ina cháil mar scairshealbhóir aonair DB AG. Tá fianaise dhíreach ann maidir le rannpháirtíocht an Stáit sa chinneadh sin. Ní fhéadfadh éifeacht a bheith ag CBCA gan formheas scairshealbhóir DB AG. Níl an fíoras, mar a d'áitigh an Ghearmáin, nach mbeadh a fhormheas ach foirmiúil ábhartha i bhfianaise an chásdlí ([40]). Gan beann ar an gcaoi a bhféadfaí cumhacht an Stáit mar scairshealbhóir a fheidhmiú, d'fhéadfadh rialtas na Gearmáine bac a chur ar ghlacadh CBCA mura n-oirfeadh sé dó. Ina theannta sin, déantar an t-aistriú brabúis agus caillteanais ar bhonn bliantúil agus formheasann Bord Maoirseachta DB AG é, mar ionadaí scairsheilbh an Stáit de bharr a thromlaigh;

([39]) Treoir 2006/111/CE ón gCoimisiún an 16 Samhain 2006 maidir le trédhearcacht caidrimh airgeadais idir na Ballstáit agus gnóthais phoiblí agus chomh maith leis sin maidir le trédhearcacht airgeadais laistigh de ghnóthais áirithe (IO L 318, 17.11.2006, lch. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) De réir analaí, breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 2 Feabhra 1988, *Kwekerij Gebroeders van der Kooy v an Coimisiún*, Cásanna 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, míreanna 34 agus 36.

(b) maidir le Bearta 2 agus 3, tugann an gearánach faoi deara, cé nár ghlac an Stát na bearta sin go díreach, mar a tharla le CBCA, go bhfuil tacar táscairí ann a eascraíonn as imthosca an cháis agus as an gcomhthéacs ina ndearnadh na bearta sin, lena léirítear rannpháirtíocht an Stáit nó neamhdhóchúlacht nach raibh baint aige leis. Is iad seo a leanas na táscairí sin, atá ábhartha freisin chun measúnú a dhéanamh ar inleagthacht Bheart 1:

(1) contrártha dá líomhaintí, rialaíonn an Ghearmáin DB Cargo agus cuideachtaí eile a bhaineann le grúpa DB. Eascraíonn an rialú sin as úinéireacht iomlán DB Cargo agus cuirtear leis tríd an gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú atá i bhfeidhm idir DB Cargo agus DB AG trína ndéanann DB Cargo bainistíocht a chuideachta a fho-ordú chuig DB AG. Deimhnítear é freisin leis an oibleagáid reachtúil atá ar Stát na Gearmáine leibhéal iomchuí tionchair a fheidhmiú ar na cuideachtaí ina bhfuil sealbhaíocht aige, lena n-áirítear go hindíreach, má tá tábhacht pholaitiúil nó airgeadais ar leith ag baint leis an tsealbhaíocht don Ghearmáin ([41]);

(2) contrártha dá líomhaintí, rialaíonn an Ghearmáin gníomhaíochtaí DB AG, toisc go n-ainmníonn an Stát leath de chomhaltaí Bhord Maoirseachta DB AG a cheapann an Bord Stiúrthóirí ar a sheal, rud a chruthaíonn slabhra tionchair a léiríonn scairsheilbh 100 % an Stáit agus a thionchar ceannasach. Tá comhaltaí an Bhoird Maoirseachta díolmhaithe ón dualgas rúndachta ginearálta, is infheidhme i gcorparáidí stoic, maidir leis na tuarascálacha a chuireann siad faoi bhráid an Stáit ([42]) agus ní mór dóibh leasanna speisialta na Gearmáine a chur san áireamh ina ndualgais ([43]);

(3) níl líomhaintí na Gearmáine gur cinntí bainistíochta gnó iad Bearta 2 agus 3, nach bhfuil baint ag scairshealbhóir DB AG leo (go díreach tríd an gComhthionól Ginearálta ná tríd an mBord Maoirseachta), inchreidte, i bhfianaise a dtionchair airgeadais féideartha ar bhuiséad DB AG. Go deimhin, i gcomhréir le forálacha PCGK ([44]), i gcás idirbhearta a bhfuil tábhacht bhunúsach ag baint leo agus i gcás chinntí eile an Bhoird Bainistíochta a bhfuil tionchar mór acu ar oibríochtaí gnó agus ar staid sócmhainní, airgeadais nó ioncaim na cuideachta, ceanglaítear údarú a fháil ón mBord Maoirseachta;

(4) le leas Stát na Gearmáine díbhinní a fháil ó DB Group, tugtar le fios nach mór go raibh baint ag an Stát le Bearta 2 agus 3;

(5) contrártha do líomhaintí na Gearmáine, ní cuideachta dlí phríobháidigh amháin é DB AG a thairbhíonn den leibhéal is airde saoirse agus neamhspleáchais óna scairshealbhóirí. Os a choinne sin, faoi fhorálacha ábhartha BHO agus PCGK, tá sé de dhualgas ar an Stát a thionchar ar DB AG a fheidhmiú go gníomhach chun leas an phobail a áirithiú. Ina theannta sin, le PCGK cuirtear roinnt oibleagáidí sonracha ar chuideachtaí ina bhfuil seilbh ag Stát na Gearmáine a théann thar a bhféadfaí coinne a bheith leis ó chuideachta phríobháideach (lena n-áirítear gníomhú ar bhealach freagrach agus fónta ó thaobh eitice de, agus úsáid á baint as acmhainní na cuideachta go heacnamaíoch agus go hinbhuanaithe, agus dlí an Aontais maidir le státchabhair á urramú). Ar deireadh, tairbhíonn DB AG de thacaíocht Stáit leanúnach agus neamhchoinníollach agus, dá bhrí sin, ní fheidhmíonn sé a ghníomhaíochtaí faoi ghnáthdhálaí iomaíochta le hoibreoirí príobháideacha, rud atá ina léiriú breise ar thionchar an Stáit.

(c) Maidir le Beart 4, áitíonn an gearánach go n-eascraíonn sé as forálacha reachtúla DBGrG agus, dá bhrí sin, go bhfuil sé inleagtha ar an Stát.

([41]) § 65(1), 3 den Bundeshaushaltsordnung (Rialacháin bhuiséadacha chónaidhme, 'BHO') agus §§ 15 agus 19 de Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (Coidéacs an Rialachais Chorparáidigh Phoiblí, 'PCGK'), lgh. 34 agus 35.

([42]) § 394 Aktiengesetz.

([43]) § 65(1), 3 'BHO' agus §§ 15 agus 19 PCGK.

([44]) § 16 PCGK.

(97) Ar an tríú dul síos, áitíonn an gearánach go dtugann na bearta lena mbaineann buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo. Áitíonn an gearánach an méid seo a leanas go háirithe:

(a) maidir le Beart 1, nár sholáthair an Ghearmáin aon fhaisnéis ná fianaise ábhartha lena léirítear gur ghníomhaigh sí ina cáil mar scairshealbhóir de DB AG seachas ina cáil mar údarás poiblí agus, dá thoradh sin, nach bhfuil tástáil an oibreora geilleagair margaidh infheidhme. I gcás ina gcinnfidh an Coimisiún go bhfuil an tástáil infheidhme, áitíonn an gearánach nach bhfuil eilimintí leordhóthanacha ann lena léirítear go ndéanfadh oibreoir príobháideach, i gcás atá a ghaire is féidir do DB AG, CBCA a dhéanamh go héifeachtach le fochuideachta amhail DB Cargo agus faoi na coinníollacha is infheidhme. I ndáil leis sin, tarraingíonn an gearánach aird ar na caillteanais leanúnacha a thabhaigh DB Cargo faoi CBCA a bhí i bhfeidhm idir 1999 agus 2012 agus, d'ainneoin na gcaillteanas sin, gur tugadh CBCA nua, ar comhaontú neamhchoinníollach é nach raibh teoranta ó thaobh raon feidhme ná méide de, i gcrích in 2012 agus go ndearnadh é a athnuachan go huathoibríoch ansin in 2016 agus in 2018. Tugann an gearánach dá aire freisin, ar bhonn na sonraí margaidh a bhí ar fáil in 2012 agus i bhfianaise an chumhdaigh caillteanais bhliantúil, nach raibh aon pheirspictíocht ann maidir le brabús a dhéanamh. Ar deireadh, tarraingíonn an gearánach aird ar an bhfíoras gur glacadh CBCA agus gur coinníodh i bhfeidhm é cé go raibh an corrlach lánroghnach is gá ag an nGearmáin gan comhaontú den sórt sin a dhéanamh ar an gcéad dul síos agus é a fhoirceannadh tráth ar bith. Ina theannta sin, tugann an gearánach dá aire, trí mhaíomh a dhéanamh, i gcomhthéacs Bheart 3, go bhfuil an rátáil chreidmheasa chéanna ag DB AG agus DB Cargo a bhuí le CBCA a bheith ann, gur aithin an Ghearmáin éifeacht dhearfach CBCA ar rátáil DB Cargo agus, dá bhrí sin, d'admhaigh sí go dtugann CBCA buntáiste do DB Cargo;

(b) maidir le Beart 2, nach dtacaíonn aon anailís eacnamaíoch le maíomh na Gearmáine go soláthraítear seirbhísí inghrúpa ar neamhthuilleamaí agus, go deimhin, go dtagann faisnéis atá foilsithe go hoifigiúil salach air;

(c) maidir le Beart 3, nach dtacaíonn aon fhianaise le maíomh na Gearmáine go bhfuil iasachtaí a dheonaíonn DB Treasury do DB Cargo bunaithe ar ghnáthdhálaí margaidh. Go deimhin, tagann tuarascálacha comhtháite DB AG atá ar fáil go poiblí salach ar an maíomh sin agus fágann sé sin nach raibh sé i gceist leis na hiasachtaí lena mbaineann aon bhrabús a bhaint amach do DB AG. Ina theannta sin, a bhuí le CBCA a bheith ann, déanann gníomhaireachtaí rátála DB Cargo a shannadh do na grúpaí cáilíochta creidmheasa céanna agus, dá bhrí sin, tairbhíonn sé de rátáil chreidmheasa bhoilscithe;

(d) maidir le Beart 4, nach muirear neamhghnách ar DB Cargo a d'fhéadfadh an Stát a chúiteamh gan státchabhair a bheith i gceist leis na costais bhreise ar DB Cargo chun státseirbhísigh a fhostú i gcomparáid le costais fhostaithe na hearnála príobháidí. Ní cúiteamh na gcostas a bhain le maolú roimhe sin ar an gcóras ginearálta (dé-mhaolú) na costais bhreise sin ná ní cúiteamh SLEG an beart i gcomhréir le critéir *Altmark*. Dá bhrí sin, tugann idirghabhálacha BEV buntáiste do DB Cargo.

4. BARÚLACHA ÓN nGEARMÁIN

4.1. Réamhbharúlacha ginearálta

(98) Áitíonn an Ghearmáin nár chomhlíon an Coimisiún a dhualgas cruthúnais a bhaineann leis an léiriú gurb ann do chabhair agus nár shainaithin sé amhras go soiléir maidir le comhoiriúnacht na gceithre bheart lena mbaineann leis an margadh inmheánach.

(99) Tugann an Ghearmáin le fios freisin gur leor an dinimic iomaíoch ar mhargadh lasta iarnróid na Gearmáine chun maíomh an ghearánaigh a dhéanamh neamhbhailí go bhfuil saofaí iomaíochta mar thoradh ar idirghabháil líomhnaithe Stáit i bhfabhar DB Cargo ina shaintréith den mhargadh. Tarraingíonn an Ghearmáin aird go háirithe ar an bhfíoras gur mhéadaigh iomaitheoirí DB Cargo a sciar den mhargadh sa Ghearmáin go seasta ó 29 % in 2012 suas le 57 % in 2022. Os a choinne sin, i mBallstáit eile, tá an sciar den mhargadh atá ag iomaitheoirí i bhfad níos ísle: 54 % san Iodáil, 51 % sa tSualainn, 50 % sa Pholainn, 32 % san Ostair, 31 % san Eilvéis agus 30 % sa Bheilg ([45]).

([45]) Tagann na sonraí a sholáthair an Ghearmáin ón 9ú Tuarascáil Bhliantúil um Fhaireachán ar an Margadh ó IRG-Rail, an 9ú Doiciméad Oibre Bliantúil um Fhaireachán ar an Margadh ó IRG-Rail dar dáta Aibreán 2021.

(100) Tugann an Ghearmáin le fios go bhféachann sí le sciar den mhargadh atá ag an iarnród in iompar foriomlán earraí a mhéadú, go háirithe d'fhonn iompar a dhícharbónú. I ndáil leis sin, cuireadh roinnt beart tacaíochta cothrománach i bhfeidhm do ghnóthais lasta iarnróid. De réir na Gearmáine, le hoscailt na n-imeachtaí foirmiúla, cruthaítear éiginnteacht don earnáil lasta iarnróid ina hiomláine, rud a bhaineann an bonn de chuspóirí an dícharbónaithe agus an aistrithe ghlais.

4.1.1. *Barúlacha maidir leis na bearta lena mbaineann*

(101) Áitíonn an Ghearmáin nach státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE aon cheann de na bearta a áirítear leis an gCinneadh Tosaigh.

(102) Maidir le bearta 1 go 3, áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil an measúnú sa Chinneadh Tosaigh i gcomhréir le coincheap an aonaid eacnamaíoch aonair.

(103) Áitíonn an Ghearmáin gur cheart caitheamh le gach cuideachta atá i ngrúpa mar ghnóthas amháin chun rialacha iomaíochta an Aontais a chur i bhfeidhm ([46]). I gcás ina bhfeidhmíonn máthairchuideachta (sa chás seo, DB AG) rialú ar a fochuideachtaí ar lánúinéireacht (sa chás seo, DB Cargo) ([47]), ní mór an grúpa iomlán a aicmiú mar aonad eacnamaíoch agus, dá bhrí sin, mar ghnóthas amháin de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ([48]). I ndáil leis sin, tagraíonn an Ghearmáin freisin do dhíolmhú na gcomhaontuithe lena gcuirtear srian ar iomaíocht idir máthairchuideachtaí agus fochuideachtaí ó chur i bhfeidhm Airteagail 101 agus 102 CFAE ([49]). Thairis sin, tagraíonn an Ghearmáin don sainmhíniú ar ghnóthais nasctha sa chéad fhomhír d'Airteagal 3(3) d'Iarscríbhinn I a ghabhann le Rialachán (AE) Uimh. 651/2014 ón gCoimisiún ([50]) agus Airteagal 2(2) agus aithris (4) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 ón gCoimisiún ([51]).

(104) Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin nach dtacaíonn aon fhasach le cur chuige an Choimisiúin maidir le scrúdú a dhéanamh ar idirbhearta inghrúpa amháin faoin dlí maidir le státchabhair agus go ndéantar tras-fhóirdheonú neamhdhleathach laistigh de ghnóthais iarnróid chomhtháite a eisiamh go héifeachtach le ceanglais rialála earnála an Aontais (go háirithe Treoir 2012/34/AE ([52]) agus Treoir (AE) 2016/2370 ([53])) agus lena dtrasuí sa dlí náisiúnta.

(105) Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil argóint an Choimisiúin contrártha do phrionsabal na neodrachta a leagtar síos in Airteagal 345 CFAE. Is amhlaidh atá toisc go bhfuil sé de shaoirse ag gnóthais phríobháideacha a gcaidrimh feidhmíochta inghrúpa a dhearadh agus nach gá dóibh na teorainneacha a leagtar amach sa Chinneadh Tosaigh a urramú. Dá mba rud é, amach anseo, go ndéanfadh an Coimisiún measúnú ar gach comhaontú agus idirbheart inghrúpa (amháin) i gcás gnóthais phoiblí i bhfianaise an dlí maidir le státchabhair agus — mar a tharla sa chás seo — faoi réir amhras ginearálta agus oibleagáid chun údar a thabhairt, bheadh sé sin ina mhíbhuntáiste tromchúiseach do ghnóthais faoi úinéireacht phoiblí.

([46]) Mar shampla, breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 14 Deireadh Fómhair 2004, T-137/02, *Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG v an Coimisiún*, ECLI:EU:T:2004:304, mír 50.

([47]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 10 Meán Fómhair 2009, *Akzo Nobel agus Eile v an Coimisiún*, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 14 Samhain 1984, *Intermills v an Coimisiún*, Cás 323/82, ECLI:EU:C:1984:345, míreanna 9 et seq.

([49]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 24 Deireadh Fómhair 1996, *Viho v an Coimisiún*, C-73/95 P, EU:C:1996:405, mír 16; breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 16 Deireadh Fómhair 2000, *Stora Kopparbergs Bergslags v an Coimisiún*, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, míreanna 26 et seq.; breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 25 Deireadh Fómhair 1983, *AEG v an Coimisiún*, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, míreanna 47 et seq.

([50]) Rialachán (AE) Uimh. 651/2014 ón gCoimisiún an 17 Meitheamh 2014 ina ndearbhaítear go bhfuil catagóirí áirithe cabhrach comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcur i bhfeidhm Airteagail 107 agus 108 den Chonradh (IO L 187, 26.6.2014, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 ón gCoimisiún an 18 Nollaig 2013 maidir le cur i bhfeidhm Airteagail 107 agus 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh maidir le cabhair de minimis (IO L 352, 24.12.2013, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Luaitear an méid seo a leanas in Aithris (4): '*nó chun críocha na rialacha maidir le hiomaíocht a leagtar síos sa Chonradh, is éard atá i ngnóthas aon eintiteas, bíodh sé ina dhuine nádúrtha nó dlítheanach, atá i mbun gníomhaíocht eacnamaíoch, gan beann ar stádas dlíthiúil an eintitis agus an dóigh a ndéantar é a mhaoiniú. Rialaigh an Chúirt Bhreithiúnais go bhfuil gach eintiteas atá faoi rialú (ar bhonn dlíthiúil nó de facto) ag an aon eintiteas amháin le meas mar ghnóthas aonair.*'

([52]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Treoir (AE) 2016/2370 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 14 Nollaig 2016 lena leasaítear Treoir 2012/34/AE a mhéid a bhaineann leis an margadh do sheirbhísí intíre iompair do phaisinéirí d'iarnród a oscailt agus maidir le rialachas an bhonneagair iarnróid (IO L 352, 23.12.2016, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Cúiteamh ar chaillteanais bhliantúla DB Cargo faoin gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú (Beart 1)

(106) Áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil aon acmhainn Stáit i gceist le Beart 1, ós rud é go gcumhdaítear caillteanais DB Cargo le brabúis ghnó a ghintear laistigh de ghrúpa DB. Chun cistí príobháideacha, amhail brabúis ghnó ghrúpa DB, a cháiliú mar acmhainní Stáit, is gá a léiriú go bhfuil na cistí sin faoi rialú poiblí go leanúnach agus, dá bhrí sin, go bhfuil siad ar fáil do na húdaráis náisiúnta inniúla ([54]). I ndáil leis sin, thagair an Ghearmáin freisin do bhreithiúnas na Cúirte ([55]) maidir le Cinneadh (AE) 2016/1208 ón gCoimisiún ([56]).

(107) Ina theannta sin, áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil an cinneadh chun caillteanais DB Cargo a chumhdach inleagtha ar an Stát, cé gur ghlac an Stát páirt i CBCA a thabhairt i gcrích trí na vótaí faoi seach sa Chomhthionól Ginearálta lenar ceadaíodh CBCA a thabhairt i gcrích. De réir na Gearmáine, ní chomhlíontar na critéir a úsáidtear chun inleagthacht a chinneadh sa chás seo. I ndáil leis sin, déanann an Ghearmáin tuilleadh mionsaothraithe ar a hargóintí a dtugtar tuairisc orthu in aithris (65) den Chinneadh Tosaigh:

(a) Ionchorpraítear DB AG faoin dlí príobháideach i bhfoirm corparáide comhstoic (‘*Aktiengesellschaft*’), cineál eagraíochta gnó a dheonaíonn saoirse agus neamhspleáchas bainistíochta (agus an Bhoird Maoirseachta) ar threoracha scairshealbhóirí (níl an deis ag an gComhthionól Ginearálta treoracha a eisiúint do chomhaltaí an Bhoird Stiúrthóirí ná do chomhaltaí an Bhoird Maoirseachta). Dá réir sin, ní rialaíonn an Stát cinntí bainistíochta DB AG, cinntí a dhéanann an Bord Stiúrthóirí. Ní áirítear aon ionadaí rialtais leis an mBord Stiúrthóirí. Ina theannta sin, ní chuimsíonn an Bord Maoirseachta ach cúpla ionadaí rialtais i measc a 20 comhalta (triúr comhaltaí faoi láthair agus tráth sínithe CBCA). Thairis sin, ní raibh aon ionadaí rialtais ar Bhord Stiúrthóirí DB Cargo ach an oiread, agus ní raibh ach beirt ionadaithe rialtais (ionadaí amháin ón Aireacht Chónaidhme um Dhigitiú agus Iompar agus ionadaí amháin ón Aireacht Chónaidhme um Ghnóthaí Eacnamaíocha agus um Ghníomhú ar son na hAeráide) ar Bhord Maoirseachta DB Cargo. Ba é DB AG an t-aon scairshealbhóir de DB Cargo sa Chomhthionól Ginearálta.

(b) Is cleachtas coiteann i ngrúpaí corparáideacha a ionchorpraítear faoin dlí príobháideach é comhaontuithe den sórt sin a thabhairt i gcrích, arna rialú ag an *Aktiengesetz*. Lean DB AG cleachtas caighdeánach do chorparáidí.

(c) Cé go nglacann an Ghearmáin leis gur thoiligh ionadaí Rialtas na Cónaidhme ag Comhthionól Ginearálta DB AG le tabhairt i gcrích CBCA le DB Cargo, áitíonn an Ghearmáin nach dtugann sé sin údar leis an gcinneadh a chur i leith an Stáit. Trí thabhairt i gcrích CBCA ag an gComhthionól Ginearálta a fhormheas, ghníomhaigh ionadaí an Rialtais Chónaidhme ina ról mar scairshealbhóir faoi AktG amháin, ar an gcaoi chéanna a bhfuil feidhm aige maidir le corparáidí príobháideacha (§ 293 AktG). Thairis sin, ní fhéadfaidh toiliú an Stáit le beart a bheith ina chúis le hinleagthacht ann féin. Murach sin, d’fhágfadh aon fhormheas Stáit ar idirbheart dlíthiúil gur beart ‘Stáit’ a bheadh ann. Ní féidir inleagthacht a shuí ach amháin má bhí baint réamhghníomhach ag na húdaráis phoiblí le glacadh an bhirt sin nó má d’fhorchuir siad é.

(d) De réir na Gearmáine, dheimhnigh an Coimisiún nach bhfuil gach beart a dhéanann gnóthas poiblí i bhfabhar fochuideachta inleagtha ar an Stát sa chás a bhaineann le *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ([57]). Bhain an cás sin, inter alia, le hinstealltaí caipitil, ráthaíochtaí, iasachtaí inghrúpa agus conarthaí soláthair agus seirbhíse idir Comboios de Portugal, iarnród Stát na Portaingéile agus a fhochuideachta ar lánúinéireacht EMEF.

([54]) Breithiúnais na Cúirte Breithiúnais an 10 Nollaig 2020, C-160/19 P, *Commune di Milano v an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2020:1012, mír 30, agus an 28 Márta 2019, *An Ghearmáin v an Coimisiún*, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268 mír 58.

([55]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 2 Márta 2021, *an Coimisiún v an Iodáil agus Eile*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Cinneadh (AE) 2016/1208 ón gCoimisiún an 23 Nollaig 2015 maidir le Státchabhair arna deonú ag an Iodáil don bhanc Tercas (Cás SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (a bhfuil fógra tugtha ina leith faoi dhoiciméad C(2015) 9526) (IO L 203, 28.7.2016, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Cinneadh (AE) 2021/2182 final ón gCoimisiún an 6 Márta 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) — Bearta i bhfabhar Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (IO L 444, 10.12.2021, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

(e) Thairis sin, dá mbeadh sé inleagtha ar an Stát bunaithe ar rún an Chomhthionóil Ghinearálta, cheanglófaí ar an Stát a bheith in ann an beart a chosc mar gheall ar easpa formheasa ([58]), rud nach amhlaidh. Fiú amháin in éagmais CBCA, d'fhéadfadh DB AG brabúis agus caillteanais a aistriú. D'fhéadfaí brabúis a aistriú chuig DB AG ar bhonn cinneadh simplí scairshealbhóra ó DB Cargo. D'fhéadfadh DB AG caillteanais DB Cargo a chúiteamh, tráth ar bith, le hinstealltaí cothromais breise, mar shampla, trí ranníocaíocht leis an gcúlchiste caipitil. Ní bheadh baint ag an Stát le bearta den sórt sin ag DB AG ach is bearta inghrúpa amháin a bheadh iontu. Tá feidhm aige sin a fortiori maidir le cúiteamh caillteanais aonair ar bhonn CBCA. Is amhlaidh atá toisc gur tharla siad gan aon rannpháirtíocht Stáit. Rinneadh iad go huathoibríoch i gcomhréir le ceanglais dhlíthiúla § 302 AktG agus go neamhspleách ar aon chinneadh aonair.

(f) Maidir leis an oibleagáid dhlíthiúil a leagtar amach in § 65(2), i gcomhar le § 65 (3), de Chód Buiséid na Cónaidhme ('*Bundeshaushaltsordnung*' — BHO) (féach aithris [...]), ar ar a bonn a bhí ar an Stát aontú le tabhairt i gcrích CBCA, ní léiriú ar bith í ach oiread ar inleagthacht, ós rud é go mbaineann na forálacha in BHO le 'athrú ar thionchar an Rialtais Chónaidhme' ('*Änderung des Einflusses des Bundes*') agus, dá bhrí sin, ní bhaineann siad ach leis an gcuid den chomhaontú a bhaineann le rialú agus ní leis an gcuid a bhaineann le haistriú uathoibríoch brabús agus caillteanas. Sa chomhthéacs sin, míníonn an Ghearmáin freisin, cé gur minic a chuirtear le chéile iad in aon chomhaontú amháin, mar atá i gcás DB Cargo, gur dhá chineál éagsúla comhaontuithe iad comhaontuithe maidir le rialú agus comhaontuithe maidir le brabús agus caillteanas a aistriú. In aon chás, ní ceanglas formheasa Stáit neamhspleách atá ceangailteach ó thaobh dlí é an ceanglas don ghnóthas faoi úinéireacht stáit, DB AG sa chás seo.

(g) Ní méid áirithe maoirseachta ar údaráis phoiblí ar DB AG a bheadh ábhartha mar tháscaire maidir le hinleagthacht an bealach a dhéanann an Stát maoirsiú ar DB AG. Níl maoirseacht riaracháin ag aon cheann de na húdaráis phoiblí ar bhainistíocht DB AG agus a fhochuideachtaí, go háirithe:

(a) Baineann gníomhaíocht Oifig Iarnróid na Cónaidhme ('*Eisenbahn-Bundesamt*' — EBA) le cúraimí sonracha maidir le ceadú pleanála, ceadú feithiclí agus cúraimí a bhaineann le sábháilteacht. Thairis sin, cumhdaítear cuideachtaí iarnróid príobháideacha freisin le gníomhaíochtaí EBA.

(b) Déanann gníomhaíocht Ghníomhaireacht Líonra na Cónaidhme ('Bundesnetzagentur' — BNetzA), mar an t-údarás rialála inniúil, faireachán ar chomhlíontacht na gceanglas rialála iarnróid ag cuideachtaí bonneagair iarnróid cónaidhme agus neamh-chónaidhme araon.

(c) Baineann gníomhaíochtaí Chúirt Iniúchóirí na Cónaidhme ('Bundesrechnungshof') leis an Rialtas Cónaidhme agus lena bhainistíocht bhuiséadach agus eacnamaíoch (lena n-áirítear a ghníomhaíochtaí i gcás scairshealbha atá ag an Rialtas Cónaidhme i gcuideachtaí a bhunaítear faoin dlí príobháideach).

(d) Ní fheidhmíonn an Aireacht Chónaidhme um Dhigitiú agus Iompar maoirseacht riaracháin ar 'rialachas gnó' DB AG agus a fhochuideachtaí. Stiúrann an Aireacht obair na roinne speisialaithe atá freagrach as an mbeartas iompair laistigh den Rialtas Cónaidhme, agus tá sí freagrach as an obair sin. Gníomhaíonn an Rialtas Cónaidhme ina cháil mar scairshealbhóir trí scairshealbha a bhainistiú san Aireacht Chónaidhme um Dhigitiú agus Iompar. Áirítear leis sin feidhmiú na gceart agus na n-oibleagáidí mar scairshealbhóir (príobháideach).

(e) Ní fheidhmíonn Bundestag, mar chomhlacht reachtach, maoirseacht riaracháin ar DB AG. Baineann a fhaireachán le gníomhaíochtaí an Rialtais Chónaidhme, mar a dhéanann obair a choistí.

(108) Thairis sin, ní thugann 'tábhacht straitéiseach' an ghnó lasta iarnróid don 'bheartas iompair' údar le toradh maidir le hinleagthacht, ós rud é nár fhón tabhairt i gcrích CBCA chun cuspóirí beartais a chur chun feidhme ná chun dlí a chur chun feidhme. Ní féidir le tábhacht eacnamaíoch CBCA údar a thabhairt le toradh den sórt sin ach oiread.

(109) Ar deireadh, mura gceadaítear do DB AG mar chuideachta atá faoi úinéireacht stáit ionstraim a úsáid a úsáideann cuideachtaí príobháideacha go forleathan freisin, dhéanfaí idirdhealú in aghaidh cuideachtaí atá faoi úinéireacht phoiblí i gcomparáid le cuideachtaí atá faoi úinéireacht phríobháideach, agus tá sé i gcoinne phrionsabal na neodrachta mar a chumhdaítear in Airteagal 345 CFAE.

([58]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 2 Feabhra 1988, *Van der Kooy agus Eile v an Coimisiún*, C-67/85, C-68/85 agus C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, mír 36.

(110) Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil aon bhuntáiste eacnamaíoch in CBCA.

(111) Is gné struchtúrach choiteann i ngrúpaí iad CBCAnna. Gnáthiompar sa mhargadh is ea tabhairt i gcrích CBCAnna agus a gcur chun feidhme. Is modh dearthóireachta coiteann iad CBCAnna ag grúpaí cuideachtaí, go háirithe cuideachtaí príobháideacha, sa Ghearmáin chun *Vertragskonzern* ([59]) a bhunú. De réir na Gearmáine, úsáideann na cuideachtaí a bhfuil ionadaíocht acu in innéacs stoic na Gearmáine (*Deutscher Aktienindex* DAX) CBCAnna go tráthrialta. Léirítear leis na staitisticí oifigiúla maidir le cáin chorparáide freisin go bhfuil CBCAnna comónta agus go n-úsáidtear go forleathan iad sa Ghearmáin. De réir staitisticí oifigiúla, ba ó ghrúpaí ([60]) a tháinig beagnach 50 % den ioncam iomlán ó cháin chorparáide do thréimhse chánach 2017. Thairis sin, tarraingíonn an Ghearmáin aird ar éifeachtaí cánach CBCAnna (féach aithris (43)).

(112) Thairis sin, athdhearbhaíonn an Ghearmáin go bhféadfaí éifeachtaí eacnamaíocha CBCA a bhaint amach freisin, i.e. aistriú brabús agus caillteanas, gan CBCA.

(113) Ina theannta sin, tagraíonn an Ghearmáin don phleanáil airgeadais bhliantúil (tá na pleananna lár téarma mar chuid den phleanáil sin) laistigh de ghrúpa DB. Sainmhínítear na torthaí a bhfuil coinne leo ó DB AG do na grúpchuideachtaí mar chuid de na babhtaí pleanála. Féadfar ionchais bhrabúsachta shonracha DB AG i leith na ngrúpchuideachtaí — agus freisin, dá bhrí sin, i leith DB Cargo — a fheiceáil, mar shampla, mar seo a leanas:

(a) Socraíonn DB AG sprioc toraidh do gach infheistíocht nua ó na grúpchuideachtaí os cionn na gcostas caipitil margaidh.

(b) Braitheann leibhéal luacha saothair chomhaltaí Bhord Stiúrthóirí na ngrúpchuideachtaí ar thorthaí na cuideachta atá i gceist. Áirítear leis na torthaí sin feidhmíocht ghearrthéarmach agus fhadtéarmach araon.

(c) Mura gcomhlíonann na grúpchuideachtaí na spriocanna brabúsachta a bhfuil coinne ag DB AG leo, féadfaidh DB AG freisin úsáid a bhaint as an bhféidearthacht iad siúd atá i bpoist ardbhainistíochta a athsholáthar.

(d) Fágtar go bhféadfar an straitéis sin a chur chun feidhme go beacht trí ghné rialaithe CBCA.

(114) Maíonn an Ghearmáin freisin nach cabhair é aon mhainneachtain líomhnaithe CBCA a fhoirceannadh toisc nach gníomhaíocht é neamhfhoirceannadh agus, dá bhrí sin, nach bhfuil aon 'bheart a cuireadh chun feidhme iarbhír' ([61]). Ar an gcúis sin, ní mór an measúnú ar chineál cabhrach CBCA a bheith bunaithe ar CBCA a thabhairt i gcrích.

(115) I bhfianaise na n-ionchas go dtiocfadh feabhas mór ar staid an tuillimh, áitíonn an Ghearmáin go nglacfadh scairshealbhóir príobháideach a bheadh ag gníomhú ar mhaithe lena leas fadtéarmach caillteanais idir an dá linn ag DB Cargo freisin. Tarraingíonn an Ghearmáin aird ar chás roimhe seo nuair nach bhfaca an Coimisiún buntáiste eacnamaíoch don chuideachta lena mbaineann i gcás cúiteamh caillteanais ilbhliantúil ag a máthairchuideachta ar bhonn CBCA ([62]).

(116) Ina theannta sin, ní mór a chur san áireamh go ndearna grúpa DB caipiteal a instealladh i DB Cargo roimhe seo nó go bhfuair sé brabúis ó DB Cargo. Déanfaidh scairshealbhóir príobháideach a bhfuil infheistíocht déanta aige i gcuideachta cheana féin a mheasúnú riosca ar bhealach difriúil le hinfheisteoir nach bhfuil scairsheilbh aige cheana féin. Dá bhrí sin, ní mór a chur san áireamh i gcur i bhfeidhm thástáil an oibreora geilleagair margaidh go raibh baint eacnamaíoch ag an máthairchuideachta le DB Cargo roimhe seo.

([59]) I *Vertragskonzern*, rud a chiallaíonn grúpa atá bunaithe ar chomhaontuithe, bunaítear le comhaontú maidir le rialú ceart na cuideachta rialúcháin treoracha a eisiúint chuig an gcuideachta rialaithe.

([60]) Grúpaí (*Organschaften*) mar a shainmhínítear le dlí cánach na Gearmáine.

([61]) Féach breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 6 Meitheamh 2012, *CEF v an Coimisiún*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, mír 83.

([62]) Cinneadh (AE) 2015/506 ón gCoimisiún an 20 Feabhra 2014, SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007) maidir leis na bearta a ghlac an Ghearmáin i ndáil le Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH agus aerlínte éagsúla (IO L 89, 1.4.2015, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Thairis sin, de réir na Gearmáine, chúiteodh oibreoir príobháideach na caillteanais a thabhaigh DB Cargo freisin. Is amhlaidh atá toisc gur féidir coinne a bheith leis i ngach cás go bhfillfidh DB Cargo ar bhrabúsacht sa mheántéarma agus san fhadtéarma mar gheall ar réamhaisnéisí na dtorthaí atá sa phleanáil lár téarma (féach aithris (55)). Bíonn na réamhaisnéisí bunaithe i gcónaí ar mheasúnuithe bailí a bhfuil bunús maith leo ar fhorbairtí sa mhargadh agus ar fhorbairtí gnó (féach aithris (55)). Ina theannta sin, rinne DB Cargo brabúis de níos mó ná leath billiún euro in 2006, 2007 agus 2008 amháin agus d'aistrigh sé iad chuig DB AG.

(118) De réir na Gearmáine, tá roinnt cúiseanna ann nár tháinig feabhas ar an staid eacnamaíoch go fóill mar a bhí coinne leis, i measc cúiseanna eile:

(a) Ó bhí 2010 ann, tá fás an mhargaidh sa mhargadh lasta iarnróid i bhfad níos ísle ná mar a bhí le deacáid anuas, rud atá contrártha d'ionchais tosaigh DB Cargo agus saineolaithe seachtracha.

(b) An tráth céanna, bhí forbairtí margaidh i bhfad níos luainí.

(c) Sna 2010idí, luathaigh éifeacht an struchtúir lasta a thuilleadh. Mar thoradh air sin, ba sciar níos lú de mheascán na dtáirgí de réir a chéile iad cliaint ó na tionscail a bhí ina bhfoinse brabúis go traidisiúnta don iompar lasta iarnróid (gual, mianta, ola mhianrach, cruach).

(d) Tháinig méadú mór ar chostais fachtóra DB Cargo le linn na tréimhse céanna, go háirithe mar gheall ar éilimh láidre ar phá ceardchumainn.

(e) Mar aon le caillteanais méide a tharla de bharr na hiomaíochta, chaill DB Cargo cainníochtaí freisin nó theip air cainníochtaí a fháil toisc nach raibh an cháilíocht táirgthe leordhóthanach.

(119) Thairis sin, thug DB Cargo faoi roinnt clár le blianta beaga anuas chun feabhas inbhuanaithe ar bhrabúsacht a bhaint amach (luaitear cuid de na cláir sin in aithris (57)).

(120) Áitíonn an Ghearmáin freisin nach mbaineann sé le hábhar, i bprionsabal, nár tháinig ionchais bhrabúis na bpleananna lár téarma i gcrích laistigh den tréimhse nó den raon feidhme a raibh coinne leis, ós rud é gurb é measúnú *ex ante* an t-aon toisc chinntitheach don tástáil ar bhonn na faisnéise atá ar fáil agus na bhforbairtí intuartha tráth a glacadh an beart atá i gceist.

(121) Maidir le hanailísí brabúsachta *ex-ante*, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil sé neamhghnách anailís bhrabúsachta nó plean gnó a ullmhú i ndáil le CBCAnna. Ina ionad sin, is é is aidhm do na próisis chomhordúcháin leanúnacha idir DB AG agus DB Cargo gnólacht bhrabúsach a áirithiú.

(122) Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin nach n-eascraíonn aon cheanglas maidir le hanailísí brabúsachta ná pleananna gnó ó chásdlí CEF, ós rud é (i) go mbaineann cás CEF le hinstealladh caipitil, agus (ii) go mbaineann sé leis an gceist an bhfuil an beart a cuireadh chun feidhme le cur i leith an Stáit atá ag gníomhú mar scairshealbhóir ([63]).

(123) Ina theannta sin, le linn an imscrúdaithe fhoirmiúil, sholáthair an Ghearmáin dhá thuarascáil eacnamaíocha maidir le comhréireacht CBCA le hiompar oibreora sa mhargadh príobháideach. Rinne comhairleoir eacnamaíoch neamhspleách, E.CA Economics, na tuarascálacha a cuireadh isteach an 8 Meitheamh 2023 ('an chéad tuarascáil ó E.CA') agus an 28 Lúnasa 2023 ('an dara tuarascáil ó E.CA'). Bhí dearcadh ex-ante ag an dá thuarascáil, cé gur ullmhaíodh iad chun críocha na n-imeachtaí tar éis na tréimhse ama atá faoi imscrúdú.

([63]) Féach breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 6 Meitheamh 2012, *CEF v an Coimisiún*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, mír 81.

(124) Is éard atá sa chéad tuarascáil ó E.CA measúnú cáilíochtúil ar an bhfianaise a sholáthair an Ghearmáin le linn an imscrúdaithe. Déantar aithris ann ar (i) uileláithreacht CBCAnna, (ii) an buntáiste a bhaineann le comhaontuithe den sórt sin (rialú, aontacht fhioscach), (iii) pleanáil airgeadais uile-ghrúpa a bheith ann lena n-áirítear spriocanna feidhmíochta le haghaidh DB Cargo, (iv) na pleananna lár téarma mar uirlis phleanála lena léirítear ionchais bhrabúis (lena n-áirítear tuairisc mhionsonraithe ar ábhar na bpleananna), (v) samplaí de chúiseanna le dialltaí idir na brabúis bheartaithe agus na caillteanais iarbhír a thabhaítear, agus (vi) tagairt do chaillteanais fhéideartha i gcás frithfhíorasach (déantar tagairt do chaillteanais scoir agus deireadh á chur le gnó an lasta vaigíní aonair). Ar an iomlán, is é conclúid na tuarascála gur léirigh an fhianaise a sholáthair an Ghearmáin le linn an imscrúdaithe gur ghníomhaigh DB Cargo mar a ghníomhódh oibreoir geilleagair margaidh.

(125) Tá an méid seo a leanas sa dara tuarascáil ó E.CA:

(a) Measúnú cainníochtúil ex post le haghaidh na tréimhse ó 2017 go dtí paindéim COVID-19. Tá an measúnú bunaithe ar chomparáid fhrithfhíorasach ó dhearcadh *ex ante* ó 2017; lena gcuirtear réamhaisnéis lár téarma DB Cargo (2018-2022) i gcomparáid le cás malartach ina ndúntar an deighleog tabhaithe caillteanais lasta vaigíní aonair. Tá na toimhdí maidir leis an gcás malartach bunaithe ar an staidéar ar lasta vaigíní aonair. I gcás na tástála, tiontaíodh sonraí airgeadais phlean lár téarma 2017 agus an cháis scoir arna shamhaltú sa staidéar ar lasta vaigíní aonair ina sreabha airgid.

(b) Le haghaidh na tréimhse ó bhliain na paindéime 2020 go dtí forbairt an phlean claochlaithe (féach aithrisí (175) et seq.), anailís cháilíochtúil ar chomhréireacht iompraíocht DB AG agus DB Cargo (i gcomhthéacs dálaí athraitheacha margaidh) le hoibreoir sa mhargadh príobháideach atá suite go comparáideach.

(126) Chun comparáid a dhéanamh idir an bonnchás (plean lár téarma 2017) agus an cás frithfhíorasach (scor den deighleog lasta vaigíní aonair), úsáideadh Sreabha Airgid Saor in Aisce chuig an nGnólacht chuig DB AG tar éis cánach. Tá na héifeachtaí cánach aitheanta bunaithe ar thoradh an tuillimh roimh cháin, i gcomhréir le IFRS, agus tá siad faoi réir na toimhde gur féidir caillteanais 50 % a aithint mar thabhairt ar aghaidh caillteanais ag ráta cánach 30 %, agus torthaí dearfacha de bharr thabhairt ar aghaidh caillteanais ag a bhfuil ráta cánach éifeachtach de thart ar 12 % sa bhliain airgeadais faoi seach. Maidir leis an gcás frithfhíorasach bunaithe ar an staidéar ar lasta vaigíní aonair, ós rud é gur coimisiúnaíodh an staidéar in 2019, b'éigean an cás a thabhairt ar aghaidh dhá bhliain, i.e. go 2017. Thairis sin, ós rud é go raibh an staidéar ar lasta vaigíní aonair bunaithe ar ghlantuilleamh, rinneadh an tionchar airgeadais a chlaochlú go sreabha airgid saor in aisce chuig an ngnólacht.

(127) Chun an dá chás a chur i gcomparáid le chéile, rinneadh sreabha airgid a lascainiú go 2017 agus ráta meánchostais ualaithe an chaipitil iarchánach 6.0 % á úsáid (mar a léirítear i dtuarascáil bhliantúil chomhdhlúite DB 2017) mar a léirítear le Thábla 9.

Tábla 9

Comparáid idir torthaí airgeadais an bhonncháis agus na cásanna malartacha (i sreabha airgid saor in aisce chuig an ngnólacht)

EUR milliún

	2018-2022	Ó 2023 ar aghaidh	Ó 2018 ar aghaidh
Bonnchás	[…]	[…]	[…]
Cás malartach	[…]	[…]	[…]
Deilte	[…]	[…]	[…]
Meánchostas ualaithe an chaipitil	[…]		
Ráta fáis	[…]		

Foinse: an dara tuarascáil ó E.CA mar a chuir an Ghearmáin isteach.

(128) Bunaithe ar thoradh na comparáide, tagtar ar an gconclúid leis an tuarascáil gur féidir iompraíocht DB AG agus DB Cargo maidir le leanúint le lasta vaigíní aonair de réir na pleanála lár téarma agus faoi thoimhdí an cháis mhalartaigh a aicmiú mar iompraíocht atá i gcomhréir le hiompraíocht oibreora sa mhargadh príobháideach atá suite go comparáideach. Áirítear leis an tuarascáil freisin ceithre íogaireacht (i) athrú ar uainiú an chúlaithe treochta sa bhonnchás, (ii) laghdú ar bharainneacht réimse idir lasta vaigíní aonair agus deighleoga eile, (iii) laghdú ar mhéaduithe ar phraghsanna réamh-mheasta, agus (iv) athrú ar thréimhse socrúcháin na foirne atá le leagan as. In aon cheann de na cásanna íogaireachta, ní bheadh an cás malartach níos buntáistí go heacnamaíoch ná an bonnchás.

(129) Maidir leis an measúnú cáilíochtúil ar thréimhse (iar)phaindéim COVID-19 (i.e. dar tús an bhliain 2020), meabhraítear leis an tuarascáil na hathruithe ar bhainistíocht agus straitéis DB Cargo in 2020 (straitéis fáis 'Cargo Láidir'). Meabhraítear leis freisin gur theip ar an straitéis. Thairis sin, mínítear leis an tuarascáil, cé gur ghlac DB Cargo ina phlean lár téarma 2021 leis cheana féin go mbeadh dóchúlacht níos mó ná 70 % ann go dtarlódh na príomhrioscaí seo a leanas: (i) laghdú ar an éileamh a bhaineann le ceanglais phoncúlachta a chomhlíonadh, (ii) laghdú ar an éileamh de bharr ganntanas méadaithe leathsheoltóirí a bhaineann leis an bpaindéim, agus (iii) éifeachtaí fadtéarmacha stailceanna ar dhílseacht custaiméirí, ní dhearnadh aon athrú straitéiseach tromchúiseach ar an treo ar dtús in 2021. Mar sin féin, áitítear leis an tuarascáil go raibh an iompraíocht sin i gcomhréir leis an méid a dhéanfadh oibreoir sa mhargadh príobháideach atá suite go comparáideach, de bharr an ardleibhéil éiginnteachta pleanála agus an lucht bainistíochta ag freagairt don fhorbairt dhiúltach ghnó in 2022 tríd an bplean claochlaithe a choimisiúnú.

(130) Chuir an Ghearmáin argóintí isteach freisin maidir leis na cúiseanna nár laghdaigh DB Cargo an deighleog lasta vaigíní aonair ach go raibh sí ag brath ar státchabhair bhreise le haghaidh oibríochtaí lasta vaigíní aonair. De réir na Gearmáine, luadh go sainráite le comhaontú comhrialtais Rialtas na Gearmáine ('*Koalitionsvertrag*') ó 2018 na huaillmhianta chun iomaíochas foriomlán an lasta iarnróid a neartú i gcomparáid le hiompar de bhóthar agus inmharthanacht an tráchta lasta vaigíní aonair a chothú. Ina theannta sin, léiríonn forbairt fhíorasach go raibh údar leis an ionchas go méadófaí tacaíocht Stáit do lasta vaigíní aonair, toisc gur chinn an Ghearmáin in 2023 scéim státchabhrach shonrach lasta vaigíní aonair a thabhairt isteach ([64]).

4.1.1.2. Praghsáil seirbhísí inghrúpa ('Beart 2')

(131) Tugann an Ghearmáin le fios nach sainmhínítear Beart 2 go soiléir toisc go bhfuil an téarma 'seirbhísí inghrúpa' débhríoch a mhéid a d'fhéadfaí na seirbhísí inghrúpa uile a sholáthraítear laistigh de ghrúpa DB a áireamh leis, lena n-áirítear do chuideachtaí eile seachas DB Cargo agus ag cuideachtaí eile seachas DB Cargo.

(132) Ar na cúiseanna céanna a leagtar amach in aithris (106), maíonn an Ghearmáin nach bhfuil aon acmhainn Stáit i gceist, ós rud é gur próiseas inmheánach laistigh de DB AG é seirbhísí inghrúpa a sholáthar agus go maoinítear é le hacmhainní gnó DB AG féin.

(133) Thairis sin, níl an cinneadh chun na seirbhísí a chur ar bun agus a fhorghníomhú inleagtha ar an Stát. Ní raibh baint ag aon ionadaí Stáit leis na seirbhísí a chur ar bun, ós rud é gur gníomh eagraíochtúil a bhí ann ó Bhord Stiúrthóirí DB AG, nach raibh ann ach gníomh inmheánach don chuideachta.

(134) Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil aon ionadaí Stáit rannpháirteach sna cinntí coincréiteacha maidir le forghníomhú na seirbhísí inghrúpa. I ndáil leis sin, ní mór idirdhealú a dhéanamh freisin idir feidhmeanna seirbhíse agus feidhmeanna grúpa:

(a) I ngrúpa DB, de réir mhéid airgeadais an chomhaontaithe atá i gceist, is iad na leibhéil ordlathacha inniúla sna cuideachtaí faoi seach amháin a dhéanann cinntí (lena n-áirítear sainmhíniú na dtéarmaí agus na gcoinníollacha). Dá bhrí sin, tá na comhaontuithe seirbhíse inghrúpa bunaithe ar chinntí bainistíochta. Ní bhíonn scairshealbhóir DB AG rannpháirteach sna cinntí sin, go díreach tríd an gComhthionól Ginearálta nó tríd an mBord Maoirseachta.

([64]) Arna fhormheas le Cinneadh C(2024) 3488 final ón gCoimisiún an 21 Bealtaine 2024 i gcás SA.108800 (2024/N) — Tacaíocht d'iompar lasta iarnróid (lasta vaigíní aonair agus traenacha iompair grúpa vaigíní) (IO C, 3976/2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

(b) A mhéid a bhaineann le feidhmiú fheidhmeanna an ghrúpa, níl aon chomhaontú ar leibhéal seirbhíse ann ón tús. Dá bhrí sin, níl aon nascfhachtóir sonrach ann maidir le rannpháirtíocht ionadaithe Stáit in aon chinneadh cuideachta maidir le feidhmiú fheidhmeanna an ghrúpa. In éagmais comhaontuithe comhfhreagracha ar leibhéal seirbhíse, soiléirítear cineál fheidhmeanna an ghrúpa. Baineann siad go príomha le bainistíocht an ghrúpa, ach ní leis na grúpchuideachtaí.

(135) Ina theannta sin, tarraingíonn an Ghearmáin aird ar na hargóintí a leagtar amach in aithris (107) maidir le hinleagthacht Bheart 1 ar an Stát chun a mhaíomh a thuilleadh nach bhfuil Beart 2 inleagtha ar an Stát.

(136) Áitíonn an Ghearmáin freisin nach bhfuil soláthar na seirbhísí inghrúpa i bhfabhar DB Cargo ó thaobh an gheilleagair de. Ós rud é go ndéanann an Ghearmáin idirdhealú idir feidhmeanna seirbhíse agus feidhmeanna grúpa, soláthraíonn an Ghearmáin argóintí ar leith freisin lena maítear nach bhfuil buntáiste eacnamaíoch ann. Mar réamhbharúil, áfach, míníonn an Ghearmáin gur gnáthiompraíocht mhargaidh iad bunú agus forghníomhú feidhmeanna seirbhíse agus grúpa. Le lárú na bhfeidhmeanna sin ar an leibhéal sealbhaíochta, cruthaítear sineirgí móra, feabhsaítear cáilíocht an phróisis, agus tacaítear le rialachas corparáideach aontaithe.

(137) Maidir leis na coinníollacha sonracha a bhaineann le feidhmiú na seirbhíse agus na bhfeidhmeanna grúpa laistigh de ghrúpa DB le haghaidh DB Cargo, áitíonn Ghearmáin an méid seo a leanas:

(a) Déantar na feidhmeanna seirbhíse a shonrascadh chuig na grúpchuideachtaí ar bhonn comhaontuithe ar leibhéal seirbhíse ar théarmaí margaidh. Maidir leis na feidhmeanna seirbhíse, geallann DB Group go sainráite go ngníomhóidh sé i gcomhréir le dálaí margaidh (prionsabal an fheidhmithe neamhspleách) ina Thuarascáil Chomhtháite. Níl aon léiriú i dtuarascáil chomhtháite DB go soláthraíonn DB AG seirbhísí seachas ar théarmaí margaidh. Thairis sin, i bhfianaise an líon mór idirbheart, is ar éigean a bheadh sé indéanta, nó ar a laghad bheadh sé díréireach in éagmais aon fhianaise ar phraghsáil neamh-mhargaidh, míniú mionsonraithe a thabhairt ar chomhréireacht mhargaidh na gcaidreamh seirbhíse inghrúpa aonair uile.

(b) I gcás feidhmeanna grúpa, míníonn an Ghearmáin gur cheart idirdhealú a dhéanamh ós rud é, den chuid is mó, nach bhfeidhmíonn an grúpa ach don ghrúpa amháin. Sa mhéid sin, ní sholáthraíonn feidhmeanna an ghrúpa aon seirbhís do ghrúpchuideachtaí. A mhéid a fhónann cuid d'fheidhmeanna an ghrúpa do ghrúpchuideachtaí freisin, ní fhorchuireann an grúpa, áfach, praghsáil ar leithligh i leith na ngrúpchuideachtaí. Mar sin féin, áirítear aon choigilteas costais de chuid na ngrúpchuideachtaí le hionchais bhrabúis an ghrúpa le haghaidh gach cuideachta.

4.1.1.3. Coinníollacha maoiniúcháin fabhracha iasachtaí ó DB Treasury ('Beart 3')

(138) Maidir le Beart 3, áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil baint ag aon acmhainn Stáit, ar na cúiseanna céanna a leagtar amach in aithris (85), le soláthar iasachtaí ó chisteán DB AG do DB Cargo.

(139) Thairis sin, de réir na Gearmáine, níl an cinneadh chun cisteán DB AG a chur ar bun agus na cinntí aonair maidir leis na hiasachtaí aonair a dheonú inleagtha ar an Stát, toisc:

(a) Nach raibh aon ionadaí Stáit rannpáirteach i mbunú chisteán DB AG. Os a choinne sin, ba ghníomh eagraíochtúil é ag Bord Stiúrthóirí DB AG, nach raibh ann ach gníomh inmheánach don chuideachta. Is cúram bainistíochta é cisteán lárnach a bhunú agus a bhainistiú.

(b) Nach bhfuil baint ag oifigigh stáit ach oiread leis na cinntí aonair maidir le hiasachtaí a dheonaíonn cisteán DB AG. De réir rialacha ghrúpa DB, ní dhéanann ach an Ceann Airgeadais agus Cisteáin i roinn airgeadais DB AG cinneadh maidir le hiasachtaí inghrúpa.

(140) Ina theannta sin, tarraingíonn an Ghearmáin aird ar na hargóintí a leagtar amach in aithris (107) maidir le hinleagthacht Bheart 1 ar an Stát chun a mhaíomh thairis sin nach bhfuil bunú chisteán DB AG, ná na cinntí maidir leis na hiasachtaí aonair, inleagtha ar an Stát.

(141) Áitíonn an Ghearmáin freisin nach soláthraíonn deonú iasachtaí aonair ag cisteán DB AG do DB Cargo buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo ar na cúiseanna seo a leanas:

(a) Is gnáthiompar margaidh i ngrúpaí é lárionad cisteáin a bheith ann. Úsáideann beagnach gach cuideachta ó thionscal agus ó thráchtáil atá ar innéacs stoic DAX na Gearmáine lárionaid chisteáin, mar shampla. Is gnáthdhearadh don mhargadh é dearadh sonrach chisteán DB AG freisin. Comhthiomsaíonn grúpaí eile i lárionad lárnach cisteáin freisin, mar shampla, na féidearthachtaí maidir le línte creidmheasa gearrthéarmacha is féidir a tharraingt mar chuid de chomhthiomsú airgid agus/nó iasachtú gearrthéarmach seasta, mar aon le hiasachtaí fadtéarmacha a dheonú do na grúpchuideachtaí.

(b) Socraítear téarmaí sonracha iasachta na gcomhaontuithe iasachta arna dtabhairt i gcrích idir DB AG agus DB Cargo ar neamhthuilleamaí ag brath ar an margadh, ar an aibíocht agus ar an riosca. Go háirithe:

(1) Ciallaíonn spleách ar mhargadh gurb iad na rátaí úis arna gconrú ar an margadh caipitil an tráth ábhartha an bonn chun rátaí úis a ríomh. Faightear na rátaí úis atá ann faoi láthair ó sholáthraithe seirbhíse faisnéise amhail Refinitiv nó Bloomberg.

(2) Ciallaíonn spleách ar aibíocht go n-áirítear gach aisíocaíocht le ríomh an mheánráta ualaithe úis ag ráta úis a théarma faoi seach, agus cuidiú ann ó chuar toraidh (e.g. cuar babhtála EUR).

(3) Ciallaíonn spleách ar riosca go ndéantar na bisigh ar rátaí úis an chuair toraidh a dhifreáil de réir acmhainneacht creidmheasa. Socraítear na bisigh go míosúil de ghnáth agus tar éis gluaiseachtaí móra sa mhargadh agus díorthaítear iad ó 'chuair chreidmheasa' (i.e. coinníollacha maoiniúcháin cuideachtaí a bhfuil rátálacha comhionanna acu) na soláthraithe seirbhísí faisnéise.

(142) Maidir leis an mbiseach riosca, comhfhreagraíonn an biseach acmhainneachta creidmheasa do chuideachtaí bonneagair ghrúpa DB go bunúsach do chorrlaigh chreidmheasa DB AG ar an margadh airgid agus caipitil (i.e. lena n-áirítear úinéireacht an Rialtais Chónaidhme a chur san áireamh). Tá corrlaigh chreidmheasa le haghaidh corparáidí neamhbhonneagair níos airde, rud a léiríonn measúnú creidmheasa bunaithe ar chóimheas agus na corrlaigh chreidmheasa a luaitear sa mhargadh caipitil. Mar shampla, ní thairbhíonn ach earnáil an bhonneagair den fheabhsú rátála a dhéanann úinéireacht an Stáit (Ardú an Rialtais mar a thugtar air).

(143) Ní thairbhíonn DB Cargo den fheabhsú rátála creidmheasa sin. Ar an gceann is fearr, tá a phraghas ag a 'Phróifíl Chreidmheasa neamhspleách' (Standard & Poor's) nó 'measúnú creidmheasa bunlíne' (Moody's) lena bhfuil an struchtúr úinéireachta neamhábhartha. Mar is gnách i ngrúpaí, déantar cuideachtaí a ghrúpáil in aicmí acmhainneachta creidmheasa. Má tá CBCA i bhfeidhm, sanntar iad d'aicme acmhainneachta creidmheasa na próifíle creidmheasa neamhspleáiche nó an mheasúnaithe creidmheasa bonnlíne den ghrúpa. Chuirfeadh banc acmhainneacht creidmheasa na máthairchuideachta san áireamh ina mheasúnú creidmheasa freisin i gcás CBCA atá ann cheana.

(144) Tá sé i gcomhréir le gnáthchleachtas margaidh i ngrúpaí nach soláthraítear urrús comhthaobhach d'iasachtaí DB Cargo. Oibríonn DB AG, mar scairshealbhóir, mar sholáthraí cothromais agus mar iasachtóir araon anseo. Dá soláthrófaí urrús comhthaobhach do na hiasachtaí, ní sholáthrófaí ach urrús ábhartha foirmiúil do DB AG, ach ní sholáthrófaí aon urrús ábhartha breise dó. Bheadh gá le formheas roimh ré ó DB AG chun aon díol fiúntach sócmhainní a dhéanamh.

(145) Baineann gné eile atá ina choinne do sholáthar urrúis chomhthaobhaigh laistigh de ghrúpaí le seasamh iasachtaí scairshealbhóirí i gcás dócmhainneachta toisc go bhfuil iasachtaí scairshealbhóirí fo-ordaithe do gach catagóir eile éileamh, i.e. an aicme is ísle fiú i ngrúpa na n-éileamh fo-ordaithe.

(146) Thairis sin, le cur i bhfeidhm thástáil an oibreora geilleagair margaidh, ní mór a chur san áireamh an fíoras gur idirbheart idir dhá chuideachta a bhaineann leis an ngrúpa céanna í an iasacht agus, dá bhrí sin, go bhfuil breithnithe straitéiseacha ar leith agus éifeachtaí sineirge ann.

4.1.1.4. Cumhdach páirteach BEV ar luach saothair státseirbhíseach a fhostaíonn DB Cargo (‘Beart 4’)

(147) Maidir le Beart 4, dírítear le haighneachtaí na Gearmáine ar choinníoll an bhuntáiste roghnaitheach.

(148) Áitíonn an Ghearmáin gurb é cuspóir Bheart 4 ón tús DB AG, cuideachta phríobháideach, a scaoileadh ón ualach costas foirne a eascraíonn as struchtúr sonrach agus leibhéal sonrach luacha saothair státseirbhíseach. Áitíonn an Ghearmáin freisin, mar thoradh ar phrionsabal ‘als-ob-Kosten’ a leagtar amach in § 21(1) agus § 23 de DBGrG, go n-íocann DB AG costais le BEV atá comhionann leis na costais a thabhódh DB AG dá ndéanfadh sé a fhostaithe a earcú ar mhargadh an tsaothair seachas oifigigh shannta. Áitíonn an Ghearmáin go ndearna DB Cargo na híocaíochtaí uile le DB AG as na hoibrithe a leithdháileadh air in am ([65]) agus solathraíonn sí roinnt samplaí de chur chun feidhme praiticiúil an phrionsabail ‘als-ob-Kosten’ laistigh de DB Cargo, mar aon le tuarascálacha iniúchóra neamhspleách ar an gcaiteachas a thabhaigh DB AG lena léirítear go gcomhfhreagraíonn leibhéal an chaiteachais ar oibrí conarthach i gcás gairmiúil coincréiteach (aois, cáilíochtaí, grúpa pá) do leibhéal na gcostas atá le haisíoc le BEV as oifigigh shannta i gcás gairmiúil comhchosúil ([66]).

(149) Áitíonn an Ghearmáin freisin go bhfuil an beart teoranta ó thaobh ama agus raon feidhme de agus go bhfuil feidhm aige maidir le daonra oibrithe atá ag laghdú go seasta agus tagann sí ar an gconclúid nach státchabhair é an beart toisc nach scaoiltear DB Cargo ó mhuirir nach mór do ghnóthas a íoc de ghnáth. Os a choinne sin, leis an mbeart scaoiltear DB Cargo ó chostais iomarcacha nach gá do ghnóthais iarnróid phríobháideacha eile a íoc. Deimhnítear é sin leis an bhfíoras go ndéantar oifigigh a fhostaíonn BEV a phostú ní hamháin chuig DB AG ach chuig gnóthais eile atá in iomaíocht le fochuideachtaí DB AG freisin. I gcás den sórt sin, glacann BEV chuige féin costais os cionn phraghas margaidh na n-oifigeach ar postú ar bhonn comhaontú aonair ina n-ionchorpraítear an prionsabal ‘als-ob-Kosten’.

(150) Ar deireadh, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil an córas foirne a ghlac an Ghearmáin tar éis chlaochlú iarnróid na Gearmáine i gcomhréir freisin le prionsabal an oibreora geilleagair margaidh. Ghníomhaigh an Rialtas Cónaidhme ar an mbealach céanna agus a ghníomhódh sé mar oibreoir geilleagair margaidh trí scéim a shocrú inar fruilíodh na státseirbhísigh iarnróid oilte a ndearnadh iomarcach ar an margadh ar phraghas margaidh. Lig an scéim don Stát an t-ualach a bhaineann le luach saothair agus pinsin na n-oibrithe ardcháilithe sin a chomhroinnt agus an brú ar shócmhainní an Stáit a theorannú (sa chás seo, buiséad na Cónaidhme).

(151) Mar mhalairt air sin, áitíonn an Ghearmáin gur cabhair atá ann cheana é Beart 4 agus go bhfuil sé, in aon chás, comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

4.1.1.5. Bearta lena mbaineann mar *chabhair atá ann cheana*

(152) Le litreacha dar dáta an 17 Bealtaine agus an 26 Meán Fómhair 2023, cuireann an Ghearmáin argóinteacht mhalartach isteach ar dá réir, dá measfaí faoi dheireadh gur státchabhair iad na bearta dá dtagraítear sa Chinneadh Tosaigh, ba cheart iad a cháiliú mar chabhair atá ann cheana de réir bhrí Airteagal 1, pointe (b), de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ([67]) (‘an Rialachán Nós Imeachta’).

([65]) Rinneadh na híocaíochtaí sin le DB AG a bhí ag aistriú an airgid chuig BEV ansin. Mar a shoiléirigh údaráis na Gearmáine, déantar leithdháileadh na foirne ar DB AG a ghníomhaíonn mar idirghabhálaí. Dá réir sin, déanann DB AG aisíocaíocht na gcostas foirne le haghaidh oifigigh a shanntar do DB AG le BEV agus níl aon íocaíocht dhíreach costas foirne ann ó DB Cargo le BEV (féach aithris (80)).

([66]) Aighneacht na Gearmáine an 23 Deireadh Fómhair 2023.

([67]) Rialachán (CE) Uimh. 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Áitíonn an Ghearmáin go mbaineann sé sin go háirithe le CBCA. Chun an coincheap 'leasú ar chabhair atá ann cheana' a chur i bhfeidhm i gcomhthéacs Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta, ba cheart prionsabal na substainte seachas foirm a chur i bhfeidhm, rud a chiallaíonn nach bhféadfadh athcháiliú birt mar chabhair nua a bheith mar thoradh ach ar athruithe forleathana ar ábhar birt atá ann cheana. I ndáil leis sin, tagraíonn an Ghearmáin do chleachtas Údarás Faireacháin CSTE ([68]) agus an Choimisiúin ([69]) agus áitíonn sí, ó bhí 1999 ann, go bhfuil slabhra neamhbhriste de chomhaontuithe comhionanna maidir le brabús agus caillteanas a aistriú ann lena nasctar DB AG le DB Cargo go díreach nó go hindíreach — trí fhochuideachta bhreise amháin nó dhá fhochuideachta bhreise (DB ML agus Railion ([70])). Cuireann an Ghearmáin leis sin go raibh prionsabail leithdháilte na mbrabús agus na gcaillteanas cosúil leo siúd atá mar bhonn taca le CBCA is infheidhme cheana féin le linn na tréimhse ó 1994, is é sin ó chruthú DB AG, go 1999, nuair a ionchorpraíodh aonaid ghnó éagsúla DB AG i bhfochuideachtaí ar leithligh agus nuair a ceanglaíodh iad leis an máthairchuideachta leis na comhaontuithe lena bhforáiltear d'aistriú brabús agus caillteanas.

(154) De réir na Gearmáine, ní raibh tionchar ag coigeartuithe teicniúla a rinneadh in CBCA in 2012 agus 2016 i gcomhthéacs atheagrú ghrúpa DB ar ábhar an chomhaontaithe sin agus, dá bhrí sin, níl siad ábhartha faoi Airteagal 108(1) CFAE. Is amhlaidh is mó é sin toisc go raibh na cuideachtaí uile a raibh baint acu leis an atheagrú faoi rialú 100 % DB AG agus, dá bhrí sin, go raibh siad mar chuid den ghnóthas céanna.

(155) Áitíonn an Ghearmáin freisin nach bhfuil an eisceacht dá bhforáiltear sa dara habairt d'Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta ([71]) infheidhme maidir leis an gcás seo ar dhá chúis. Ar an gcéad dul síos, is ann do phríomhghné CBCA, is é sin iompar caillteanas DB Cargo ag an máthairchuideachta ar a luaithe ó bhí 1994 ann, cé go nglactar leis nach bhfuil feidhm chúlghabhálach ag an eisceacht sin maidir le cásanna a bhí ann roimh theacht i bhfeidhm an Rialacháin sin in 1999 ([72]). Ar an dara dul síos, áitíonn an Ghearmáin nach bhféadfaidh an eisceacht sin dul thar fhorálacha Airteagal 108 CFAE agus catagóirí breise cásanna a chruthú le haghaidh 'cabhair nua'. Sa chiall sin, tá amhras ann go bhfuil Airteagal 1(b)(v), an dara habairt den Rialachán Nós Imeachta comhoiriúnach ar bhealach ar bith leis an dlí príomha. Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin nach ndéanfaí an eisceacht sin a theorannú leis an gcásdlí ach amháin do chásanna ina raibh sé intuartha, a luaithe a bheadh an margadh léirscaoilte, go mbeadh an beart ina chabhair. Ina theannta sin, ní bheadh feidhm ag an bhforáil sin ach amháin i gcásanna ina n-osclaítear gníomhaíocht don iomaíocht le dlí an Aontais ar scoithdháta sonrach is féidir a chinneadh roimh ré. Dá bhrí sin, ní bheadh sé infheidhme i gcás léirscaoileadh an mhargaidh lasta inar rannchuidigh líon mór beart éagsúil ar an leibhéal náisiúnta agus ar an leibhéal Eorpach le hoscailt an mhargaidh thar thréimhse fhada ama (ó 2003 go 2007).

(156) De réir na Gearmáine, is é an iarmhairt a bheadh ar CBCA a cháiliú mar chabhair atá ann cheana gur cheart don Choimisiún an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil a dhúnadh. Go deimhin, ós rud é gur cabhair aonair é CBCA seachas scéim, ní bheadh an Coimisiún in ann bearta iomchuí a mholadh agus a fhorfheidhmiú de bhun Chaibidil VI den Rialachán Nós Imeachta lena rialaítear an nós imeachta maidir le scéimeanna cabhrach atá ann cheana.

([68]) Údarás Faireacháin CSTE, Cinneadh Uimh. 082/23/COL an 31 Bealtaine 2023 chun an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a thionscnamh a bhaineann le conarthaí oibleagáide seirbhíse poiblí le haghaidh paisinéirí iarnróid san Iorua, mír 182 et seq. agus mír 250 et seq.

([69]) Tagraíonn an Ghearmáin go háirithe do chinntí ón gCoimisiún an 20 Deireadh Fómhair 2014 i gcás SA.30481 — Státchabhair neamhdhleathach i bhfabhar Agence France-Press (AFP) (IO C 20, 19.1.2018, lch. 1); an 24 Aibreán 2007 i gcás SA.18957 — Craoltóirí seirbhíse poiblí a mhaoiniú sa Ghearmáin, aithris 196 (IO C 185, 8.8.2007, lch. 1); an 27 Feabhra 2008 i gcás SA.21395 VRT a mhaoiniú, aithris 118 (IO C 143, 10.6.2008, lch. 1).

([70]) Míníonn an Ghearmáin gur cruthaíodh Railion mar mheán chun DB Cargo a oscailt d'iarnróid chomhpháirtíochta na hEorpa.

([71]) De bhun Airteagal 1(b)(v) den Rialachán Nós Imeachta, ciallaíonn 'cabhair atá ann cheana' cabhair a mheastar gur cabhair atá ann cheana í toisc gur féidir a shuí nár chabhair í an tráth ar cuireadh i bhfeidhm í, agus gur cabhair í ina dhiaidh sin de bharr éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh agus gan athrú a bheith déanta uirthi ag an mBallstát. I gcás ina ndéantar cabhair de bhearta áirithe tar éis gníomhaíocht a léirscaoileadh le dlí an Aontais, ní mheasfar gur cabhair atá ann cheana iad na bearta sin tar éis an dáta a shocraítear don léirscaoileadh.

([72]) Tagraíonn an Ghearmáin do Rialachán (CE) Uimh. 659/1999 ón gComhairle an 22 Márta 1999 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe chun Airteagal 93 de Chonradh CE a chur i bhfeidhm (IO L 83, 27.3.1999, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Barúlacha maidir leis na barúlacha ó pháirtithe leasmhara*

4.1.2.1. Barúlacha na Gearmáine maidir le barúlacha ERFA

(157) Áitíonn an Ghearmáin go ndeimhnítear le barúlacha ERFA go bhfuil earnáil lasta iarnróid na Gearmáine an-iomaíoch agus, le blianta beaga anuas, go bhfuil iomaitheoirí príobháideacha tar éis a sciartha den mhargadh a leathnú go seasta. Cuireann na barúlacha sin líomhaintí an ghearánaigh a bhaineann le héifeachtaí frithiomaíocha na mbeart lena mbaineann ó bhail. Cuireann an Ghearmáin leis sin go leanann sé ó Airteagal 345 CFAE, lena dtoirmisctear idirdhealú in aghaidh gnóthas bunaithe ar chritéar na húinéireachta (poiblí i gcoinne príobháideach), nach féidir toirmeasc de facto a bheith mar thoradh ar chur chun feidhme na rialacha maidir le státchabhair ar ionstraimí eagrúcháin caidrimh inghrúpa (comhaontuithe maidir le brabús agus caillteanas a aistriú, soláthar seirbhísí nó iasachtaí inghrúpa) nach mbeadh feidhm acu ach amháin maidir le gnóthais phoiblí.

4.1.2.2. Barúil na Gearmáine maidir le barúlacha an ghearánaigh

(158) Leanann an Ghearmáin struchtúr bharúlacha an ghearánaigh agus áitíonn sí, maidir le coinníoll *úsáide acmhainní an Stáit*, go mbaineann Bearta 1 go 3 le húsáid ioncam gnó ghrúpa DB nach acmhainní Stáit iad. Ní féidir cáiliú ioncam gnó gnóthais tráchtála a bhunaítear faoin dlí príobháideach mar acmhainní Stáit a bhunú ar shuíomh an Stáit mar scairshealbhóir amháin. Is é an rud nach mór a léiriú go bhfuil an Stát in ann úsáid na gcistí a rialú trína thionchar ceannasach a fheidhmiú ([73]). Athdhearbhaíonn an Ghearmáin a hargóint bunaithe ar Airteagal 345 CFAE (féach aithris (105)).

(159) Maidir le hinleagthacht, aithníonn an Ghearmáin gur fhormheas ionadaí de chuid an Rialtais Chónaidhme bunú CBCA i gComhthionól Ginearálta DB AG. Mar sin féin, níl toiliú Stáit le beart leordhóthanach chun inleagthacht a shuí faoi Airteagal 107 CFAE ([74]), toisc go gceanglaítear leis an gcásdlí go léirítear go raibh baint ghníomhach ag údaráis phoiblí le glacadh an bhirt nó gur fhorchuir siad an beart ar an ngnóthas nó gur thug siad treoir dó gníomhú ar bhealach sonrach ([75]). Ina theannta sin, ní féidir inleagthacht a shuí ar bhonn ráitis bhliantúla agus chomhdhlúite DB AG a bheith formheasta ag an mBord Maoirseachta, i bhfianaise (i) nach bhfuil aon chomhaontú i gceist leis an bhformheas sin chun caillteanais a fhritháireamh agus (ii) go bhfuil ionadaíocht an rialtais ar an mBord Maoirseachta róbheag chun tionchar éifeachtach a imirt ar chinntí an chomhlachta sin.

(160) Maidir le Bearta 2 agus 3, athdhearbhaíonn an Ghearmáin nach féidir a mhéid atá na bearta sin inleagtha ar an Stát a bhunú ar an bhfíoras amháin go bhfuil scairsheilbh 100 % ag an Stát in DB AG. Áitíonn an Ghearmáin nach raibh aon ionadaí Stáit rannpháirteach i nglacadh na mbeart sin. Go háirithe, faoi airteagail chomhlachais DB AG agus Rialacha Nós Imeachta Bhord Maoirseachta DB AG, ní gá bearta amhail Bearta 2 agus 3 a fhormheas agus, go deimhin, níor fhormheas an Bord Maoirseachta iad.

(161) Cuireann an Ghearmáin leis sin nach féidir inleagthacht Bhearta 2 agus 3 a thuiscint ó thosca a áiríonn an gearánach. Ar an gcéad dul síos, ní thugtar le fios le leas iomlán airgeadais líomhnaithe Stát na Gearmáine chun díbhinní a fháil ó ghrúpa DB rannpháirtíocht an Stáit sa dá Bheart. Níor tháinig leas airgeadais an scairshealbhóra chun cinn riamh sa chásdlí mar chritéar atá ábhartha maidir le hinleagthacht agus is ceart sin, toisc go gciallódh sé go mbeadh aon chinneadh a dhéanann na comhlachtaí corparáideacha inleagtha ar an Stát toisc go bhféadfadh tionchar a bheith ag aon chinneadh ar leas airgeadais an scairshealbhóra.

([73]) Breithiúnais na Cúirte Breithiúnais an 16 Bealtaine 2002, *an Fhrainc v an Coimisiún (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, an 29 Aibreán 2004, *an Ghréig v an Coimisiún*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239 agus an 8 Bealtaine 2003, *an Iodáil agus SIM 2 Multimedia v an Coimisiún*, C-328/00 agus C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Breithiúnais na Cúirte Breithiúnais an 2 Márta 2021, *an Coimisiún v an Iodáil agus Eile*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154 agus na Cúirte Ginearálta an 15 Nollaig 2021, *Oltchim v an Coimisiún*, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 13 Meán Fómhair 2017, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, mír 20 agus na Cúirte Ginearálta an 22 Meán Fómhair 2021, *DEI v an Coimisiún*, T-639/14 RENV, T-352/15 agus T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Agraíonn an Ghearmáin freisin Cinneadh (AE) 2021/2182..

(162) Áitíonn an Ghearmáin freisin nach féidir inleagthacht Bhearta 2 agus 3 a thuiscint ó fhorálacha § 65 BHO ná ó fhorálacha PCGK, ós rud é nach ndéanann na gníomhartha sin ach comhlánú ar na forálacha reachtúla a bhaineann le bainistíocht agus maoirseacht cuideachtaí ag a bhfuil scairsheilbh chónaidhme agus nach gcruthaíonn siad aon cheanglas maidir le hoibríochtaí a fhormheas a théann níos faide ná rialacha comhchoiteanna dhlí na gcuideachtaí.

(163) Ar deireadh, measann an Ghearmáin go bhfuil tosca inleagthachta eile a bhfuil an gearánach ag brath orthu neamhábhartha nó dothuigthe.

(164) Maidir le coinníoll an bhuntáiste, áitíonn an Ghearmáin gur ar an gCoimisiún atá an dualgas a chruthú cé acu a comhlíonadh nó nár comhlíonadh na coinníollacha maidir le cur i bhfeidhm an infheisteora phríobháidigh i dtástáil ar gheilleagar margaidh. Mura bhfuil an fhianaise is gá ag an gCoimisiún chun a fháil amach an ndéanfadh infheisteoir príobháideach na bearta atá i gceist, ní féidir leis sin a bheith chun dochar don Bhallstát ([76]). Is i gcásanna ina gcuirtear i gcoinne infheidhmeacht thástáil an oibreora geilleagair margaidh, agus sna cásanna sin amháin, nach mór don Bhallstát a shuí ar bhonn fianaise oibiachtúil infhíoraithe go ndearna sé an beart atá i gceist ina cháil mar scairshealbhóir seachas mar údarás poiblí.

(165) Ina theannta sin, líomhnaíonn an Ghearmáin go bhfuil an gearánach ag tagairt do chásdlí maidir le hinstealltaí caipitil, ar oibríochtaí iad a ndéantar anailísí brabúsachta nó pleananna gnó ina leith san earnáil phríobháideach ó am go chéile freisin. Os a choinne sin, ní dhéantar anailísí brabúsachta a priori, agus níl ciall ar bith leo, i gcás ionstraimí amhail CBCA, ar gné neodrach struchtúrach den ghrúpa iad. Dá bhrí sin, tá an easpa anailíse brabúsachta a rinneadh sular glacadh CBCA neamhábhartha agus measúnú á dhéanamh an raibh iompraíocht an Stáit i gcomhréir le hiompar oibreora sa mhargadh príobháideach. Ar deireadh, tugann an Ghearmáin dá haire gur sholáthair sí na pleananna lár téarma ábhartha don Choimisiún atá comhaimseartha leis na fíorais atá faoi scrúdú, agus lena n-áirítear grinnanailísí ar fhorbairtí brabúsachta DB Cargo sna blianta amach romhainn.

(166) Go sonrach maidir le Beart 1, measann an Ghearmáin go ndíríonn an gearánach a bharúlacha go mícheart ar an bhfíoras gur athnuadh CBCA in 2012 d'ainneoin na gcaillteanas leanúnach agus na heaspa ionchais líomhnaithe le haghaidh brabús. Agus é sin á dhéanamh aige, ní chuireann an gearánach san áireamh (i) gur aistrigh DB Cargo brabúis a bhí níos mó ná EUR 500 milliún chuig DB AG ó 2006 go 2008; (ii) gur thoradh díreach ar an ngéarchéim airgeadais na caillteanais in 2009 agus sna blianta ina dhiaidh sin d'éirigh le DB Cargo iad a theorannú (2010: EUR -148 milliún, 2011: EUR -100 milliún, 2012: EUR -31 mhilliún); (iii) gur tugadh CBCA 2012 i gcrích agus coinne leis go bhfillfear ar bhrabúis, a raibh coinne leo freisin sna pleananna lár téarma; (iv) nár cheart CBCA a mheas ina aonar ach mar ionstraim lena gceadaítear aontacht fhioscach a bhunú trínar féidir caillteanais fochuideachta amháin a fhritháireamh ar leibhéal an ghrúpa ina iomláine.

(167) Maidir le Beart 2, tagraíonn an Ghearmáin dá barúlacha a bhaineann le débhríocht an choincheapa 'seirbhísí inghrúpa' agus athdhearbhaíonn sí na hargóintí a rinne sí ina barúlacha maidir leis an gCinneadh Tosaigh a bhaineann leis na hidirdhealuithe idir na feidhmeanna seirbhíse agus feidhmeanna an ghrúpa agus a bpraghsáil.

(168) Maidir le Beart 3, maíonn an Ghearmáin go bhfuil líomhaintí an ghearánaigh mícheart. Maíonn an Ghearmáin gur tugadh comhaontuithe iasachta idir DB AG agus DB Cargo i gcrích ar théarmaí margaidh agus athdhearbhaíonn sí ina leith sin na hargóintí a rinne sí ina barúlacha maidir leis an gCinneadh Tosaigh. Ina theannta sin, áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil tionchar ag an bhfíoras go bhfuil DB Cargo faoi úinéireacht stáit ar théarmaí na n-iasachtaí a chonraigh DB Cargo.

(169) Maidir le Beart 4, athdhearbhaíonn an Ghearmáin na hargóintí a bhaineann le cur chun feidhme an phrionsabail 'als-ob-Kosten' a rinne sí ina barúlacha maidir leis an gCinneadh Tosaigh. Ina theannta sin, maíonn an Ghearmáin go bhfuil an cás seo agus Cás C-211/15 P *Orange/France Télécom v an Coimisiún* difriúil ó chéile. Go háirithe, murab ionann agus DB AG sa chás seo, bhí ranníocaíochtaí slándála sóisialta níos ísle á n-íoc ag France Télécom ná mar a bhí á n-íoc ag a hiomaitheoirí.

([76]) Tagraíonn an Ghearmáin don tuairim ón Abhcóide Ginearálta Kokott sa chás *Commune di Milano v an Coimisiún*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, mír 98.

(170) Cuireann an Ghearmáin i gcoinne argóintí an ghearánaigh a bhaineann le saincheisteanna nós imeachta freisin. Maíonn an Ghearmáin nach gá na ceithre bheart atá faoi chonspóid a chur ar fionraí toisc nach mbaineann siad le státchabhair. Mar mhalairt air sin, maíonn an Ghearmáin gur cabhair atá ann cheana iad na bearta agus athdhearbhaíonn sí na hargóintí a cuireadh i láthair ina leith sin sna litreacha uaithi an 17 Bealtaine agus an 26 Meán Fómhair 2023.

4.1.3. *Comhoiriúnacht leis an margadh inmheánach*

(171) Áitíonn an Ghearmáin nach státchabhair iad na bearta lena mbaineann agus, dá bhrí sin, nach dtagann ceist a gcomhoiriúnachta chun cinn. Mar mhalairt air sin, áitíonn an Ghearmáin gur cabhair atá ann cheana iad na ceithre bheart atá faoi chonspóid agus gur cheart scrúdú a dhéanamh ar aon saincheist a bhaineann lena gcomhoiriúnacht laistigh den chreat a leagtar amach i gCaibidil VI den Rialachán Nós Imeachta.

(172) Mar argóint choimhdeach, chinn an Ghearmáin agus DB AG/DB Cargo DB Cargo a chur faoi réir plean claochlaithe eacnamaíoch a chomhlíonann, an tráth céanna, dar leis an nGearmáin, ceanglais plean athstruchtúrúcháin de réir bhrí Threoirlínte an Choimisiúin maidir le Tarrtháil agus Athstruchtúrú ([77]) (na 'Treoirlínte R&R').

4.1.4. *Plean athstruchtúrúcháin DB Cargo*

4.1.4.1. Tuairisc ar an bplean athstruchtúrúcháin agus cabhair athstruchtúrúcháin tacaíochta

(173) I mí Iúil 2022 rinne Bord Bainistíochta DB Cargo AG agus Bord Bainistíochta DB AG an cinneadh an próiseas a raibh an plean claochlaithe mar thoradh air a sheoladh trí chuideachta chomhairleach a fhostú chun straitéis claochlaithe a fhorbairt le haghaidh na dtrí dheighleog ghnólachta de DB Cargo (iompar traenach aonaid, iompar lasta vaigíní aonair agus iompar traschórais) chun bonn fónta eacnamaíoch a chur faoin gcuideachta thar thréimhse 3 bliana. I mí Mheán Fómhair 2022, roghnaigh Bord Bainistíochta DB Cargo AG agus Bord Bainistíochta DB AG Roland Berger mar chomhairleoirí chun an straitéis claochlaithe a fhorbairt. Ba fhreagairt riachtanach é seoladh an Phlean Claochlaithe ag DB Cargo ar na dúshláin mhóra a bhí roimh an gcuideachta.

(174) An 30 Deireadh Fómhair 2023, agus ina dhiaidh sin trí nuashonruithe éagsúla, chuir an Ghearmáin an plean sin faoi bhráid an Choimisiúin cheana féin le linn an chur chun feidhme i gcomhthéacs an nós imeachta atá ann faoi láthair chun é a mheasúnú mar phlean athstruchtúrúcháin de réir bhrí Threoirlínte R&R.

4.1.4.1.1. Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Forbhreathnú ar Phlean Claochlaithe DB Cargo

(175) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil sé d'aidhm ag Plean Claochlaithe DB Cargo suíomh DB Cargo a neartú san fhadtéarma ionas gur féidir leis an rannchuidiú is gá a dhéanamh chun spriocanna corparáideacha DB AG a bhaint amach. Dearadh an plean gníomhaíochta i gcomhréir leis an mana 'Tá soláthraí láidir lóistíochta iarnróid de dhíth ar an Eoraip. Ar mhaithe leis an aeráid agus geilleagar inbhuanaithe.' Ar an mbealach sin, tá coinne ag an nGearmáin go gcuirfidh DB Cargo go mór le cion módach an iarnróid i margadh iompair na Gearmáine agus na hEorpa a mhéadú, agus a hinbhuanaitheacht eacnamaíoch féin a fheabhsú an tráth céanna.

(176) Chun brabúsacht agus iomaíochas a bhaint amach, míníonn an Ghearmáin go gclaochlóidh DB Cargo a shamhail ghnó. Tá gá le claochlú toisc nach raibh an córas táirgthe comhpháirteach an-chasta in ann freagairt go solúbtha do riachtanais an chustaiméara faoi chuimsiú an bhonneagair atá ann faoi láthair. Is é an toradh atá air sin go bhfuil an táirgiúlacht ag laghdú agus go bhfuil ualaí móra breise airgeadais ann, rud a mbíonn tionchar ollmhór aige ar bhrabúis. Áitíonn an Ghearmáin freisin nach mór do DB Cargo é féin a chlaochlú chun a bheith brabúsach agus iomaíoch arís. Chun é a chur ar a chumas do DB Cargo freagairt níos gasta do na dúshláin sin agus d'iarrataí ó chustaiméirí, míníonn an Ghearmáin go ndéanfaidh DB Cargo a shamhail ghnó a oiriúnú ionas go dtiocfaidh réimsí gnó níos lú, níos dírithe chun cinn. Tá an saincheapadh sin bunaithe ar earnálacha gnó/grúpaí custaiméirí. Sa chomhthéacs sin, leanfaidh an deighleog lasta vaigíní aonair de dhlúthmhalartú seirbhísí a dhéanamh le gach earnáil ghnó/grúpa custaiméirí den sórt sin.

([77]) Communication from the Commission — Guidelines on State aid for rescuing and restructuring non-financial undertakings in difficulty [Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu] (IO C 249, 31.7.2014, lch. 1).

(177) Tugann an Ghearmáin le fios go bhfaighidh na réimsí gnó sin atá níos dírithe neamhspleáchas cuimsitheach, freagracht chuimsitheach agus na hacmhainní uile dá ngnó. Tá coinne leis go laghdófar castacht na samhla táirgeachta go mór leis an mbealach oibriúcháin sin, rud ba cheart costais a laghdú go mór agus feabhas a chur ar iomaíochas.

(178) I réimse na lóistíochta iarnróid, chun a láithreacht sa mhargadh mar sholáthraí seirbhíse lóistíochta iarnróid a neartú, tugann an Ghearmáin le fios go dtairgeann DB Cargo seirbhísí a bhaineann go sonrach le tionscal go córasach dá chustaiméirí anois i slabhraí soláthair a chustaiméirí. Is réitigh lóistíochta iad lena n-áirítear go bunúsach seirbhís iarnróid agus lena bhforlíontar í le modúil bhreise (mar shampla, iompar de bhóthar, stórasú agus seirbhísí lóistíochta aonair eile).

(179) Ní fhéadtar réimse an iompair vaigíní aonair, atá ina phríomhchuid d'iompar lasta iarnróid an lae inniu sa Ghearmáin agus san Eoraip, a oibriú ar bhonn tráchtála amháin mar líonra cumhdaigh iomláin i bhfianaise an chreata ghinearálta atá ann faoi láthair. Mar thoradh air sin, agus le cur chun feidhme Phlean Claochlaithe DB Cargo, tá coinne ag an nGearmáin go ndéanfar tuilleadh forbartha ar iompar vaigíní aonair ina líonra caighdeánaithe athléimneach de roghanna solúbtha lasta atá dírithe ar sholáthar, agus an cistiú dá bhforáiltear i mbuiséad cónaidhme 2024 á chur san áireamh, agus tá coinne leis go n-eagrófar é ar bhealach i bhfad níos costéifeachtúla. Áitíonn an Ghearmáin freisin, sa mheántéarma agus san fhadtéarma, go dtiocfaidh méadú ar éifeachtúlacht an chórais freisin trí theicneolaíochtaí nua amhail cúpláil uathoibríoch dhigiteach.

(180) Míníonn an Ghearmáin freisin gurb é an t-iompar traschórais margadh na todhchaí in iompar lasta iarnróid. Chun a bheith in ann seirbhís iomaíoch a thairiscint, tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil sé i gceist ag DB Cargo freisin bearta struchtúracha a chur chun feidhme amach anseo.

(181) Ina theannta sin, mar chuid dá Plean Claochlaithe, míníonn an Ghearmáin go ndéanfaidh DB Cargo infheistíocht in innill féinghluaiste ilchórais nua-aimseartha agus i dteicneolaíochtaí nua gluaisteán. De bharr an dul chun cinn atá déanta maidir le digitiú agus uathoibriú, tá coinne ag an nGearmáin go mbeidh DB Cargo in ann próisis a dhéanamh freisin in iompar iarnróid, i.e. foirmiú traenacha, cóireáil agus cothabháil gluaisteán, i bhfad níos éifeachtaí agus níos gasta, agus ar an gcaoi sin a iomaíochas a mhéadú.

(182) Tugann an Ghearmáin le fios, a bhuí le trealamh iompair nua-aimseartha a chomhlíonann riachtanais na gcustaiméirí, go bhfuil sé d'aidhm ag DB Cargo a bheith in ann é féin a chomhtháthú níos doimhne i slabhraí lóistíochta na gcustaiméirí. Míníonn an Ghearmáin go bhfuil DB Cargo, dá bhrí sin, ag cur forbairt a ghluaisteán lasta chun cinn go dian.

(183) Míníonn an Ghearmáin, trí dhíriú ar dhigitiú, ar optamú costas agus ar inbhuanaitheacht, go bhféachann DB Cargo le téarnamh ó na deacrachtaí atá aige faoi láthair agus lena thodhchaí a dhaingniú mar phríomhghníomhaí i margadh lasta iarnróid na hEorpa. Dá bhrí sin, áitíonn an Ghearmáin go soláthraítear conair shoiléir leis na tionscnaimh straitéiseacha a leagtar amach sa Phlean Claochlaithe chun filleadh ar an inmharthanacht trí chobhsaíocht agus fás fadtéarmach.

4.1.4.1.1.2. Bearta Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo

(184) Míníonn an Ghearmáin gur thionscain DB Cargo Plean Athstruchtúrúcháin arb é is saintréith dó athruithe radacacha laistigh den chóras táirgthe, díscaoileadh idirnasc idir deighleoga, bearta optamaithe punainne, comhar comhpháirtíochta in ionad oibríochtaí inmheánacha, agus riachtanais acmhainní atá coigeartaithe go bunúsach.

(185) Tugann an Ghearmáin le fios freisin gur forbraíodh bearta aonair an Phlean Athstruchtúrúcháin ar bhonn atá sonrach don deighleog le haghaidh vaigíní aonair, traenach aonaid agus na rannáin mhuirí, ilchríochacha agus iompróra faoi seach den deighleog iompair traschórais. Thairis sin, ceapadh bearta athstruchtúrúcháin uileghabhálacha breise chun díriú ar fhochuideachtaí Eorpacha mar aon leis na struchtúir forchostais riaracháin agus táirgeachta agus an Túr Rialaithe ([78]).

([78]) Chun tuairisc a fháil ar Thúr Rialaithe DB Cargo, féach aithrisí (237) et seq.

(186) Sa chomhthéacs sin, míníonn an Ghearmáin go bhfuil an chaibidlíocht a cheanglaítear de réir dlí curtha i gcrích ag DB Cargo chun leasanna a réiteach leis na hionadaithe saothair maidir le laghduithe ar chostais phearsanra, atá níos mó ná EUR 100 milliún in aghaidh na bliana tar éis arduithe pá a tháinig i bhfeidhm idir an dá linn. An 2 Deireadh Fómhair 2024, bhain an coiste réitigh toradh comhpháirteach amach agus tháinig sé ar chomhaontú maidir le laghdú 4 582 fhostaí lánaimseartha (thart ar 25 % den lucht saothair) go dtí an 31 Nollaig 2026 i gcomparáid le mí na Nollag 2023, agus laghdú breise 361 fhostaí lánaimseartha go dtí mí na Nollag 2029, rud a mbeidh laghdú iomlán 4 943 fhostaí lánaimseartha (thart ar 27 % den lucht saothair) mar thoradh air. Tugann an Ghearmáin le fios freisin gur dhírigh DB Cargo ar dtús ar iompar traschórais, ar riarachán agus ar fhorchostas a bhaineann le táirgeadh agus ar fhorchostas an Túir Rialaithe agus míníonn sí go ndíreoidh DB Cargo a thuilleadh, i gcomhréir leis na bearta a leagtar amach ina Phlean Athstruchtúrúcháin sna ranna seo a leanas, go háirithe ar iompar vaigíní agus traenach aonaid, lena n-áirítear le himpleachtaí laghdaithe lucht saothair.

Tábla 10

Torthaí an Choiste Réitigh, an 2 Deireadh Fómhair 2024: Laghdú FTE DB Cargo AG

FTE	DB 2023	DB 2024	DB 2025	DB 2026	DB 2027	DB 2028	DB 2029
Foireann oibríochtúil (tiománaithe traenach, siúntóirí, etc.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cothabháil	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forchostas a bhaineann le táirgeadh, lena n-áirítear Túr Rialaithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forchostas Riaracháin (lena n-áirítear TF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 29.

4.1.4.1.1.3. Bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin sa deighleog vaigíní aonair

(187) Míníonn an Ghearmáin gurb é atá i gceist le hiompar vaigíní aonair ag DB Cargo vaigíní aonair agus grúpaí vaigíní ó choinsíneoirí éagsúla a bhailiú agus a sheachadadh ar fud na tíre. Tar éis iad a bhailiú, déantar na vaigíní a chuachadh i dtraenacha cianaistir trí chéimeanna éagsúla. Ina dhiaidh sin, ní mór na traenacha cianaistir a sheoladh ar ais chuig vaigíní aonair nó traenacha friothálacha roimh an seachadadh deiridh. Éilítear leis an bpróiseas cuachta an-chasta acmhainní fairsinge bonneagair mar aon le hoibríochtaí láimhe agus acmhainneacht bainistíochta le haghaidh pleanála agus seolta.

(188) Tugann an Ghearmáin le fios freisin go bhféachtar ar iompar vaigíní aonair mar rogha mhalartach níos inbhuanaithe ar a iomaíocht dhíreach le haghaidh lastais bheaga agus mheánmhéide trí iompar de bhóthar ar thrucailí. Is gá athstruchtúrú a dhéanamh ar a shamhail táirgeachta agus ghnó, mar aon le scéimeanna státchabhrach a bheith ann chun an míbhuntáiste sistéamach a bhaineann le hoibríochtaí iompair vaigíní aonair i gcoinne iompar trucailí a shárú agus chun iompar d'iarnród atá níos neamhdhíobhálaí don chomhshaol seachas de bhóthar a áirithiú. Áitíonn an Ghearmáin, dá bhrí sin, gurb é is aidhm do bhearta Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo atá beartaithe maidir le hiompar vaigíní aonair ceanglais maidir le hinmharthanacht fhadtéarmach a chomhlíonadh agus iomaíochas iompair vaigíní aonair a mhéadú.

4.1.4.1.1.3.1. Beart 1 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Optamú líonra na deighleoige Vaigíní Aonair trí athbhreithniú dearaidh

(189) Míníonn an Ghearmáin gurb é is cuspóir foriomlán d'athdhearadh an líonra vaigíní aonair (a) simpliú agus feabhsú radacach ar stóinseacht an táirgthe agus (b) caighdeánú iarmhartach ar an tairiscint tráchtála.

(190) Maidir leis an tsamhail táirgeachta a bheidh ann amach anseo, áitíonn an Ghearmáin go mbeidh pearsanra agus trealamh tiomnaithe don deighleog vaigíní aonair, ar athrú radacach é i gcomparáid le táirgeadh comhtháite an lae inniu d'iompar vaigíní aonair, traenach aonaid agus traschórais. Mar thoradh ar an mbeart athstruchtúrúchain sin, tá coinne ag an nGearmáin go mbeidh stóinseacht/athléimneacht níos airde ann, go méadófar cáilíocht agus go mbeifear in ann coigilteas costais a dhéanamh a sháraíonn na sineirgí a bhaineann le táirgeadh comhtháite, i.e. táillí cealaithe a laghdú agus éifeachtúlacht acmhainní a mhéadú (e.g. líon níos ísle inneall féinghluaiste is gá). Ina theannta sin, áitíonn an Ghearmáin go ndíreoidh dearadh líonra DB Cargo amach anseo ar mhinicíochtaí a mhéadú ar aistir fhada, naisc níos giorra a chomhdhlúthú agus ródú níos solúbtha vaigíní a cheadú, i.e. dáileadh níos fearr ar chostas seasta agus laghdú ar an líon ceann scríbe.

(191) Tugann an Ghearmáin le fios freisin go mbeidh an tairiscint tráchtála ag éirí níos caighdeánaithe, rud a íoslaghdóidh iarrataí aonair a bhaineann go sonrach le custaiméirí. Áitíonn an Ghearmáin freisin go bhfuil coinne leis go méadófar tréchur na saoráidí siúnta trí dheireadh a chur leis an ngá atá le beartú tosaíochta a bhaineann go sonrach le custaiméirí agus go laghdófar go mór castacht na pleanála agus an tseolta, i.e. éifeachtúlacht forchostais a mhéadú.

(192) Tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil coinne leis go gcuirfear tús leis an mborradh faoin líonra athbhreithnithe ó 2025 ar aghaidh.

4.1.4.1.1.3.2. Beart 2 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Bearta optamaithe táirgeachta foriomlána maidir leis an deighleog Vaigíní Aonair

(193) Tugann an Ghearmáin le fios, in éineacht le dearadh líonra DB Cargo, go mbeartaítear leis an bPlean Athstruchtúrúcháin dhá bheart uileghabhálacha optamaithe táirgeachta chun feabhas a chur ar chostas oibríochtaí vaigíní aonair:

(a) Athbhreithniú ar na seirbhísí friothálacha agus dáileacháin atá ann faoi láthair le haghaidh vaigíní aonair, i.e. déanfar seirbhísí neamheacnamaíocha atá ann faoi láthair a atheagrú, a laghdú nó a dhíothú. Tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil an beart á chur i bhfeidhm cheana féin agus go bhfuil coinne leis na chéad éifeachtaí láithreach.

(b) Coigilteas costais fuinnimh trí innill féinghluaiste móid dhéach a úsáid in ionad roghanna malartacha atá níos neamhéifeachtúla ó thaobh breosla de faoi thiomáint díosail. Tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil coinne leis go mbainfear éifeachtaí dearfacha amach ón mbeart sin ó 2026 ar aghaidh.

4.1.4.1.1.3.3. Beart 3 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Feabhsú cáilíochta na deighleoige Vaigíní Aonair agus bearta coigeartaithe bunphraghais

(194) Tugann an Ghearmáin le fios go mbeidh feabhsuithe cáilíochta ar an tseirbhís don chustaiméir mar thoradh ar na feabhsuithe sin ar an tsamhail táirgeachta (e.g. méadú ar stóinseacht/athléimneacht). Comhsheasmhach leis na feabhsuithe cáilíochta sin, míníonn an Ghearmáin go ndéanann DB Cargo coigeartuithe praghais a chaibidliú agus é d'aidhm aige (i) an méadú atá ann faoi láthair ar chostais iompair a chumhdach ar bhealach níos fearr, agus (ii) toilteanas custaiméirí íoc as seirbhísí vaigíní aonair a ghabháil ar bhealach níos fearr. Sonraíonn an Ghearmáin gur méaduithe iarbhír ar bhunphraghsanna a bheidh sna coigeartuithe praghais faoi seach sa bhreis ar chúiteamh ar chostais fachtóra agus go dtiocfaidh siad i bhfeidhm cheana féin in 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Éifeachtaí bhearta na deighleoige Vaigíní Aonair den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

Tábla 11

Éifeachtaí bhearta na deighleoige Vaigíní Aonair den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (EUR i milliúin)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028
Vaigín Aonair	Optamú líonra trí athbhreithniú dearaidh	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Bearta foriomlána optamaithe táirgeachta ag a bhfuil éifeachtaí ar iompar vaigíní aonair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Feabhsú cáilíochta agus coigeartú bunphraghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 30.

4.1.4.1.1.4. Bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin sa deighleog Traenach Aonaid

(195) Míníonn an Ghearmáin gur saintréith d'iompar traenach aonaid é méideanna ó phointí taobhlaigh/luchtaithe iarnróid a nascadh go díreach le pointí taobhlaigh/díluchtaithe iarnróid gan comhdhéanamh na traenach a athrú. Dá bhrí sin, is é úsáid leordhóthanach acmhainneachta i gcianiompar an príomhspreagthóir feidhmíochta do thraenacha aonaid. Sa deighleog traenach aonaid, tugann an Ghearmáin le fios go ndíríonn DB Cargo ar chumhdach leathan líonra a bhfuil cineálacha éagsúla iompair i gceist leis, lena n-áirítear réitigh lóistíochta níos casta. Tugtar tuairisc thíos ar bhearta móra an Phlean Athstruchtúrúcháin don deighleog traenach aonaid agus díríonn siad ar an aistriú i dtreo oibriú mar sholáthraí lóistíochta cliste.

4.1.4.1.1.4.1. Beart 4 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Réitigh lóistíochta na deighleoige traenach aonaid agus optamú punainne

(196) Áitíonn an Ghearmáin go ndíreofar le Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo ar réitigh lóistíochta cliste maidir le hiompar traenach aonaid (e.g. réitigh shaincheaptha nó trácht casta/trasteorann) agus go ndéanfaidh sé athbhreithniú punainne struchtúrtha feadh dhá phríomhghné:

(a) Athruithe ar choincheapa táirgthe chun éifeachtúlacht agus cáilíocht a mhéadú i gcás inar féidir le DB Cargo gné uathúil dhíolacháin a thairiscint.

(b) Idirdhealú praghsanna agus praghsanna coigeartaithe do chustaiméirí a bhfuil toilteanas níos airde íoc agus spleáchas láidir ar sheirbhísí iarnróid acu. Sa chomhthéacs sin, d'fhéadfaí scor de bhealaí roghnaithe agus custaiméirí a bhfuil riachtanais níos simplí acu (e.g. trácht ó phointe go pointe) chun acmhainní saortha a úsáid le haghaidh réitigh lóistíochta níos casta/cliste (le comhpháirtithe, b'fhéidir) a mbeadh gnó corrlaigh níos airde mar thoradh air. Áitíonn an Ghearmáin, go ginearálta, nach leanfaidh DB Cargo ach le trácht a bhfuil peirspictíocht ionchasach dearfach ann maidir le forbairt eacnamaíoch. Tugann an Ghearmáin le fios freisin go gcuirfear optamú na punainne chun feidhme láithreach agus go gcuirfear tús le héifeachtaí in 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Beart 5 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Méadú ar stóinseacht táirgeachta na deighleoige Traenach Aonaid

(197) Míníonn an Ghearmáin, faoi láthair, go dtáirgtear traenacha aonaid DB Cargo ó chóras táirgthe comhtháite le traenacha aonaid eile, iompar traschórais agus trácht vaigíní aonair. Tugann an Ghearmáin le fios freisin gur minic nach mbaintear amach na sineirgí féideartha ó tháirgeadh comhtháite ag DB Cargo (e.g. de bharr teagmhais dhothuartha amhail oibreacha tógála bonneagair ar ghearrfhógra, saincheisteanna teicniúla, infhaighteacht acmhainní) agus, dá bhrí sin, go mbíonn costais táirgthe iarbhír níos airde mar thoradh orthu.

(198) Míníonn an Ghearmáin go bhforáiltear leis an mbeart seo den Phlean Athstruchtúrúcháin d'oibriú traenacha aonaid amach anseo a bheidh le cuimsiú ag a bhfuil leithdháileadh tiomnaithe acmhainní (cosúil leis an mbeart comhfhreagrach i vaigín aonair) chun spleáchais a íoslaghdú agus chun cáilíocht táirgthe a mhéadú. Ar an gcaoi chéanna, tugann an Ghearmáin le fios go mbunófar úinéireacht shoiléir chomhsheasmhach do thionscail, do chustaiméirí agus do tháirgí mar chuid de bheart reatha an Phlean Athstruchtúrúcháin.

(199) Míníonn an Ghearmáin freisin go gcuirfear dlús breise le stóinseacht mhéadaithe ([79]) sa táirgeadh trí chomhaontuithe cómhargála nua a chur chun feidhme chun solúbthacht i samhlacha sealoibre a mhéadú. I mbabhta cómhargála 2023, bhain DB AG agus DB Cargo rannchuidiú mór amach ón gcomharchumann EVG chun tacú le claochlú DB Cargo toisc gur bhunaigh an ceardchumann sin rogha maidir le samhlacha sealoibre tiománaithe innill féinghluaiste sínte, rud a mhéadaigh an tsolúbthacht do DB Cargo (sna samhlacha sin, tá tiománaithe innill féinghluaiste sceidealaithe (go deonach) chun oibriú i dtimthriallta oibre il-lae agus roinnt tréimhsí scíthe as baile (dreasaithe ar bhonn airgid) agus tréimhsí scíthe níos faide sa bhaile acu. Tugann an Ghearmáin le fios go dtagann méadú ar tháirgiúlacht de bharr athruithe pearsanra laghdaithe mar aon leis an bhféidearthacht tiománaithe traenach a imscaradh go neamhspleách ar an suíomh bunaidh. Tuarann an Ghearmáin go gcuirfear borradh faoi chóras táirgthe athbhreithnithe DB Cargo in 2025 ar a dhéanaí.

4.1.4.1.1.4.3. Beart 6 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Feabhsuithe cáilíochta na deighleoige Traenach Aonaid agus coigeartuithe bunphraghais gaolmhara

(200) Áitíonn an Ghearmáin go dtabharfaidh feabhsuithe cáilíochta ar na seirbhísí do chustaiméirí DB Cargo (e.g. méadú ar stóinseacht) údar le coigeartuithe praghais a chaibidlítear agus é d'aidhm acu (i) méaduithe atá ann faoi láthair ar chostais iompair a chumhdach ar bhealach níos fearr, agus (ii) toilteanas custaiméirí íoc as seirbhísí traenach aonaid níos cáilíochtúla a ghabháil ar bhealach níos fearr. Míníonn an Ghearmáin go mbeidh coigeartuithe praghais faoi seach DB Cargo ina méaduithe bunphraghais iarbhír sa bhreis ar chúiteamh costais fachtóra agus go dtiocfaidh siad i bhfeidhm cheana féin in 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Éifeachtaí bhearta na deighleoige Traenach Aonaid den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

Tábla 12

Éifeachtaí bhearta na deighleoige Traenach Aonaid den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (EUR i milliúin)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028ff
Traein Aonaid	Réitigh lóistíochta agus optamú punainne	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Méadú ar stóinseacht táirgeachta (lena n-áirítear comhaontuithe cómhargála nua)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Feabhsú cáilíochta agus coigeartú bunphraghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 31.

([79]) Míníonn an Ghearmáin gurb é plean DB Cargo aschur agus réamhaisnéisí a shamhla táirgeachta a dhéanamh níos cruinne go comhsheasmhach fiú dá mba ghá ceann amháin nó níos mó de na hathróga ionchuir nó de na toimhdí ionchuir a athrú de bharr imthosca gan choinne.

4.1.4.1.1.5. Bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin sa deighleog Iompair Traschórais

(201) Míníonn an Ghearmáin gur saintréith den iompar traschórais é iompar ilmhódach, agus trucailí á n-úsáid don chéad mhíle agus don mhíle deireanach i dtreo críochfort nó calafort agus iarnród á úsáid ar na codanna cianaistir idir eatarthu. Tá deighleog roinnte ina trí fhodheighleog: (i) cumhdaítear le hiompar traschórais muirí iompar coimeádán idir calafoirt agus an chúlchríoch faoi seach, (ii) cumhdaítear le hiompar traschórais ilchríochach iompar bulc-choimeádán, leathleantóirí agus cabhlacha soghluaiste ó chríochfort go críochfort, agus (iii) díolacháin iompróirí, lena gcumhdaítear seirbhísí lántarraingthe d'iompróirí iarnróid tríú páirtí nó do sheoltóirí lasta tríú páirtí.

(202) Sa chéad dá dheighleog, tugann an Ghearmáin le fios go gcumhdaíonn gníomhaithe eilimint slabhra luacha aonair (tarraingt, oibríochtaí críochfoirt, oibreoir) nó go dtairgeann siad na seirbhísí uile feadh an tslabhra luacha mar oibreoir comhtháite. Míníonn an Ghearmáin freisin go nglacann DB Cargo suíomh oibreora sa deighleog mhuirí lena fhochuideachta TFG agus suíomh soláthraí tarraingthe (is é sin, DB Cargo féin). Sa deighleog ilchríochach, tugann an Ghearmáin le fios gur soláthraí tarraingthe arís é DB Cargo agus, ina theannta sin, go bhfuil scaireanna aige (ach nach bhfuil aon rialú tromlaigh aige) san oibreoir Kombiverkehr GmbH & Co. KG. I ndíolachán iompróirí, tugann an Ghearmáin le fios go dtairgeann DB Cargo lántarraingt.

(203) Leagtar amach leis an roinn seo a leanas príomhbhearta an Phlean Athstruchtúrúcháin le haghaidh gach ceann de na trí fhodheighleog aonair sin.

4.1.4.1.1.5.1. Beart 7 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Athrú táirgeachta ar fhodheighleog an Iompair Traschórais Mhuirí

(204) Míníonn an Ghearmáin, faoi láthair, go dtáirgtear traenacha iompair traschórais ó chóras táirgthe comhtháite ina bhfuil oibríochtaí vaigíní aonair agus traenach aonaid. Tá na sineirgí ón táirgeadh comhtháite sin níos lú ná an chastacht a eascraíonn as sin, rud a fhágann go bhfuil saincheisteanna cáilíochta a bhaineann le suaitheadh agus riachtanais mhéadaithe acmhainní i gcomparáid le hiomaitheoirí díreacha (e.g. lasta cosanta nó guail an ghnó vaigíní aonair nó traenach aonaid agus tosaíocht níos airde á tabhairt i gcomparáid le lasta idirmhódúil, rud a chruthaíonn moilleanna d'iompar traschórais muirí). Tugann an Ghearmáin le fios freisin go n-áirítear leis an bPlean Athstruchtúrúcháin, dá bhrí sin, dhá bheart a chuirfidh DB Cargo chun feidhme:

(a) Sannfar acmhainní tiomnaithe (tiománaithe traenach, innill féinghluaiste agus vaigíní lasta) don deighleog iompair mhuirí chun feabhas a chur ar cháilíocht táirgthe agus chun gur féidir traenacha a tháirgeadh a cuireadh ar ceal roimhe sin toisc nach raibh táirgeadh ar fáil.

(b) An 2 Deireadh Fómhair 2024, tháinig an Coiste Réitigh ar chomhaontú chun rialacháin saothair na cuideachta atá ann cheana a mhodhnú i ndáil le Iompar Traschórais Muirí. Mar thoradh air sin, bainfear amach an méid céanna méadaithe táirgiúlachta agus a bhainfí amach le rogha chlaochlaithe mhalartach a bhraitheann ar sholáthar tarraingthe ó DB Cargo a laghdú agus ar sholáthar tarraingthe a aistriú chuig fochuideachtaí tarraingthe a bhfuil níos mó solúbthachta acu ina gcomhaontuithe saothair, rud a fhágfaidh go mbeidh táirgiúlacht níos airde ag tiománaithe traenach (e.g. idirstad ag stáisiún forimeallach, cúiteamh ama taistil speisialta). Míníonn an Ghearmáin freisin, tríd an gcomhaontú sin a bhaint amach i mí Dheireadh Fómhair 2024, go mbeidh DB Cargo in ann a thiománaithe traenach féin, forchostais a bhaineann le táirgeadh agus foireann an Túir Rialaithe a laghdú anois de bharr na rialachán saothair nua lena ligfear do tháirgiúlacht mhéadaithe. Dá bhrí sin, ní bheidh ar DB Cargo oibríochtaí a aistriú chuig fochuideachtaí tarraingthe.

4.1.4.1.1.5.2. Beart 8 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Athdhearadh líonra fhodheighleog an Iompair Traschórais Mhuirí

(205) Míníonn an Ghearmáin, i samhail líonra DB Cargo atá ann faoi láthair, go n-úsáideann an t-oibreoir muirí TFG coincheapa siúnta chun trácht a dháileadh idir calafoirt na Gearmáine agus an chúlchríoch, agus go n-úsáideann iomaitheoirí críochfoirt iompair traschórais. Áitíonn an Ghearmáin, mar chuid den Phlean Athstruchtúrúcháin, go ndéanfar ródú le haghaidh TFG a aistriú le himeacht ama chuig críochfoirt moil iompair traschórais dá réir sin in ionad oibríochtaí clóis siúnta ionas go bhféadfaí úsáid traenacha a mhéadú, acmhainneacht ar thraenacha a mhéadú, agus aistriú coimeádán níos costéifeachtúla a dhéanamh. Tugann an Ghearmáin le fios freisin go bhfuil sé beartaithe ag DB Cargo feidhmiú céimneach na samhla táirgeachta nua a chur chun feidhme faoi 2026 de bharr na rochtana is gá ar na críochfoirt moil agus aistriú na sceideal.

4.1.4.1.1.5.3. Beart 9 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Comhtháthú críochfort fhodheighleog an Iompair Traschórais Mhuirí

(206) Míníonn an Ghearmáin gur cuid thábhachtach den slabhra luacha in iompar traschórais é an críochfort coimeádán agus go bhfuil oibreoirí a chomhtháthaíonn oibríochtaí críochfoirt sa slabhra tarraingthe in ann brabúsacht a bhaint amach. Tugann an Ghearmáin le fios freisin go n-áirítear le Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo leathnú a oibríochtaí críochfoirt trí chomhar níos fearr leis an soláthraí críochfoirt DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) chun go mbeidh DB Cargo in ann raon táirgí níos comhtháite a thairiscint (e.g. stóráil coimeádán san áireamh), a tháirgeadh a optamú (e.g. ailíniú níos fearr ar shliotáin rianta agus críochfoirt) agus sineirgí a bhaint amach ag suíomhanna ina n-oibríonn sé iostaí cheana féin agus ina bhfuil oibríocht críochfoirt DUSS in aice le saoráidí DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Beart 10 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Optamú punainne fhodheighleog an Iompair Traschórais Mhuirí

(207) Tugann an Ghearmáin le fios go bhforáiltear le Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo go ndéanfar punann na mbealaí tráchta muirí a optamú, go háirithe maidir le bealaí éilimh íseal agus brabúsachta ísle, agus go mbeidh éifeacht ag an mbeart sin in 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Beart 11 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Meastóireacht ar roghanna comhpháirtíochta fhodheighleog an Iompair Traschórais Mhuirí

(208) Tugann an Ghearmáin le fios, laistigh de dheighleog an mhargaidh mhuirí, go saothraíonn iompróirí loingseoireachta línéir mar aon le hoibreoirí críochfoirt straitéisí comhtháthaithe ingearacha chun a righneas custaiméirí a mhéadú, chun acmhainneacht iompair a chosaint agus chun corrlaigh a inmheánú. Áitíonn an Ghearmáin freisin, i gcás oibreoir muirí DB Cargo TFG, go bhfuil riosca ann go gcaillfí méid de dheasca forbairtí straitéiseacha den sórt sin ag a iomaitheoirí i gcás ina n-athlonnaíonn a bpríomhchustaiméirí, i.e. seoladóirí línéir, a méid chuig iomaitheoirí lena n-oibríonn siad i gcomhthéacs e.g. an comhtháthaithe ingearaigh thuasluaite. An tráth céanna, measann an Ghearmáin go bhféadfadh infheistíocht comhpháirtí ligean do TFG méideanna a dhaingniú agus rochtain dhíreach a fháil ar chustaiméirí deiridh. Míníonn an Ghearmáin freisin, mar chuid de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, go bhfuil meastóireacht á déanamh aige faoi láthair ar roghanna comhpháirtíochta ina leith sin.

4.1.4.1.1.5.6. Beart 12 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Atoisiú Kombiverkehr fhodheighleog an Iompair Traschórais Ilchríochaigh

(209) Tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil scaireanna ag DB Cargo (ach nach bhfuil aon rialú tromlaigh aige) in Kombiverkehr GmbH & Co. KG ('KVG'), ceann den dá oibreoir Eorpacha is mó (tá 50 % de na scaireanna faoi úinéireacht DB Cargo agus tá an 50 % eile faoi úinéireacht os cionn 200 seoltóir lasta). Measann an Ghearmáin go bhfuil gá le hathruithe ar an tsamhail ghnó atá ann faoi láthair, nach bhfuil DB Cargo ach ina sholáthróir le haghaidh seirbhísí lántarraingthe, chun iomaíochas fadtéarmach a bhaint amach. Míníonn an Ghearmáin freisin gur cuireadh tús i mí Lúnasa 2023 le pléití comhpháirteacha i dtreo samhail ghnó nua atá bunaithe ar chomhpháirtíocht chun brabúsacht a bhaint amach ach nár éirigh go maith leis an bplé sin.

(210) Sa chomhthéacs sin, míníonn an Ghearmáin freisin go gcuirfear deireadh de réir a chéile leis an gcaidreamh nach ngineann na corrlaigh riachtanacha, faoi mhí Eanáir 2025 ar a dhéanaí. Ó bhí an tríú ráithe de 2024 ann, thosaigh KVG ar chodanna móra dá chlár traenach a aistriú chuig soláthraithe seirbhísí tarraingthe tríú páirtí ionas go leanfaidh seoltóirí lasta a iarrann seirbhísí iompair traschórais de rochtain a bheith acu ar fhormhór líonra bealaí KVG amach anseo. Idir an dá linn, cuireadh deireadh de réir a chéile le gach seirbhís DB Cargo le KVG nach soláthraíonn peirspictíocht atá inmharthana ó thaobh na heacnamaíochta de do DB Cargo chun stop a chur le tuilleadh caillteanas.

4.1.4.1.1.5.7. Beart 13 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Athrú táirgeachta ar fhodheighleog an Iompair Traschórais Ilchríochaigh

(211) Míníonn an Ghearmáin, faoi láthair, go dtáirgtear traenacha iompair traschórais ó chóras táirgthe comhtháite ina bhfuil oibríochtaí vaigíní aonair agus traenacha aonaid ach go bhfuil na sineirgí ó tháirgeadh comhtháite níos lú ná an chastacht a eascraíonn as sin as a dtagann saincheisteanna cáilíochta a bhaineann le suaitheadh agus riachtanais mhéadaithe acmhainní i gcomparáid le hiomaitheoirí díreacha DB Cargo. Dá bhrí sin, áitíonn an Ghearmáin go gcuirfear dhá bheart chun feidhme mar chuid den Phlean Athstruchtúrúcháin:

(a) Sannfar acmhainní tiomnaithe do deighleog an iompair traschórais ilchríochaigh chun feabhas a chur ar cháilíocht táirgthe agus chun gur féidir traenacha a tháirgeadh a cuireadh ar ceal roimhe sin toisc nach raibh táirgeadh ar fáil.

(b) Sa réiteach leasa, a tugadh chun críche an 2 Deireadh Fómhair 2024, tháinig na páirtithe ar chomhaontú chun rialacháin saothair na cuideachta atá ann faoi láthair a mhodhnú maidir le hiompar traschórais ilchríochach. Mar thoradh air sin, baintear amach an méadú táirgiúlachta céanna anois agus a bhaintear amach mar mhalairt ar na seirbhísí tarraingthe a sheachfhoinsiú chuig fochuideachtaí tarraingthe a bhfuil níos mó solúbthachta acu ina gcomhaontuithe saothair agus, dá bhrí sin, táirgiúlacht níos airde tiománaithe traenach (e.g. idirstad ag stáisiún forimeallach, cúiteamh ama taistil speisialta), rud a lorgaíodh ar dtús. Tugann an Ghearmáin le fios freisin, tar éis di teacht ar an gcomhaontú sin i mí Dheireadh Fómhair 2024, go mbeidh DB Cargo in ann tiománaithe traenach, forchostais a bhaineann le táirgeadh agus foireann an Túir Rialaithe a laghdú anois de bharr na rialachán saothair nua lena ligfear do tháirgiúlacht mhéadaithe ó 2025 ar aghaidh. Dá bhrí sin, ní bheidh ar DB Cargo oibríochtaí a aistriú chuig fochuideachtaí tarraingthe.

4.1.4.1.1.5.8. Beart 14 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Optamú punainne fhodheighleog na nDíolachán Iompróra

(212) Míníonn an Ghearmáin gur tionscnaíodh optamú punainne cheana féin mar chuid de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo in 2023 le haghaidh na n-oibríochtaí sin nach dtáirgeann an corrlach is gá faoi láthair agus nach soláthraíonn peirspictíocht atá inmharthana ó thaobh na heacnamaíochta de. Maidir le trácht corrlaigh ísil nach bhféadann an uaillmhian corrlaigh oibriúcháin is gá a chomhlíonadh agus/nó i gcás nach nglacann custaiméirí leis na coigeartuithe praghais is gá, bainfear den phunann é. Míníonn an Ghearmáin freisin go ndéantar meastachán faoi láthair ar fhreagairtí custaiméirí ar choigeartuithe praghais bunaithe ar thaithí fhoireann díolacháin DB Cargo agus go bhfuil na hoiriúnuithe beartaithe dá réir. Tá coinne ag an nGearmáin go laghdófar an méid faoi thart ar [...] % in 2024 agus thart ar [...] % in 2025 i gcomparáid le méideanna 2023 agus, i gcás nach nglacfaidh níos mó custaiméirí DB Cargo le coigeartuithe praghais, go ndéanfar méid an laghdaithe a choigeartú.

4.1.4.1.1.5.9. Éifeachtaí bhearta dheighleog an Iompair Traschórais den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

Tábla 13

Éifeachtaí bhearta dheighleog an Iompair Traschórais den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (in EUR milliún)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028ff
Iompar Traschórais Muirí	Samhail táirgeachta/Mol críochfoirt Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Táirgeadh imchochlaithe agus athdhearadh líonra	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú ar fhorchostas riaracháin i ngach cuideachta Iompair Traschórais Mhuirí (DB Cargo, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optamú punainne agus méadú praghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	*Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (in EUR milliún)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Iompar Traschórais Ilchríochach agus Díolacháin Iompróra	Táirgeadh imchochlaithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú ar fhorchostas riaracháin in Iompar Traschórais Ilchríochach	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Atoisiú líonra Kombiverkehr (optamú punainne) agus méadú praghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 33.

4.1.4.1.1.6. Bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin i bhFochuideachtaí Eorpacha DB Cargo

(213) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil fochuideachtaí eachtracha ag DB Cargo i 13 thír: an Ísiltír, an Fhrainc, an Danmhairg, an Iodáil, an Eilvéis, an Bheilg, an Ríocht Aontaithe, an Spáinn, an Pholainn agus na ceithre chuideachta i gConair Thoir na hEorpa, an tSeicia, an Bhulgáir, an Rómáin agus an Ungáir. Feidhmíonn na fochuideachtaí den chuid is mó mar lárionaid chostais táirgthe a thairgeann seirbhísí iarnróid mar leathnú ar oibríochtaí iarnróid ar fud na hEorpa. Áitíonn an Ghearmáin gurb é is aidhm do líonra Eorpach DB Cargo réitigh lóistíochta trasteorann ó cheann go ceann a thairiscint ar fud na mór-roinne ag a bhfuil túsphointí agus cinn scríbe sa Ghearmáin agus lasmuigh di, agus an Ghearmáin mar thír idirthurais nó loingseoireachta/glactha.

(214) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil thart ar aon trian dá fhostaithe foriomlána i bhfochuideachtaí Eorpacha DB Cargo. Dá bhrí sin, tá siad tábhachtach maidir le feidhmíocht eacnamaíoch na cuideachta. Áitíonn an Ghearmáin freisin go bhfuil na fochuideachtaí sin ina gcuid ríthábhachtach de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo agus go ndearnadh imscrúdú orthu maidir le hacmhainneachtaí coigilte costais. Dá bhrí sin, áitíonn an Ghearmáin go gcuirfear trí luamhán uileghabhálacha optamaithe costais chun feidhme.

4.1.4.1.1.6.1. Beart 15 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Optamú phunann na bhFochuideachtaí Eorpacha

(215) Ar an gcéad dul síos, déanfar punanna a optamú trí athbhreithniú a dhéanamh ar oibríochtaí iompair le haghaidh brabúsachta agus trí bhearta éifeachtúlachta a shainiú ina dhiaidh sin feadh na dtrí dheighleog d'iompar vaigíní aonair, iompar traenach aonaid, agus iompar traschórais. Míníonn an Ghearmáin go ndéanfar iompar neamhbhrabúsach a optamú trí mheascán de choigeartuithe praghais, laghduithe minicíochta agus cuachadh túsphointí agus ceann scríbe, nó go scoirfidh DB Cargo díobh. Míníonn an Ghearmáin freisin go bhfuil an beart sin ailínithe go dlúth leis na straitéisí i ngach ceann de na trí dheighleog.

4.1.4.1.1.6.2. Beart 16 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Laghduithe costais na bhFochuideachtaí Eorpacha

(216) Ar an dara dul síos, beidh laghduithe costais ann trí iostaí a chomhdhlúthú, e.g. idir an Ghearmáin agus an Ísiltír nó an Ghearmáin agus an Eilvéis, nó trí spás oifige a laghdú mar chuid de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo. Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin go laghdófar forchostas táirgthe agus riaracháin DB Cargo, mar shampla, trí chúraimí seirbhíse do chustaiméirí a lárú chuig an Túr Rialaithe nó trí fhruiliú seachtrach a laghdú.

4.1.4.1.1.6.3. Beart 17 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Éifeachtúlacht oibríochtúil na bhFochuideachtaí Eorpacha

(217) Ar an tríú dul síos, cuirfear bearta méadaithe éifeachtúlachta oibríochtúla chun feidhme mar chuid de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo trí úsáid trasteorann tiománaithe a optamú (e.g. idir an Ghearmáin agus an Ísiltír nó an Ghearmáin, an Eilvéis agus an Iodáil) agus tríd an méadú ar tháirgiúlacht sócmhainní mar aon le bonneagar caighdeánaithe TF a chur chun feidhme ag DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Éifeachtaí bhearta Fhochuideachtaí Eorpacha DB Cargo den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

Tábla 14

Éifeachtaí bhearta Fhochuideachtaí Eorpacha DB Cargo den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (EUR i milliúin)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028ff
Fochuideachtaí Eorpacha	Optamú punainne	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghduithe ar chostas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Éifeachtúlacht oibríochtúil	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 34.

4.1.4.1.1.7. Bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin i riarachán DB Cargo

(218) Míníonn an Ghearmáin, i bhfeidhm thrasearnálach DB Cargo, go soláthraíonn an roinn riaracháin seirbhísí tábhachtacha do DB Cargo. Áitíonn an Ghearmáin go dtabharfar aghaidh ina Plean Athstruchtúrúcháin ar neamhéifeachtúlachtaí a eascraíonn as próisis iomarcacha, ró-acmhainneacht agus seirbhísí lena mbaineann breisluach teoranta agus go gcuirfear deireadh leis na neamhéifeachtúlachtaí sin.

(219) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil coinne leis go laghdóidh an laghdú ar chastacht aonaid ghnó éagsúla DB Cargo na hacmhainneachtaí riaracháin is gá agus gur cheart go mbeadh laghdú foriomlán de níos mó ná 80 fostaí coibhéiseach lánaimseartha mar thoradh ar na bearta i gcomparáid leis an líon daoine i mí Iúil 2023 (thart ar 17 % de na ranna measta) ag tosú ó 2024.

(220) Míníonn an Ghearmáin go ndearnadh anailís ar bhealach mionsonraithe ar na lárionaid chostais seo a leanas de chuid DB Cargo: Roinn TF, costais (chíosa) foirgnimh, roinn POF, roinn sreabhaidh airgid oibriúcháin, roinn bainistíochta tairiscintí, costais riaracháin na bhfochuideachtaí intíre agus costais riaracháin eile mar aon le struchtúir bhainistíochta.

4.1.4.1.1.7.1. Beart 18 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Caighdeánú TF an riaracháin

(221) Áitíonn an Ghearmáin go n-eascraíonn ardchostais reatha as oidhreacht ard i dtírdhreach agus foinsiú TF DB Cargo. Míníonn an Ghearmáin, mar chuid de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, go laghdófar costais reatha trí chomhaontuithe ar leibhéal seirbhíse a optamú, trí réitigh néalríomhaireachta agus trí fheidhmchláir atá ann faoi láthair a nuachóiriú mar aon le feidhmchláir atá as dáta a mhúchadh. Ina theannta sin, tugann an Ghearmáin le fios go laghdófar punann na dtionscadal TF go mór agus go laghdófar an líon foirne trí sholáthraí seirbhíse seachtrach.

4.1.4.1.1.7.2. Beart 19 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Laghdú spáis oifige an riaracháin

(222) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil go leor maoine ar léas ag DB Cargo sa Ghearmáin faoi láthair (thart ar 760). De bharr na cianoibre méadaithe, áitíonn an Ghearmáin go gcuirfidh DB Cargo deireadh le comhaontuithe cíosa agus, dá bhrí sin, go sábhálfaidh sé thart ar 25 % de chostais chíosa ag a phríomhshuíomhanna (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Beirlín agus Leipzig) in 2024. Ag tosú in 2025, tugann an Ghearmáin le fios go laghdóidh DB Cargo spás oifige i ngach suíomh eile ar fud na Gearmáine freisin tar éis laghdú a dhéanamh ar bhaill foirne a bhaineann le táirgeadh i ngach Réigiún Bainistíochta DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Beart 20 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Gníomhaíochtaí margaíochta agus straitéiseacha an riaracháin agus laghdú DB AG

(223) Míníonn an Ghearmáin, i réimsí straitéise agus beartais/rialála DB Cargo, go gcuirfear deireadh le dúbailt na gcúraimí as a dtiocfaidh laghdú ar riachtanais acmhainní. Ina theannta sin, áitíonn an Ghearmáin go ndéanfar athbhreithniú síos ar bhuiséad margaíochta réasúnta ard DB Cargo toisc go laghdófar an gá atá ag DB Cargo le hoibríochtaí margaíochta de bharr níos lú feachtas agus tionscadal margaíochta.

4.1.4.1.1.7.4. Beart 21 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Próisis digitithe agus uathoibrithe airgeadais láimhe an riaracháin

(224) Míníonn an Ghearmáin go gcuimsíonn roinn sreabhaidh airgid oibriúcháin DB Cargo na príomhaonaid eagraíochtúla Cuntasaíocht & Billeáil, Rialú Eintiteas, agus Rialú Táirgí & Loighic Stiúrtha. Míníonn an Ghearmáin go ndéanfar an líon ard próiseas riaracháin láimhe atá ann faoi láthair i ngach réimse a dhigitiú nó a uathoibriú, go háirithe i réimse na bpróiseas billeála agus tuairiscithe, rud a laghdóidh forchostais riaracháin go cuimsitheach.

4.1.4.1.1.7.5. Beart 22 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Ranna bainistíochta tairiscintí agus deartha seirbhíse riaracháin a chuístruchtúrú

(225) Míníonn an Ghearmáin gur forbraíodh struchtúir rómhóra a bhfuil acmhainneacht shuntasach optamaithe ag baint leo mar thoradh ar dhúbláil na gcúraimí agus na bhfreagrachtaí i ranna bainistíochta tairiscintí agus deartha seirbhíse DB Cargo. Mar chuid de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, laghdófar an líon pearsanra sna réimsí sin.

4.1.4.1.1.7.6. Beart 23 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Struchtúr an riaracháin agus comhchuibhiú na bhfochuideachtaí díolacháin intíre

(226) Míníonn an Ghearmáin nach bhfuil deighilt chúraimí agus fhreagrachtaí ranna díolacháin inmheánacha agus fochuideachtaí díolacháin DB Cargo soiléir. Áitíonn an Ghearmáin go bhfuil sé beartaithe ag DB Cargo coigilteas a bhaint amach i bhforchostas riaracháin trí fheidhmeanna dúblacha a chomhdhlúthú.

4.1.4.1.1.7.7. Beart 24 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Cuístruchtúrú struchtúr bainistíochta an riaracháin

(227) Áitíonn an Ghearmáin, de bharr na forbartha stairiúla ar struchtúir comhthreomhara laistigh de DB Cargo, go bhfuil líon feidhmeannach os cionn an mheáin ann, as a n-eascraíonn neamhéifeachtúlachtaí agus costais arda phearsanra, amhail dúbailt cúraimí idir ranna aonair DB Cargo agus na fochuideachtaí intíre agus eachtracha. Áitíonn an Ghearmáin freisin go méadaíonn castacht eagraíochtúil an iarracht riaracháin agus bainistíochta freisin. Tugann an Ghearmáin le fios go bhforáiltear leis an bPlean Athstruchtúrúcháin maidir le poist feidhmiúcháin i ranna riaracháin a laghdú trí fhoirne a chumasc nó gníomhaíochtaí a sheachfhoinsiú, mar shampla.

4.1.4.1.1.7.8. Beart 25 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Laghdú ar chostais eile an riaracháin

(228) Míníonn an Ghearmáin go n-áirítear le costais riaracháin eile atá le laghdú mar chuid de bhearta coigiltis chostais an Phlean Athstruchtúrúcháin sochair fostaithe agus tairiscint lónadóireachta rómhór (i bhfianaise úsáid mhéadaithe na cianoibre).

4.1.4.1.1.7.9. Éifeachtaí bhearta Riaracháin DB Cargo den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

Tábla 15

Éifeachtaí bhearta Riaracháin DB Cargo den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (EUR i milliúin)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028ff
Forchostas Riaracháin	Athbhreithniú ar thírdhreach TF i dtreo níos mó caighdeánaithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú ar spásanna oifige ag a bhfuil costais choimhdeacha réasúnta ard	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Scálú anuas gníomhaíochtaí margaíochta agus straitéiseacha le DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitiú agus uathoibriú próiseas airgeadais láimhe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cuístruchtúrú ranna bainistíochta tairiscintí agus deartha seirbhíse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Comhchuibhiú struchtúir DB Cargo agus fochuideachtaí díolacháin intíre	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cuístruchtúrú struchtúr bainistíochta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú ar chostais riaracháin eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 36.

4.1.4.1.1.8. Bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin i bhforchostas DB Cargo a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe

(229) Míníonn an Ghearmáin, san fhorchostas a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe, go ndíreoidh Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo ar laghdú castachta sa phleanáil, infhaighteacht acmhainní agus stiúradh, go háirithe an chatalóg seirbhíse a laghdú agus na próisis a shimpliú chun an acmhainn is gá chun na cúraimí faoi seach a dhéanamh a laghdú.

(230) Sa chomhthéacs sin, áitíonn an Ghearmáin go mbeidh próisis shimplithe san fhorchostas a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe mar thoradh ar na bearta lena simplítear na samhlacha táirgeachta i ngach deighleog DB Cargo e.g. an t-aistriú ó tháirgeadh comhtháite i dtreo córais táirgthe thiomnaithe a bhaineann go sonrach le deighleog ar leith. Mar thoradh díreach ar an líonra níos láidre, míníonn an Ghearmáin go bhfuil gá le níos lú acmhainneachta DB Cargo chun e.g. traenacha a phleanáil agus a sceidealú agus saoráidí táirgthe a stiúradh. Áitíonn an Ghearmáin freisin go mbainfear éifeachtaí comhchosúla amach trí chomhéadain agus riachtanais ailínithe i bhfad níos ísle idir pleanáil/seoladh dheighleoga éagsúla DB Cargo.

(231) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil sé beartaithe ag DB Cargo go mbeidh laghduithe móra ar an bhfoireann is gá le haghaidh pleanála agus seolta, cothabhála, sa Túr Rialaithe agus imchochlú iompair traschórais mar thoradh ar shimpliú próisis a thabhairt isteach. Maidir le pleanáil agus seoladh, áitíonn an Ghearmáin gurb é príomhchur chuige DB Cargo feidhmeanna a chumasc chun sineirgí a mhéadú, uathoibriú a mhéadú agus céimeanna próisis neamhriachtanacha a laghdú, rud ar cheart laghdú níos mó ná 50 fostaí coibhéiseach lánaimseartha a bheith mar thoradh air i gcomparáid le mí Iúil 2023. Tá na bearta seo a leanas chuige sin san áireamh leis an bPlean Athstruchtúrúcháin.

4.1.4.1.1.8.1. Beart 26 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Comhtháthú a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe ar stiúradh sócmhainní agus ar sceidealú pearsanra

(232) Míníonn an Ghearmáin go mbíonn formhaoirseacht aontaithe tríd an bhfoireann pleanála mar thoradh ar fheidhmeanna bainistíochta sócmhainní (sceidealú clós eagraithe traenacha (ZBA)) agus sceidealú pearsanra DB Cargo a chomhtháthú. Tá ról na foirne pleanála teoranta don chreat ama láithreach a shainiú (ó Dhéardaoin go Domhnach na seachtaine ina dhiaidh sin). Míníonn an Ghearmáin freisin go mbainistítear aon mhodhnú seala a dhéantar tar éis thús na pleanála le sceidealú ZBA, rud a chuireann san áireamh iarmhairtí an sceidealaithe iartheachtaigh don tseachtain dár gcionn (amhail eatraimh sosa fostaithe). Measann an Ghearmáin gurb é an toradh a bhíonn ar an gcothú sin de bhreithniú frithpháirteach maidir le gnéithe pleanála agus forghníomhaithe go laghdaítear an riachtanas maidir le riarthóirí pearsanra DB Cargo, rud a fhágann gur féidir laghdú a dhéanamh ar fhoireann DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2. Beart 27 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Laghdú ar phleanáil mhionsonraithe a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe

(233) Míníonn an Ghearmáin, trí nósanna imeachta pleanála DB Cargo a chuíchóiriú, gur féidir laghdú tábhachtach ar chúraimí fíor-riachtanacha a bhaint amach, rud a fhágann go dtiocfaidh laghdú ar an lucht saothair is gá le haghaidh pleanáil sócmhainní. Go háirithe, áitíonn an Ghearmáin, maidir leis an sceidealú atá le teacht ar chlóis eagraithe traenacha DB Cargo (ZBA) agus ar stáisiúin idirmhalartaithe (Kbf), go ndíreofar ar réamhphleanáil bhliantúil amháin a dhéanamh. Beidh an phleanáil sin srianta do riachtanais íosta seala a chomhlíonadh agus ní bheidh modhnuithe i rith na bliana i gceist léi. Ina theannta sin, forbrófar pleanáil chomhoibríoch do phearsanra talún DB Cargo de shiúntóirí (AB) agus máistrí vaigíní (TWB).

4.1.4.1.1.8.3. Beart 28 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Comhdhlúthú feidhmeanna seolta foirne a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe

(234) Míníonn an Ghearmáin, chun líon riarthóirí traenacha réigiúnacha agus bainisteoirí líonra réigiúnacha DB Cargo a laghdú, go nglacfaidh rialaitheoir limistéir DB Cargo freagrachtaí an riarthóra limistéir áitiúil chuige féin freisin amach anseo. Áitíonn an Ghearmáin go dtarlóidh seoladh ón lárionad rialaithe lárnach nó go díreach ar an láthair, agus go bhforghníomhófar an próiseas sin i ndlúthchomhar leis na bainisteoirí líonra atá lonnaithe sa Túr Rialaithe.

4.1.4.1.1.8.4. Beart 29 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Optamú próiseas pleanála seala cianaistir a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe

(235) Míníonn an Ghearmáin, trí chóras pleanála agus stiúrtha comhtháite a chur chun feidhme, go bhfuil próiseas pleanála seala cianaistir DB Cargo réidh le haghaidh optamú agus uathoibriú, rud a chruthaíonn éifeachtúlachtaí acmhainneachta substaintiúla. Míníonn an Ghearmáin freisin, sa staid laethanta oibríochta atá beartaithe, go ndéanfar cónascadh laethanta oibríochta, laethanta féilire, agus mionphleanáil seala a eagrú trí chóras pleanála agus stiúrtha comhtháite, ina mbeidh comhdhlúthú agus uathoibriú araon. Áitíonn an Ghearmáin go nglacann an cur chuige aontaithe sin freagracht nós imeachta agus réigiúnach as gach sannadh bealaigh DB Cargo. Áitíonn an Ghearmáin gur faisnéis uatha uileghabhálach maidir le seal oibre é an toradh, lena gcuimsítear pearsanra oibriúcháin cianaistir agus gearraistir araon. Measann an Ghearmáin go bhfuil sé d'acmhainn ag na feabhsuithe próisis sin coigilteas tábhachtach acmhainneachta a ghiniúint agus pleanáil á déanamh do DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.5. Beart 30 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Digitiú cothabhála a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe

(236) Míníonn an Ghearmáin go gcuirfear réitigh dhigiteacha chothabhála chun feidhme chun an pearsanra is gá a laghdú agus chun costais DB Cargo a shábháil go dtí 2027 trí, mar shampla, ról maoirseachta MöB (pearsanra coimisiúnaithe áitiúil) ar na saoráidí a laghdú go substaintiúil trí Shócmhainní & Cothabháil a chomhtháthú go réidh agus trí réitigh dhigiteacha amhail BISON (brath bogearraí mailíseacha bunaithe ar íomhánna) agus WMS (córas bainistithe ceardlainne) a ghiaráil. Míníonn an Ghearmáin freisin go dtugtar le tuiscint le haistriú den sórt sin nach gá formheas sainráite a bheith ag gach gníomhaíocht fhorlíontach, toisc go bhfeidhmeoidh na saoráidí go réamhghníomhach faoina bhfreagracht féin. Seachas a bheith ag brath go mór ar fhormhaoirseacht dhian, beidh bearta rialaithe amach anseo ag díriú ar straitéisí costéifeachtacha agus ar mheastóireacht bunaithe ar fheidhmíocht. Measann an Ghearmáin gur cheart do na bearta sin gníomhaíochtaí cothabhála iomarcacha ar ghluaisteáin lasta DB Cargo a laghdú. Thairis sin, le glacadh lárú (fíorúil) atá le teacht, arna éascú le brath ceamara, gealltar bainistíocht níos cuíchóirithe ar bhuaic-ualaí oibre. Dá bhrí sin, tagann an Ghearmáin ar an gconclúid go gcuireann an beart seo den Phlean Athstruchtúrúcháin é ar a chumas do MöB DB Cargo acmhainní a ath-leithdháileadh, rud a thabharfadh creat oibríochtúil níos éifeachtúla isteach.

4.1.4.1.1.8.6. Beart 31 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Feabhas éifeachtúlachta a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe

(237) Míníonn an Ghearmáin gur mol lárnach é Túr Rialaithe DB Cargo chun oibríochtaí a chomhordú le custaiméirí. Is é an príomhról atá aige maoirseacht a dhéanamh ar lastais ar fud na hEorpa, a bhaineann leis na comhpháirtithe uile ó thús go deireadh. Cumascann sé peirspictíocht an chustaiméara le féidearthacht táirgeachta chun réitigh a optamú do chustaiméirí, ag díriú ar éifeachtúlacht agus ar thorthaí do DB Cargo. Bainistíonn an Túr Rialaithe os cionn 650 000 traein agus os cionn 7 milliún lastas gach bliain ar fud na hEorpa. Bunaíodh é in 2022, agus tháinig sé ó iar-Lárionad Seirbhísí agus Oibríochtaí Custaiméara DB Cargo.

(238) Míníonn an Ghearmáin go n-áirítear roinnt tionscnamh le Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo chun éifeachtúlacht an Túir Rialaithe a mhéadú. Ar thaobh amháin, díríonn na tionscnaimh sin ar phróisis/fheidhmchláir TF bhreise a fhorbairt agus a thabhairt isteach, rud a fhágfaidh go mbeifear in ann na hoibreacha láimhe a laghdú go mór. Ar an taobh eile, díríonn na tionscnaimh sin ar bhainistíocht chomhtháite feidhmíochta a chur chun feidhme a thuilleadh agus ar an gcomhéadan custaiméirí a athdhearadh — caighdeáin a thabhairt isteach a chuirfear in ionad an lín mhóir réiteach aonair atá ann faoi láthair agus riachtanais chustaiméirí faoi seach á mbreithniú an tráth céanna. Measann an Ghearmáin go mbeidh laghdú níos mó ná 200 fostaí coibhéiseach lánaimseartha ar phearsanra DB Cargo is gá mar thoradh ar thionscnaimh den sórt sin i gcomparáid leis an líon fostaithe sin i mí Iúil 2023 (thart ar 18 % de na ranna a breithníodh gan an sciar le haghaidh iompar traschórais a áireamh).

(239) Míníonn an Ghearmáin freisin go n-eascraíonn laghduithe breise ar fhorchostais a bhaineann le táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe as an straitéis nua do gach fodheighleog DB Cargo in iompar traschórais. Ar an iomlán, measann an Ghearmáin gur cheart coinne a bheith le laghdú thart ar 130 coibhéis lánaimseartha i bhforchostas táirgeachta DB Cargo agus thart ar 155 choibhéis lánaimseartha sa Túr Rialaithe (tá an dá fhigiúr sa bhreis ar na figiúirí a cuireadh i dtábhacht roimhe seo sna ranna roimhe seo). Déanfar thart ar 50 % den laghdú pearsanra sin ag DB Cargo ar leibhéal na bhfochuideachtaí. Ar an mbonn sin, measann an Ghearmáin gur féidir coigilteas mór ar chostais a bhaint amach trí fhorchostas a laghdú agus trí phróisis a chuíchóiriú.

Tábla 16

Éifeachtaí na mbeart forchostais a bhaineann le Táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe den Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (EUR i milliúin)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028ff
Bearta forchostais a bhaineann le Táirgeadh agus leis an Túr Rialaithe		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Pleanáil agus seoladh					
	Cothabháil	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Túr Rialaithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Imchochlú an iompair traschórais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: *Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 38.*

4.1.4.1.1.9. Bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin mar fhreagairt ar rioscaí breise a tháinig i gcrích

(240) Míníonn an Ghearmáin gur tháinig roinnt rioscaí i gcrích idir 2023 agus 2024, rioscaí a dtugtar aghaidh orthu le frithbhearta maolaitheacha mar chuid de phlean leathnaithe claochlaithe agus athstruchtúrúcháin. I measc na rioscaí a tháinig i gcrích agus a dtugtar aghaidh orthu tá laghdú ar bhuiséid chónaidhme le haghaidh scéimeanna tacaíochta lasta iarnróid, stailc rabhaidh tiománaithe traenach, forbairtí diúltacha maidir le méid, méaduithe ar chostais phearsanra agus ar chostais fachtóra agus moilleanna maidir le borradh a chur faoi chur chun feidhme na mbeart claochlaithe.

4.1.4.1.1.9.1. Beart 32 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Laghdú substaintiúil ar an líon daoine mar fhreagairt ar threochtaí diúltacha méide

(241) Míníonn an Ghearmáin, le cinneadh an Choiste Réitigh a rinneadh an 2 Deireadh Fómhair 2024 (aithris (186)), go bhfuil DB Cargo in ann na méaduithe ar chostais phearsanra a eascraíonn as na comhaontuithe cómhargála nua a fhritháireamh. Léiríonn an líon fostaithe lánaimseartha comhaontaithe (i) cinneadh agus cur chun feidhme ilbhearta athstruchtúrúcháin an phlean claochlaithe agus, ina theannta sin, (ii) laghdú ar mhéideanna iompair, agus (iii) clár riaracháin um laghdú ar an líon daoine ar a dtugtar 'Together Strong' (Láidir le Chéile), a thionscain DB AG chun poist riaracháin san airgeadas, TF agus AD a laghdú (an clár atá á fhorghníomhú ag DB Cargo sa bhreis ar na bearta laghdaithe maidir leis an líon daoine atá léirithe cheana féin sa phlean claochlaithe).

4.1.4.1.1.9.2. Beart 33 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Laghdú ar chostais fachtóra mar fhreagairt ar threochtaí diúltacha méide

(242) Míníonn an Ghearmáin go gcuirfidh DB Cargo roinnt frithbheart chun feidhme a mbeidh tionchar díreach acu ar chostais ábhar. Áirítear leo sin (i) sceidil chothabhála mar aon le timthriallta coinneála a oiriúnú do na méideanna laghdaithe iompair, (ii) gach tionscadal taighde agus forbartha le haghaidh digitiú próiseas agus sócmhainní a bhfuil tréimhsí amúchta níos mó ná 3 bliana acu a chur ar ceal agus (iii) dlús a chur le hoptamú punainne in iompar traschórais ilchríochach agus in iompar traenach aonaid.

4.1.4.1.1.9.3. Beart 34 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Éifeachtaí aonuaire ar ghlanioncam in 2024 mar fhreagairt ar threochtaí diúltacha méide

(243) Míníonn an Ghearmáin gur baineadh amach roinnt éifeachtaí dearfacha aonuaire ar an ioncam oibriúcháin agus ar an nglanioncam in 2024. Áirítear leo sin (i) coimeádáin nach féidir a úsáid a thuilleadh a dhíol ó ghnó DB Cargo sa Rúis a foirceannadh, (ii) seirbhísí comhairliúcháin agus seirbhísí eile a laghdú agus (iii) [...] vaigín lasta a dhiúscairt sa deighleog iompair idirmhódúil. Ina theannta sin, tháinig laghdú aonuaire EUR 51 mhilliún ó DB Cargo freisin ar phraghsanna atá ann faoi láthair ar fhuinneamh tarraingthe ó DB Energie in 2024.

4.1.4.1.1.9.4. Beart 35 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Méadú táirgeachta cothabhála DB Cargo

(244) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil DB Cargo ag cur clár méadaithe táirgiúlachta i bhfeidhm atá dírithe ar a chothabháil innill féinghluaiste agus vaigíní intí. Is plean laghdaithe costais é an clár lena ndírítear ar bhonneagar cothabhála mar aon le héifeachtúlacht ábhar agus foirne agus tá coinne leis go soláthrófar leis EUR 25 mhilliún de laghduithe costais faoi 2026 agus EUR 100 milliún de laghduithe costais faoi 2030.

4.1.4.1.1.9.5. Beart 36 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Laghdú costais seirbhísí inmheánacha agus fuinnimh tarraingthe ghrúpa DB

(245) Míníonn an Ghearmáin, de bharr laghdú ginearálta ar chostais fuinnimh sa Ghearmáin, go bhfuil soláthraí fuinnimh ghrúpa DB, DB Energie, in ann a phraghsanna díola margaidh ar fhuinneamh tarraingthe a ísliú le linn na tréimhse 2025 go 2030. Ina theannta sin, laghdófar praghsanna sholáthraí inmheánach seirbhíse TF DB AG (DB Systel). Tá coinne leis go dtiocfaidh méadú substaintiúil ar tháirgiúlacht mar thoradh ar úsáid na hintleachta saorga i gcruthú seirbhísí digiteacha.

4.1.4.1.1.9.6. Beart 37 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Dímheas agus laghdú infheistíochta

(246) Rinne DB Cargo athbhreithniú ar na buiséid infheistíochta do na blianta suas le 2030 agus laghdaigh siad iad chomh híseal agus is féidir. Beidh laghdú ar mhuirir dímheasa DB Cargo mar thoradh ar an gcaiteachas laghdaithe ar infheistíocht. Déanfar na toimhdí maidir le saolré ionchais le haghaidh innill féinghluaiste agus vaigíní a choigeartú maidir le dímheas ar an saolré ionchais atá ann faoi láthair don fhlít feithiclí.

4.1.4.1.1.9.7. Beart 38 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Innill féinghluaiste a dhíol agus a aisléasú

(247) Míníonn an Ghearmáin go ndíolfaidh agus go n-aisléasóidh DB Cargo [...] inneall féinghluaiste a ghinfidh thart ar EUR [...] i gcúlchistí folaigh in aghaidh an innill féinghluaiste.

4.1.4.1.1.9.8. Beart 39 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Tiontú ón gceannach chun léasa inneall féinghluaiste

(248) Áitíonn an Ghearmáin, in ionad [...] inneall féinghluaiste a cheannach go díreach, go léasóidh DB Cargo iad chun airgead a shábháil roimh ré agus chun an tsamhail ghnó a dhéanamh níos solúbtha trí chostais léasaithe na n-inneall féingluaiste sin a scaipeadh le himeacht ama.

4.1.4.1.1.9.9. Beart 40 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Feabhsuithe ar chaipiteal oibre

(249) Míníonn an Ghearmáin go ndíolfaidh DB Cargo EUR [...] in infháltais faoi dheireadh 2024 chun an t-airgead tirim iomlán a mhéadú agus chun an fiachas a theorannú.

4.1.4.1.1.9.10. Beart 41 den Phlean Athstruchtúrúcháin: Méaduithe ar phraghas na deighleoige vaigíní aonair

(250) Míníonn an Ghearmáin go bhforbróidh DB Cargo toilteanas breise chun íoc i measc a chustaiméirí sa deighleog vaigíní aonair ó 2026. Cuirfidh sé ar aghaidh freisin éifeachtaí na bhfóirdheontas laghdaithe rianrochtana agus córais siúnta a dhéanann difear don earnáil lasta iarnróid ina hiomláine sa Ghearmáin ó 2027 ar aghaidh.

4.1.4.1.1.10. Éifeacht fhoriomlán bhearta an Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

(251) Léirítear le Tábla 17 na héifeachtaí airgeadais ionchasacha ó na príomhbhearta a leagtar amach sa Phlean Claochlaithe maidir le réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo le haghaidh na dtréimhsí a léirítear.

Tábla 17

Éifeacht fhoriomlán bhearta an Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (EUR i milliúin)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028ff
Vaigín Aonair	Optamú líonra trí athbhreithniú dearaidh	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Bearta foriomlána optamaithe táirgeachta a bhfuil éifeachtaí acu ar iompar vaigíní aonair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Feabhsú cáilíochta agus coigeartú bunphraghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Traein Aonaid	Réitigh lóistíochta agus optamú punainne	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Méadú ar stóinseacht táirgeachta (lena n-áirítear comhaontuithe nua maidir le hoibreacha comhchoiteanna)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Feabhsú cáilíochta agus coigeartú bunphraghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Iompar Traschórais Muirí	Samhail Táirgeachta/Mol críochfoirt Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Táirgeadh imchochlaithe agus athdhearadh líonra	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú forchostais riaracháin i ngach cuideachta Iompair Traschórais Mhuirí (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optamú punainne agus méadú praghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Éifeachtaí tuillimh roimh ús agus cáin (EUR i milliúin)				
Cineál deighleoige	Beart claochlaithe	2024	2025	2026	2027	2028ff
Iompar Traschórais Ilchríochach agus Díolacháin Iompróra	Táirgeadh imchochlaithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú ar fhorchostas riaracháin in Iompar Traschórais Ilchríochach	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Atoisiú líonra Kombiverkehr (optamú punainne) agus méadú praghais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fochuideachtaí Eorpacha	Optamú punainne	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghduithe ar chostas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Éifeachtúlacht oibríochtúil	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forchostas Riaracháin	Athbhreithniú ar thírdhreach TF i dtreo níos mó caighdeánaithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú ar spásanna oifige ag a bhfuil costais choimhdeacha réasúnta ard	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Scálú anuas gníomhaíochtaí margaíochta agus straitéiseacha le DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitiú agus uathoibriú próiseas airgeadais láimhe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cuístruchtúrú ranna bainistíochta tairiscintí agus deartha seirbhíse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Comhchuibhiú struchtúir DB Cargo agus fochuideachtaí díolacháin intíre	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cuístruchtúrú struchtúr bainistíochta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laghdú ar chostais riaracháin eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forchostas Táirgeachta	Pleanáil agus seoladh	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cothabháil	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Túr Rialaithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Imchochlú an iompair traschórais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Iomlán		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanaigh 38 agus 39.

(252) Léirítear leis an tábla seo a leanas na héifeachtaí airgeadais ionchasacha ó na bearta breise faoi mheastóireacht le haghaidh DB Cargo de bharr rioscaí a tháinig i gcrích in 2023 agus 2024 (féach aithris (240)).

Tábla 18

Éifeacht fhoriomlán fhrithbhearta an Phlean Athstruchtúrúcháin ar réamh-mheastacháin tuillimh roimh ús agus cáin Bhonnchás DB Cargo

	Éifeacht tuillimh roimh ús agus cáin na bhfrithbheart a áirítear leis an mbonnchás	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Bonnchás tuillimh roimh ús agus cáin 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Iomlán na rioscaí a tháinig i gcrích	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Iomlán na bhfrithbheart	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Frithbhearta ar threocht dhiúltach méide	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— An líon daoine roimh an mbonnchás roimhe seo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Costais ábhar frithbheart	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Méadú ar tháirgiúlacht chothabhála	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Optamú breise costais ar an líonra vaigíní aonair ag tosú in 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Laghdú ar ranníocaíocht an Ghrúpa, praghsanna ar fhuinneamh tarraingthe agus praghsanna ar sheirbhísí TF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Laghdú ar dhímheas trí infheistíochtaí a laghdú agus saolréanna úsáideacha iarbhír inneall féinghluaiste agus vaigíní a bhreithniú	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Méadú sonrach ar phraghas an iompair vaigíní aonair in 2026 agus an éifeacht praghais a chur ar aghaidh nó buiséid chónaidhme laghdaithe a chur ar aghaidh le haghaidh scéimeanna tacaíochta ag tosú ó 2027 ar aghaidh	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Méadú ar sciar na fochonraitheoireachta in iompar traenach aonaid lena n-áirítear díol […] inneall féinghluaiste in 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	Díol agus aisléasú […] inneall féingluaiste	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	Tiontú ón gceannach chun léasa le haghaidh [...] inneall féinghluaiste	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Feabhsuithe ar chaipiteal oibre	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 44.

4.1.4.2. Maoiniú an phlean athstruchtúrúcháin

(253) Is éard atá go príomha i maoiniú an Phlean Athstruchtúrúcháin, agus na costais a bhaineann leis, maoiniú a eascraíonn as foinsí príobháideacha (ranníocaíocht dhílis) agus nach dtagann ach go páirteach ó mhaoiniú a eascraíonn as státchabhair.

(254) Tugtar tuairisc ar na costais athstruchtúrúcháin agus ar a bhfoinsí maoinithe thuasluaite sna ranna seo a leanas.

4.1.4.2.1. Costais athstruchtúrúcháin

(255) Is é EUR 4 187 milliún san iomlán a bheadh i gcostais athstruchtúrúcháin DB Cargo, a ndéantar achoimre orthu in Table , ina mbeadh an méid seo a leanas:

(a) Caillteanais oibriúcháin: Tugann an Ghearmáin le fios gurb iad caillteanais oibriúcháin DB Cargo idir 2022 agus 2024 de EUR 858 milliún in 2022, EUR 584 mhilliún in 2023 agus EUR 472 mhilliún a bhfuil coinne leo in 2024 ([80]) thart ar leath de na costais athstruchtúrúcháin.

(b) Costais athstruchtúrúcháin eile: le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, tabhóidh DB Cargo costais eile freisin a bhaineann leis na costais athstruchtúrúcháin nó oibriúcháin nach gcumhdófar leis na hioncaim ionchasacha le linn chur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin agus is gá chun é a thabhairt chun críche go rathúil, amhail:

(a) costais comhairleoirí, íocaíochtaí saothair agus íocaíochtaí a bhaineann leis an bhfoireann d'fhochuideachtaí DB Cargo, agus costais a bhaineann le haistriú gnó chuig fochuideachtaí DB Cargo, mar aon le

(b) costais chaipitiúla eile sa phlean infheistíochta d'ainneoin an laghdaithe atá beartaithe ar an méid, caipiteal oibre, costais athmhaoiniúcháin le haghaidh iasachtaí a aibíonn agus costais oibriúcháin.

4.1.4.2.2. Foinsí maoiniúcháin na mbeart athstruchtúrúcháin

4.1.4.2.2.1. Cabhair athstruchtúrúcháin

(256) Sainaithníonn an Ghearmáin na méideanna a soláthraíodh do DB Cargo faoi CBCA chun a chaillteanais oibriúcháin in 2022, 2023 agus 2024 a chumhdach mar fhoinsí maoinithe cabhrach le haghaidh na gcostas athstruchtúrúcháin i.e. EUR 858 milliún in 2022, EUR 584 mhilliún in 2023 agus EUR 472 mhilliún a bhfuil coinne leis in 2024 ([81]) le haghaidh EUR 1 914 mhilliún san iomlán.

4.1.4.2.2.2. Ranníocaíocht dhílis ón tairbhí

(257) Sainaithníonn an Ghearmáin na príomhfhoinsí seo a leanas de ranníocaíocht DB Cargo leis na costais athstruchtúrúcháin agus tugann sí le fios go bhfuil coinne leis go n-eiseofar na hionstraimí airgeadais uile a úsáidfear mar fhoinsí maoinithe inghrúpa ar na costais athstruchtúrúcháin ar théarmaí margaidh chuig DB Cargo AG agus go soláthrófar iad uile laistigh den tréimhse athstruchtúrúcháin chun rannchuidiú le maoiniú éifeachtach an phlean athstruchtúrúcháin ([82]):

(a) EUR 842 mhilliún d'iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite a bheidh ar fáil ón 15 Samhain 2024 go dtí an 31 Nollaig 2026 san áireamh ([83]), lena gcuimsítear:

(a) An 15 Samhain 2024, iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite dar luach iomlán EUR 218 milliún go dtí an 31 Nollaig 2031,

(b) An 1 Aibreán 2025, iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite dar luach iomlán EUR 110 milliún go dtí an 31 Nollaig 2031,

(c) In 2025, iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite dar luach iomlán EUR 83 mhilliún go dtí an 31 Nollaig 2031,

(d) An 1 Nollaig 2026, iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite dar luach iomlán EUR 315 mhilliún go dtí an 31 Nollaig 2031,

(e) In 2026, iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite dar luach iomlán EUR 116 mhilliún go dtí an 31 Nollaig 2031.

([80]) Réamhaisnéis ón 22 Samhain 2024.

([81]) Áirítear leis an méid caillteanas a bhfuil coinne leis go n-aistreofar iad le haghaidh 2024 (réamhaisnéis ón 22 Samhain 2024), gan éifeacht ar EBITDA ná ar thuilleamh roimh cháin mar a thuartar, dliteanas cánach iarchurtha a mheastar a bheith EUR 18 milliún. Dá bhrí sin, méadaíonn an caillteanas a aistríonn DB Cargo chuig DB AG thar an méid a d'aistreofaí murach sin gan CBCA a fhoirceannadh.

([82]) Tábla 29: Iasachtaí, saoráidí líne creidmheasa, línte creidmheasa sealadacha agus Caipiteal Mezzanine (iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite) DB Cargo AG 2025-2029 mar a sholáthair an Ghearmáin sa 'Phlean Athstruchtúrúcháin Státchabhrach DB Cargo' a cuireadh isteach an 31 Deireadh Fómhair 2024, de réir mar a tugadh cothrom le dáta é.

([83]) Ó § 2(1) de 'Comhaontú iasachta Mezzanine faoi chreat maoiniúcháin EUR [842].000.00' (aistriúchán Gaeilge).

Féadfar na hiasachtaí sin a úsáid go heisiach chun comhaontuithe iasachta atá ann cheana idir na páirtithe conarthacha a athmhaoiniú ([84]).

Beidh an ráta úis le haghaidh tráinsí eisíoctha cothrom leis an méid seo a leanas ([85]): (i) Ráta babhtála EUR ar feadh 5 bliana (2.275 % ó lár mhí na Samhna 2024) ([86]); (ii) móide an raon difríochta a chinntear de réir na ndálaí margaidh maidir le hathmhaoiniú an iasachtóra (i mí Mheán Fómhair 2024, ba é [...] % in aghaidh na bliana an raon difríochta le haghaidh tarraingtí in EUR) agus acmhainneacht creidmheasa chinntithe an iasachtaí (tá rátáil '[...]' ón iasachtóir ag an iasachtaí faoi láthair). Déantar rátálacha a athbhreithniú agus a choigeartú go bliantúil de ghnáth; agus (iii) móide corrlach [...] % in aghaidh na bliana chun fo-ordú na n-iasachtaí a léiriú. Díorthaíodh an corrlach sin ó chomparáid a dhéanamh idir luacháil margaidh fobhanna ghrúpa DB atá dlite in 2029 agus comparáidí aibíochta bhannaí sinsearacha airgid ghrúpa DB. Dá bhrí sin, is é [...] % an ráta úis is infheidhme ar bhonn bliantúil faoi láthair.

Ina theannta sin, ní féidir le DB Cargo na hiasachtaí a úsáid ach amháin má urramaítear forghníomhú an phlean athstruchtúrúcháin tráth na hiarrata. Ciallaíonn sé sin, go háirithe, go mbaineann DB Cargo na cóimheasa airgeadais seo a leanas amach ([87]):

[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]

Faoi na comhaontuithe iasachta sin, tá an t-iasachtóir (DB AG) i dteideal, tráth ar bith, tráinse amháin nó níos mó atá gan íoc nó méideanna tráinsí gan íoc a chomhshó ina gcothromas trí bhíthin cúlchiste caipitil DB Cargo a leithdháileadh ar choinníoll go bhfuil barrachas dearfach bliantúil ginte ag DB Cargo ar feadh 2 bhliain féilire as a chéile ar a laghad, suas le dhá oiread an bharrachais bhliantúil charntha ón bhí an 1 Eanáir 2025 ann, óna gcaithfear méideanna a comhshódh ina gcothromas cheana a asbhaint ([88]).

Ar deireadh, níl an t-iasachtaí i dteideal creidmheas ná seirbhísí airgeadais eile a sholáthar do thríú páirtithe (cé is moite den iasachtóir agus Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]).

(f) EUR 325 mhilliún de shaoráid líne creidmheasa a sholáthair agus a shínigh DB AG cheana féin atá ar fáil ón 1 Lúnasa 2024 go dtí an 31 Nollaig 2026 san áireamh ([90]). Ríomhtar an ráta úis is infheidhme maidir leis an tarraingt anuas aonair ar bhonn an ráta iasachta idirbhainc (mar shampla, Euribor 6 mhí de 2.743 % ó lár mhí na Samhna 2024, ar bhonn bliantúil) ([91]) is infheidhme maidir leis an tréimhse úis chomhaontaithe tráth an iarratais ar iasacht (sonraí margaidh Reuters) móide corrlach a chinntear de réir dhálaí an mhargaidh (atá ag [...] % in aghaidh na bliana faoi láthair le haghaidh tarraingtí in EUR) chun an t-iasachtóir a athmhaoiniú agus le haghaidh acmhainneacht chreidmheasa chinntithe an iasachtaí. Tá rátáil '[...]' ón iasachtóir ag an iasachtaí faoi láthair. Déantar rátálacha a athbhreithniú agus a choigeartú ar bhonn bliantúil de ghnáth. Dá bhrí sin, is é an ráta úis is infheidhme le haghaidh e.g. tréimhse 6 mhí [...] % ar bhonn bliantúil faoi láthair.

([84]) Ó § 1(3) de 'Comhaontú iasachta Mezzanine faoi chreat maoiniúcháin EUR [842].000.00' (aistriúchán Gaeilge).
([85]) Ó §§ 5(1) agus (2) de 'Comhaontú iasachta Mezzanine faoi chreat maoiniúcháin EUR [842].000.00' (aistriúchán Gaeilge).
([86]) Mar a ríomhadh ó fhoinsí atá ar fáil go poiblí amhail www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Ó § 2(3) de 'Comhaontú iasachta Mezzanine faoi chreat maoiniúcháin EUR [842].000.00' (aistriúchán Gaeilge).
([88]) Ó Roinn 7(a) de 'Comhaontú iasachta Mezzanine faoi chreat maoiniúcháin EUR [842].000.00' (aistriúchán Gaeilge).
([89]) Ó § 12 de 'Chomhaontú iasachta Mezzanine faoi chreat maoiniúcháin EUR [842].000.00' (aistriúchán Gaeilge).
([90]) Ó § 1(1) agus (2) de 'Creatchonradh faoi líne chreidmheasa de mhéid EUR 325 000 000,00' (aistriúchán Gaeilge).
([91]) Mar atá ar fáil go poiblí ó fhoinsí amhail www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Faoin gcomhaontú iasachta sin, níl DB Cargo i dteideal creidmheas ná seirbhísí airgeadais eile a sholáthar do thríú páirtithe (cé is moite den iasachtóir agus Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Ina theannta sin, geallann DB Cargo formheas roimh ré a fháil ó choistí creidmheasa DB AG le haghaidh na gcinntí beartais tráchtála seo a leanas ([93]):

(a) ar choinníoll gur bhain DB Cargo úsáid as an líne chreidmheasa EUR 250 milliún nó níos lú ag an am ábhartha: (i) tionscadail infheistíochta agus dífheistithe, nach cuid den phleanáil gnó mheántéarmach atá ann faoi láthair iad, ar mó a n-iomlán ná EUR 10 milliún in aghaidh an tionscadail, agus (ii) gealltanais eile a dhéanamh amach anseo, nach cuid den phleanáil gnó mheántéarmach atá ann faoi láthair iad, ar mó a n-iomlán ná EUR 10 milliún in aghaidh an tionscadail.

(b) ar choinníoll gur bhain DB Cargo úsáid as an líne chreidmheasa os cionn EUR 250 milliún ag an am ábhartha: (i) tionscadail infheistíochta agus dífheistithe ar mó ná EUR 5 mhilliún a méid iomlán in aghaidh an tionscadail, agus (ii) gealltanais eile a dhéanamh amach anseo a sháraíonn EUR 5 mhilliún in aghaidh an tionscadail.

(c) i gcás Tionscadal um Dhíol agus Aisléasú, geallann DB Cargo go ndéanfaidh an t-iasachtóir dálaí an mhargaidh a sheiceáil.

Ar deireadh, tá soláthar na saoráide líne creidmheasa faoi réir ghealltanas DB Cargo chun a áirithiú go gcomhlíontar na cóimheasa airgeadais seo a leanas agus, más gá, chun gníomhaíocht feabhais a dhéanamh chun sárú an chóimheasa a chosc. Má sháraítear an cóimheas, tá sé de cheart ag an gcreidiúnaí an comhaontú creidmheasa a fhoirceannadh ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

(b) EUR 434 mhilliún de líne chreidmheasa shealadach a sholáthair agus a shínigh DB AG cheana féin atá ar fáil ón 1 Lúnasa 2024 go dtí an 31 Márta 2025 san áireamh ([95]) ar théarmaí margaidh. Ríomhtar an ráta úis is infheidhme ar bhonn an ráta úis idirbhainc is infheidhme don tréimhse úis chomhaontaithe (mar shampla, Euribor 6 mhí de 2.743 % ó lár mhí na Samhna 2024, ar bhonn bliantúil) ([96]) tráth an iarratais ar iasacht (ar bhonn sonraí margaidh fíor-ama ó Reuters) móide corrlach a chinntear de réir dhálaí an mhargaidh (atá ag [...] % in aghaidh na bliana faoi láthair le haghaidh tarraingtí in EUR) chun an t-iasachtóir a athmhaoiniú agus le haghaidh acmhainneacht creidmheasa chinntithe an iasachtaí ([97]). Tá rátáil '[...]' ag an iasachtaí faoi láthair. Déantar rátálacha a athbhreithniú agus a choigeartú ar bhonn bliantúil de ghnáth. Dá bhrí sin, is é an ráta úis is infheidhme le haghaidh e.g. tréimhse 6 mhí, [...] % ar bhonn bliantúil tráth an chinnidh ón gCoimisiún.

([92]) Ó § 12(1) de 'Creatchonradh faoi líne chreidmheasa de mhéid EUR 325 000 000,00' (aistriúchán Gaeilge).
([93]) Ó § 12(2) de 'Creatchonradh faoi líne chreidmheasa de mhéid EUR 325 000 000,00' (aistriúchán Gaeilge).
([94]) Ó § 12(3) de 'Creatchonradh faoi líne chreidmheasa de mhéid EUR 325 000 000,00' (aistriúchán Gaeilge).
([95]) Ó §§ 1(1) agus (2) de 'Creatchonradh faoi líne chreidmheasa idirlinne ('maoiniú idirlinne') de mhéid EUR 434 000 000,00' (aistriúchán Gaeilge).
([96]) Mar atá ar fáil go poiblí ó fhoinsí amhail www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Ó § 5(1) de 'Creatchonradh faoi líne chreidmheasa idirlinne ('maoiniú idirlinne') de mhéid EUR 434 000 000,00' (aistriúchán Gaeilge).

Go dtí go n-aisíocfar ina n-iomláine na méideanna creidmheasa uile atá gan íoc faoi na línte creidmheasa sin, geallann DB Cargo nach soláthróidh sé aon urrús do chreidiúnaithe eile, go háirithe i bhfoirm ualaithe i leith a shócmhainní reatha nó a shócmhainní amach anseo, mura rud é gur thoiligh an t-iasachtóir i scríbhinn roimh ré leis na ráthaíochtaí sin a dheonú ([98]).

(c) EUR [460-560] milliún de dhífheistithe atá le forghníomhú go dtí 2026 (mar a shonraítear in aithrisí (305)(a) agus (318)), ina bhfuil:

(a) díol ionchasach sócmhainní (innill féinghluaiste) de bharr sciar méadaithe fochonraitheoireachta in iompar traenach aonaid ar thart ar EUR [...] milliún in 2025 go 2026,

(b) díol beartaithe bharrachas na n-inneall féinghluaiste in iompar traschórais ar thart ar EUR [...] milliún in 2025 go 2026,

(c) díol beartaithe bharrachas na n-inneall féingluaiste ó chonair na Gearmáine-na Fraince ar thart ar EUR [...] milliún in 2025 go 2026,

(d) dífheistiú na scairshealbh fochuideachta roghnaithe ([...]) ar thart ar EUR [...] milliún in 2025 agus;

(e) díol ionchasach de sciar substaintiúil de [...] DB Cargo in 2025 go 2026.

(f) Fachtóireacht [...] EUR [100-140] milliún d'infháltais atá i seilbh DB Cargo, ag a bhfuil próifíl chreidmheasa bhuntáisteach agus, dá bhrí sin, costais mhaoiniúcháin níos ísle.

(g) Táthcheangal DB JobService GmbH ar íocaíochtaí pá agus iomarcaíochta d'fhostaithe DB Cargo ar fiú EUR [100-140] milliún san iomlán iad agus a spreagtar leis an bplean athstruchtúrúcháin, i gcur i bhfeidhm comhaontuithe comhchoiteanna saothair agus rialacháin ghrúpa DB AG a chuirtear i bhfeidhm laistigh de. Gníomhaíonn DB JobService GmbH mar ghníomhaireacht fostaíochta agus socrúcháin grúpa, a bhfuil suim ag DB AG í a lárú i margadh fostaíochta 'intí', mar gheall ar na sineirgí agus na coigiltis chostais i dtéarmaí meaitseáil scileanna nó méid scaoilíocaíochtaí i gcomparáid le seachfhoinsiú na gníomhaireachta chuig soláthraithe tríú páirtí.

(258) Ba é a bheadh i ranníocaíocht dhílis an tairbhí le costais athstruchtúrúcháin a eascraíonn as na foinsí éagsúla airgeadais a chuir údaráis na Gearmáine ar aghaidh mar a achoimrítear i dTábla 19 EUR 2 291 mhilliún san iomlán, 54 % de chostais athstruchtúrúcháin EUR 4 205 mhilliún, mar thoradh ar an meastachán.

Tábla 19

Achoimre ar na costais athstruchtúrúcháin agus ar fhoinsí a maoinithe

(EUR milliún)

COSTAIS ATHSTRUCHTÚRÚCHÁIN	EUR MILL-IÚN	FOINSÍ MAOINITHE	EUR MILLIÚN
Caillteanais oibriúcháin iarbhír (2022 go 2023)	1 442	**Ranníocaíocht dhílis**, lena n-áirítear	**2 291**
Caillteanais oibriúcháin ionchasacha (2024)	472	Iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite DB AG	842
Caillteanais oibriúcháin ionchasacha (2025)	[…]	Saoráid líne creidmheasa DB AG	325
Costais a bhaineann le pearsanra (JobService GmbH)	[…]	Líne chreidmheasa shealadach DB AG	434
Costais eile a bhaineann le gnó a aistriú chuig fochuideachtaí DB Cargo	[…]	Dífheistithe	4 […]
Athmhaoiniú iasachtaí atá ag teacht in aibíocht, caiteachas caipitiúil, costais oibriúcháin, caipiteal oibre	2 020	Fachtóireacht infháltas	[…]
		Ranníocaíocht ó JobService GmbH	[…]
Iomlán na gCostas Athstruchtúrúcháin	**4 205**		
		Cabhair athstruchtúrúcháin, lena n-áirítear	**1 914**
		Cumhdach iarbhír CBCA (2022-2023)	1 442
		Cumhdach ionchasach CBCA (2024)	472

([98]) Ó § 14(2) de 'Creatchonradh faoi líne chreidmheasa idirlinne ('maoiniú idirlinne') de mhéid EUR 434 000 000,00' (aistriúchán Gaeilge).

4.1.4.2.3. Réamh-mheastacháin airgeadais sa chás bunlíne agus doirbh

(259) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil sé d'aidhm ag na toimhdí uile faoina gcuireann DB Cargo Plean Athstruchtúrúcháin cuimsitheach chun feidhme faoi láthair brabúsacht a fháil ar ais don chuideachta. D'fhorbair DB Cargo a Phlean Athstruchtúrúcháin i ndlúthchomhar le sainchomhairleoirí seachtracha mar chomhairleoirí. Tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil an Plean Athstruchtúrúcháin á chur chun feidhme cheana féin agus go bhfuil tús curtha leis na comhairliúcháin a cheanglaítear leis an dlí le hionadaithe oibrithe DB Cargo maidir le bearta pearsanra.

(260) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil na toimhdí foluiteacha costais idir 2025 agus 2029 bunaithe ar réamh-mheastacháin ghrúpa DB, seachas an fhorbairt costais le haghaidh innill féinghluaiste agus vaigíní lasta, atá faoi réir na n-ionchas ginearálta forbartha boilscithe. Is é seo a leanas forbairt réamh-mheasta na gcostas idir 2025 agus 2029:

Tábla 20

Toimhdí costais 2025-2029

Catagóirí costais (Forbairt bliain ar bhliain)	2025	2026	2027	2028	2029	Ráta fáis iolraithe bliantúil 2025-2029
Fuinneamh	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bealach	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saoráidí líonra DB	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ceannach seirbhíse idirnáisiúnta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ceannach seirbhíse náisiúnta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Malartú seirbhíse idirnáisiúnta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Malartú seirbhíse náisiúnta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pearsanra oibríochtúil	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forchostais pearsanra	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costais Eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 57.

(261) Áitíonn an Ghearmáin go ndéanann toimhdí chás bunlíne an Phlean Athstruchtúrúcháin difear do dheighleoga gnólachta uile DB Cargo (iompar vaigíní aonair, iompar traenach aonaid, iompar traschórais) agus go seasann siad ar cheithre phríomhcholún.

(262) Ar an gcéad dul síos, moltar athrú radacach a dhéanamh ar an gcóras táirgthe, idirnaisc idir deighleoga gnólachta a dhíscaoileadh agus dreasachtaí bainistíochta a neartú le haghaidh línte gnó ar leithligh. Leis an athrú sin, laghdófar castacht na n-oibríochtaí agus, dá bhrí sin, méadófar stóinseacht agus cáilíocht táirgthe aschur DB Cargo ar fud na ndeighleog uile. Leis an athrú ar an gcóras táirgthe, beifear in ann forchostais a laghdú freisin.

(263) Ar an dara dul síos, trí thosaíocht a thabhairt don bhrabúsacht thar fhás, díríonn DB Cargo ar na deighleoga agus na custaiméirí sin a bhfuil suíomh iomaíoch ar an margadh ag DB Cargo ina leith, nó a mbainfidh DB Cargo suíomh iomaíoch ar an margadh amach ina leith tar éis chur chun feidhme an Phlean Athstruchtúrúcháin, i.e. áit ar féidir leis táirgeadh ar na costais is ísle nó punann táirgí uathúil a thairiscint.

(264) Ar an tríú dul síos, tá DB Cargo oscailte do dheiseanna chun an gnó a dhéanamh solúbtha agus chun dul i gcomhar le comhpháirtithe tríú páirtí chun comhaontuithe fochonraitheoireachta a chur chun feidhme nó chun comhfhiontair a chruthú i margaí ina mbeidh deiseanna fáis amach anseo dá dtiocfadh deiseanna den sórt sin i gcrích amach anseo agus nuair a thiocfadh siad i gcrích.

(265) Ar deireadh, tá athrú substaintiúil ar an gcaoi a n-eagraítear iompar vaigíní aonair i gceist leis an bPlean Athstruchtúrúcháin. Áitíonn an Ghearmáin, in éineacht le scéim cistiúcháin phoiblí d'iompar vaigíní aonair, gur cheart go mbeifear in ann leis an mbeart sin an deighleog sin atá faoi mhíbhuntáiste struchtúrach a thabhairt ar ais chuig an mbrabúsacht.

(266) Mar thoradh ar an bPlean Athstruchtúrúcháin, tugann an Ghearmáin le fios, faoin gcás bunlíne, go bhfuil coinne leis go mbainfidh DB Cargo brabúsacht amach in 2026 agus go gcoinneoidh sé brabúsacht ar bun ar bhonn marthanach (agus sprioc dhearfach tuillimh roimh ús agus cáin aige de EUR 251 mhilliún in 2028 agus EUR 268 milliún in 2030). Cuirtear in iúl leis sin corrlach tuillimh roimh ús agus cáin 6.3 % in 2028 agus freisin in 2030, rud a thugann an Ghearmáin le fios a bheadh i gcomhréir leis na tagarmharcanna tionscail atá ann faoi láthair.

(267) Cuirtear san áireamh leis an gcás bunlíne, cé gur dócha go dtiocfaidh laghdú breise ar shuíomh foriomlán margaidh DB Cargo in earnáil lasta iarnróid na Gearmáine, mar a tharla sna blianta roimhe seo, go bhfuil coinne ag DB Cargo le dearbh-aschur táirgeachta réasúnta cobhsaí sna blianta amach romhainn le haghaidh iompar vaigíní aonair agus traenach aonaid (murab ionann agus laghdú ar iompar traschórais), rud a chuirfidh le hiomaíochas an lasta iarnróid agus, dá bhrí sin, le cion módach méadaithe an iarnróid.

(268) Áitíonn an Ghearmáin freisin leis an bPlean Athstruchtúrúcháin go nglactar le rannchuidiú mór ó lucht saothair DB Cargo maidir le solúbthacht mhéadaithe agus cur chun feidhme samhlacha sealoibre roghnacha (ach bronntar luach saothair orthu) nua le hamanna oibriúcháin níos faide do thiománaithe traenach. An 2 Deireadh Fómhair 2024, tháinig Coiste Réitigh DB Cargo ar chomhaontú maidir le laghdú 4 582 fhostaí lánaimseartha ar an lucht saothair faoi dheireadh mhí na Nollag 2026 (thart ar 25 % den lucht saothair i gcomparáid le mí na Nollag 2023) a mhéadófar go 4 943 fhostaí lánaimseartha (thart ar 27 % den lucht saothair) faoi dheireadh mhí na Nollag 2029.

(269) I bhfianaise na timpeallachta eacnamaíche atá ann faoi láthair, arb é is saintréith di easpa oibrithe oilte, an méadú atá ag teacht ar éileamh na hearnála príobháidí ar mhodhanna iompair inbhuanaithe agus tacaíocht airgeadais na deighleoige vaigíní aonair, measann an Ghearmáin go dtairbheoidh an Plean Athstruchtúrúcháin de dhálaí seachtracha dearfacha agus go mbainfear amach an filleadh ar inmharthanacht arís laistigh den tréimhse athstruchtúrúcháin.

(270) Ar bhonn na mbreithnithe thuas, áitíonn an Ghearmáin go gcuirfidh cás bunlíne Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo é ar a cumas don chuideachta filleadh ar inmharthanacht faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin (31 Nollaig 2026) nuair a bhfuil coinne leis go léireoidh sé glanioncam dearfach EUR 95 mhilliún.

(271) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil coinne leis go seachadfar feidhmíocht airgeadais den sórt sin a bhuí le tuilleamh dearfach roimh ús agus cáin a ghiniúint cheana féin faoi 2026 (EUR 188 milliún) mar thoradh ar fhás measartha ar na hioncaim ([...]) i gcoibhneas leis an mbonn costais, a bhfuil coinne leis go bhfanfaidh sé cothrom go bunúsach le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin ([...]) mar aon le hathstruchtúrú substaintiúil ar an lucht saothair ([...]) agus méadú ar tháirgiúlacht tríd an ngnólacht a dhéanamh níos solúbtha (costais ábhar agus costais oibriúcháin eile [...]).

(272) Áitíonn an Ghearmáin go n-eascraíonn fás measartha na n-ioncam sa chás bunlíne go bunúsach as bearta éagsúla an Phlean Athstruchtúrúcháin a leagtar amach thuas faoi Roinn 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) agus as na bearta seo a leanas go háirithe:

(a) Deighleog lasta vaigíní aonair: leis na feabhsuithe ar cháilíocht an táirge a thiocfaidh as sin, beifear in ann coigeartuithe bunphraghais a dhéanamh agus tá coinne leis go rannchuideoidh an fóirdheontas cónaidhme iompair vaigíní aonair ionchasach leis an deighleog lasta vaigíní aonair a bheith dearfach ó thaobh oibríochta de in 2026 agus go bhfillfidh sé ar bhrabúsacht réasúnta ar leibhéal glanioncaim ó 2027 ar aghaidh. Léiríonn

an fhorbairt praghsanna cur ar aghaidh ó mhéaduithe ar chostas fachtóra. Mar thoradh air sin, idir 2025 agus 2030, réamh-mheastar go dtiocfaidh méadú measartha ar mhéid na deighleoige vaigíní aonair agus ráta fáis iolraithe bliantúil aigede [...] % agus tá coinne leis go n-ardóidh praghsanna de réir a chéile ag ráta fáis iolraithe bliantúil de [...] %. Cuireann an Ghearmáin i dtábhacht go láidir, áfach, go leanfadh an deighleog sin de bheith ag tabhú caillteanas gan an tacaíocht chónaidhme vaigíní aonair agus d'ainneoin bhearta is infheidhme an Phlean Athstruchtúrúcháin.

(a) Deighleog traenach aonaid: bunaithe ar ghnóthachain i dtáirgiúlacht agus i gcáilíocht, tá coinne ag DB Cargo go mbeidh sé in ann praghsanna a mhéadú go measartha ag ráta fáis iolraithe bliantúil ([99]) réamh-mheasta de thart ar [...] % sa mhargadh. Thairis sin, tá coinne leis go mbeidh acmhainneacht bhreise ioncaim ann ó éifeacht an struchtúir lasta de bharr an athraithe atá tagtha ar an staid pholaitiúil dhomhanda (e.g. tús áite a thabhairt d'fhuinneamh agus do chosaint). Mar thoradh air sin, idir 2025 agus 2030, réamh-mheastar go dtiocfaidh méadú imeallach ar mhéid na deighleoige traenach aonaid agus ráta fáis iolraithe bliantúil de [...] % ann agus tá coinne leis go n-ardóidh praghsanna go seasta ag ráta fáis iolraithe bliantúil de [...] %. Léiríonn an fhorbairt praghsanna cur ar aghaidh ó mhéaduithe ar chostas fachtóra.

(b) Deighleog iompair traschórais: déantar iniúchadh ar roghanna comhpháirtíochta i ndeighleoga margaidh ina bhfuil deiseanna fáis amach anseo, i.e. sa deighleog iompair traschórais mhuirí. Idir 2025 agus 2030, réamh-mheastar go dtiocfaidh méadú measartha ar an deighleog iompair traschórais mhuirí agus ráta fáis iolraithe bliantúil de [...] % ann agus tá coinne leis go n-ardóidh praghsanna go seasta ag ráta fáis iolraithe bliantúil de [...] %. Léiríonn an fhorbairt praghsanna cur ar aghaidh ó mhéaduithe ar chostas fachtóra.

(273) Ar an taobh eile, míníonn an Ghearmáin go n-eascraíonn an laghdú ar na costais sa chás bunlíne go príomha as bearta éagsúla an Phlean Athstruchtúrúcháin a leagtar amach thuas faoi Roinn 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) agus as na bearta seo a leanas go háirithe:

(a) Deighleog lasta vaigíní aonair: an t-athrú radacach ar an gcóras táirgthe (imchochlú) agus athbhreithniú agus athdhearadh bunúsach líonra vaigíní aonair DB Cargo, i measc nithe eile, tríd an méadú ar mhinicíochtaí taistil ar aistir fhada, athbhreithniú ar sheirbhísí friothálacha agus dáileacháin mar aon le caighdeánú na tairisceana tráchtála.

(b) Deighleog traenach aonaid: an t-aistriú i dtreo a bheith ina sholáthraí lóistíochta cliste (i) trí phunann custaiméirí a optamú i dtreo réitigh chasta agus nuálacha iompair iarnróid agus seirbhísí tointeála tiomnaithe a chur chun feidhme do chustaiméirí tábhachtacha, agus (ii) trí mhéadú ar stóinseacht agus cáilíocht an táirgthe, inter alia trí tháirgeadh traenach aonaid a dheighilt ó iompar vaigíní aonair agus ar ghnóthachan táirgiúlachta trí chomhaontuithe saothair níos solúbtha le hamanna oibriúcháin níos faide do thiománaithe traenach (ar bhonn deonach) agus trí sholáthraithe seirbhíse seachtracha a úsáid.

(c) Deighleog iompair traschórais: táirgeadh agus carnadh gnólachtaí neamhspleácha a bhfuil acmhainní tiomnaithe acu a imchochlú, rud a bhfuil coinne ag DB Cargo leis go neartóidh sé dreasachtaí bainistíochta (bunaithe ar úinéireacht ó cheann go ceann) agus, dá bhrí sin, éifeachtúlacht. Is iad na príomhbhearta optamú na punainne trí dheireadh a chur de réir a chéile le hiompar neamhbhrabúsach (e.g. laghdú thart ar [...] % den mhéid i ndíolacháin iompróra), an líonra a thairgtear d'iompar traschórais ilchríochach a athrú agus samhail táirgeachta athbhreithnithe a chur chun feidhme lena gcuirtear deireadh de réir a chéile leis an tsamhail atá ann faoi láthair maidir leis na vaigíní muirí uile a shiúntadh in aon mhol amháin in Maschen (gar do chalafort Hamburg). Ina theannta sin, déanfar próisis a chuíchóiriú chun freastal ar riachtanais shonracha ghnó. Thairis sin, chomhaontaigh an Coiste Réitigh, an 2 Deireadh Fómhair 2024, rialacháin saothair DB Cargo atá ann cheana a mhodhnú i ndáil le hiompar traschórais. Míníonn an Ghearmáin gurb é an toradh a bhíonn air sin simpliú substaintiúil ar shamhail ghnó DB Cargo d'iompar traschórais lena seachadfar an méadú táirgiúlachta céanna agus a soláthraíodh leis an togra a rinneadh roimhe seo maidir le laghdú a dhéanamh ar sholáthar tarraingthe DB Cargo agus an soláthar sin a aistriú chuig fochuideachtaí tarraingthe a bhfuil níos mó solúbthachta acu ina gcomhaontuithe saothair agus, dá bhrí sin, táirgiúlacht níos airde tiománaithe traenach (e.g. idirstad ag stáisiún forimeallach, cúiteamh ama taistil speisialta). Míníonn an Ghearmáin freisin, tar éis teacht ar an gcomhaontú sin i mí Dheireadh Fómhair 2024, go gcuirfear é ar a chumas do DB Cargo a

([99]) Ráta fáis iolraithe bliantúil.

thiománaithe traenach féin, forchostais a bhaineann le táirgeadh agus foireann an Túir Rialaithe a laghdú de bharr na rialachán saothair nua lena ligtear do tháirgiúlacht mhéadaithe. Dá bhrí sin, ní bheidh ar DB Cargo oibríochtaí a aistriú chuig fochuideachtaí tarraingthe. Mar thoradh ar na bearta, tiocfaidh laghdú thart ar 330 tiománaí traenach coibhéiseach lánaimseartha, thart ar 130 fostaí coibhéiseach lánaimseartha i bpleanáil táirgthe agus i stiúradh forchostais mar aon le thart ar 155 phost choibhéiseacha lánaimseartha sa Túr Rialaithe i gcomparáid leis an líon iarbhír post sin i mí Iúil 2023. Ar an mbonn sin, measann an Ghearmáin gur féidir le DB Cargo coigilteas mór costais a bhaint amach sa deighleog sin freisin.

(274) Thairis sin, cuireann an Ghearmáin leis sin go n-áirítear leis an bPlean Athstruchtúrúcháin bearta lena dtugtar aghaidh ar an bhforchostas riaracháin agus táirgthe. Ar thaobh amháin, tá coinne ag an nGearmáin go mbeifear in ann forchostais a laghdú le prionsabal an brabúis thar fhás agus le hoptamú na punainne, e.g. i dtéarmaí foirne agus na gcostas uile a bhaineann leis an bhfoireann amhail costais chíosa spáis oifige. Ar an taobh eile, míníonn an Ghearmáin go gcuirfear roinnt beart éifeachtúlachta chun feidhme leis an bPlean Athstruchtúrúcháin, lena n-áirítear caighdeánú forleathan ar struchtúir TF, laghdú ar struchtúir eagraíochtúla dhúblacha mar aon le nósanna imeachta athbhreithnithe pleanála, seolta agus Túir Rialaithe agus gur cheart go rannchuideodh na bearta sin le costais a laghdú agus go soláthróidh siad an cumas seirbhísí brabúsacha a thairiscint ar phraghas iomaíoch. Beidh na bearta sin cothrom le laghdú de bhreis agus 400 fostaí coibhéiseach lánaimseartha i gcomparáid leis an líon iarbhír post sin i mí Iúil 2023 (sa bhreis ar na bearta le haghaidh iompar traschórais, ar ar tugadh tuairisc thuas cheana).

(275) Cuireann an Ghearmáin i dtábhacht freisin go bhfuil Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo éagsúil leis na hiarrachtaí a rinneadh roimhe seo chun éifeachtúlacht agus brabúsacht na cuideachta a mhéadú. Go háirithe, míníonn an Ghearmáin go dtéann sí níos faide ná bearta níos céimsí chun feabhas a chur ar éifeachtúlacht oibríochtúil trí phróisis táirgthe DB Cargo a athrú ó bhonn, mar aon lena struchtúr eagraíochtúil agus a straitéis chorparáideach.

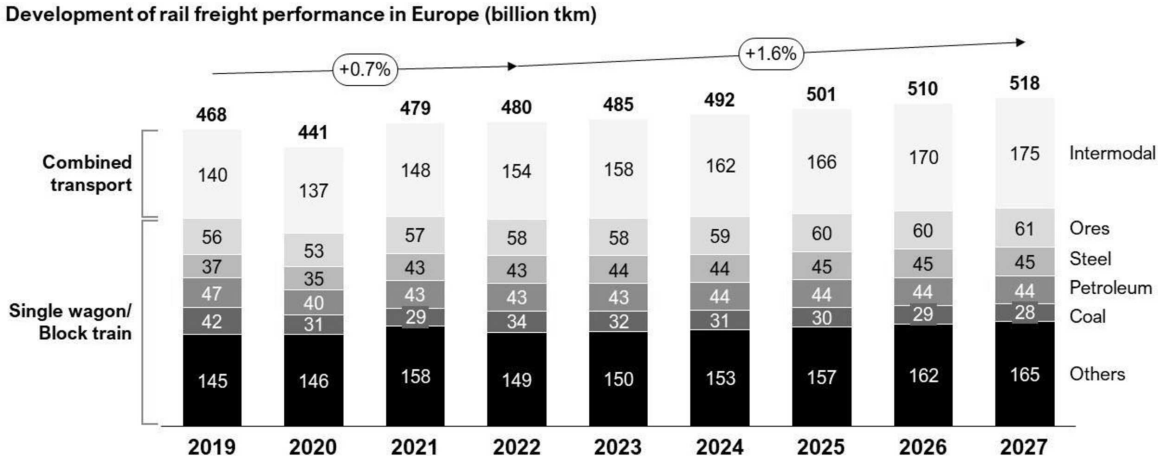
(276) Cuireann an Ghearmáin leis sin go mbeadh na dálaí seachtracha chun an Plean Athstruchtúrúcháin a chur chun feidhme go rathúil níos fabhraí ná mar a bhí san am a chuaigh thart, ar na cúiseanna seo a leanas.

(a) I dteannta fhás foluiteach na bpríomhthionscal, tá coinne leis go spreagfaidh tacaíocht pholaitiúil (amhail scéimeanna trádála astaíochtaí) agus infheistíochtaí i mbonneagar iarnróid fás margaidh i lasta iarnróid. Go deimhin, cé go raibh cion módach an lasta iarnróid marbhánta san am a chuaigh thart, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil gealltanas láidir ann anois ó rialtas na Gearmáine agus ón gCoimisiún Eorpach cion módach an lasta iarnróid a mhéadú agus go mbeidh infheistíochtaí bonneagair níos airde i lasta iarnróid agus tacaíocht dhíreach airgeadais mar thoradh ar an tosaíocht níos airde a shannann siad do dhícharbónú na hearnála iompair i gcomhthéacs beartas cosanta aeráide chun míbhuntáistí struchtúracha na líonraí vaigíní aonair atá ann cheana a chúiteamh seachas iompar i dtrucailí.

(b) Thairis sin, measann an Ghearmáin, in éineacht leis an earnáil phoiblí, go bhfuil méadú ag teacht ar éileamh na hearnála príobháidí ar mhodhanna iompair atá neodrach ó thaobh carbóin de agus gur cheart go mbeadh toilteanas níos airde ag custaiméirí atá ann cheana agus a bheidh ann amach anseo íoc as réitigh lasta iarnróid mar thoradh air sin, rud a bhfuil coinne ag an nGearmáin leis, dá réir sin, go rannchuideoidh sí leis an iarnród a neartú san iomaíocht idirmhódúil leis an iompar de bhóthar.

(c) Ar deireadh, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil an déimeagrafaic ag athrú go tapa faoi láthair laistigh de DB Cargo agus, dá bhrí sin, go dtacaíonn sí le cur chun feidhme an Phlean Athstruchtúrúcháin toisc go bhfuil na fostaithe a chuaigh isteach sa chuideachta sna cláir mhóra earcaíochta le linn na 1980idí, ag dul ar scor anois ón gcuideachta, as a n-eascraíonn rátaí laghdaithe de bharr dul ar scor de níos mó ná 3.5 % in aghaidh na bliana — próiseas a mhairfidh go dtí deireadh na 2020idí. Áitíonn an Ghearmáin go dtacaíonn an próiseas sin le Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, ós rud é nach mbeidh gá mór le leagan as mar thoradh ar iomarcaíochtaí.

(277) Mar thoradh ar an méid thuas, cé go bhfuil gníomhaíocht eacnamaíoch laghdaithe mar thoradh ar imthosca seachtracha amhail coinbhleachtaí trádála agus paindéim COVID-19 agus, dá bhrí sin, éileamh beagán níos ísle ar lasta iarnróid le déanaí (forbairt atá cosúil le deighleoga eile iompair lasta), sna blianta amach romhainn, tá coinne leis go bhfásfaidh an margadh lasta iarnróid arís, le ráta fáis iolraithe bliantúil de 1.6 % ó 2022 go 2027.



Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 31 Deireadh Fómhair 2023, lch. 2024, 58, sonraí ón ngnólacht comhairliúcháin SCI/Verkehr.

(278) Agus gach deighleog ghnólachta ar leithligh á meas ina haonar, cuireann an Ghearmáin na breithnithe seo a leanas isteach maidir le fás méide:

(a) Vaigíní aonair / Traein aonaid: Míníonn an Ghearmáin go n-iompraítear réimse leathan earraí i vaigíní aonair nó i dtraenacha aonaid. I measc na gcineálacha earraí is ábhartha tá mian, cruach, peitriliam, gual, ceimiceáin, mótarfheithiclí, dramhaíl agus earraí tomhaltóra. Ar nós iompar traschórais, bhuail suaitheadh maicreacnamaíoch iompar traenach aonaid agus vaigíní aonair le blianta beaga anuas, rud a d'fhág gur tháinig laghdú 7 % in 2020 agus téarnamh tapa sa bhliain dár gcionn (2021: 8,6 %).

(b) Le haghaidh na mblianta ó 2022 go 2027, tá coinne le fás measartha foriomlán ar mhéid lasta iarnróid de ráta fáis iolraithe bliantúil 0.8 % in aghaidh na bliana. Áitíonn an Ghearmáin go bhfuil an fás sin á thiomáint ag forbairt na dtionscal foluiteach. Mar gheall ar aistriú eacnamaíoch i dtreo táirgeadh earraí leathchríochnaithe nó an treocht i dtreo foinsí in-athnuaite fuinnimh, níl an t-éileamh ar chuid de na hamhábhair (go háirithe mian agus gual) ag fás ar fud na hEorpa. Mar iarmhairt air sin, tá coinne leis go bhfanfaidh an t-éileamh ar thraenacha aonaid agus ar iompar vaigíní aonair cobhsaí nó go dtiocfaidh laghdú air sna tionscail sin. Tá coinne leis go nginfidh cineálacha eile táirgí (e.g. cruach, ceimiceáin, mótarfheithiclí, earraí tomhaltais) éileamh breise ar iompar traenach aonaid agus vaigíní aonair. Mar shampla, tá coinne le fás láidir i dtionscal na mótarfheithiclí (ráta fáis iolraithe bliantúil de 8.6 % idir 2022 agus 2027), de réir mar a théarnaíonn sé ó dhúshláin roimhe seo e.g. suaitheadh sa slabhra soláthair. An tráth céanna, tá margaí nua ag forbairt a bhfuil coinne leis go gcuirfidh siad tuilleadh acmhainneachta fáis ar fáil don lasta iarnróid. Míníonn an Ghearmáin go n-áirítear le samplaí de na deiseanna gnó sin réitigh phíblíne iarnróid le haghaidh hidrigin ghlas a bhfuil naisc iarnróid de dhíth orthu chun bearnaí sna líonraí píblíne atá ann cheana a líonadh, coincheapa lóistíochta maidir le táirgeadh ceallraí gluaisteán mar aon le dícharbónú an tionscail cruach san Eoraip, rud a fhágfaidh go mbeidh réitigh nua don gheilleagar ciorclach ann agus go mbeidh ról i bhfad níos mó ag dramh-mhiotail i dtáirgeadh cruach sna blianta amach romhainn. D'fhéadfadh athbheochan lasta iarnróid a bheith mar thoradh ar na méideanna iompair is gá mar thoradh ar na forbairtí sin.

(c) Iompar traschórais: Tugann an Ghearmáin le fios gurb é iompar traschórais aon trian de mhargadh lasta iarnróid na hEorpa agus go bhfuil sé ag spreagadh fáis freisin agus rátaí aige a bhí os cionn an mheáin go stairiúil, rud a léiríonn téarnamh láidir tar éis phaindéim COVID-19 ag ráta 8.6 % in 2021 agus 3.2 % in 2022, rud a d'fhág ráta fáis iolraithe bliantúil de 4.2 % in aghaidh na bliana idir 2017-2022. Sna blianta amach romhainn, míníonn an Ghearmáin go bhfuil coinne leis go bhfanfaidh an fás ard ag ráta fáis iolraithe bliantúil de 2.6 % (2022-2027) a spreagfar le fás OTI den chuid is mó. Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin go dtairbheoidh iompar traschórais de mhéideanna méadaitheacha earraí críochnaithe go háirithe, trácht muirí ag ardú ag príomhchalafoirt Eorpacha, méadú ar choimeádánú agus teicneolaíochtaí láimhseála nua do leathleantóirí. An tráth céanna, tá iompar traschórais ag éirí níos inrochtana de bharr infheistíochtaí bonneagair (go háirithe críochfoirt) a fhágann gur féidir acmhainneacht a mhéadú i gcomhréir le fás an éilimh.

(279) I bhfianaise na n-ionchas fáis margaidh thuasluaite, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil toimhdí fáis méide DB Cargo coimeádach agus nach bhfuil DB Cargo ag brath ar fhás faoi thionchar an mhargaidh in iompar vaigíní aonair sa ghearrthéarma ná sa mheántéarma. Measann an Ghearmáin, sna deighleoga traenach aonaid agus iompair traschórais, go bhfuil pleanáil DB Cargo faoi bhun ráta fáis an mhargaidh.

(280) Áitíonn an Ghearmáin ar deireadh nach mór measúnú a dhéanamh ar bhreithnithe an Phlean Athstruchtúrúcháin thuas i bhfianaise ní hamháin iomaíocht láidir idirmhódúil le hiompar de bhóthar, ach i bhfianaise margadh lasta iarnróid an-iomaíoch ó pheirspictíocht idirmhódúil freisin. Sa chomhthéacs sin, míníonn an Ghearmáin go bhfuil sciar comhcheangailte 57 % den mhéid iompair lasta iarnróid sa Ghearmáin (i dtona-ciliméadair in 2022) ag oibreoirí seachas DB Cargo, ar sciar mór é i gcomparáid le Ballstáit eile san Eoraip. I ndáil leis sin, tugann an Ghearmáin le fios gurb é sciar DB Cargo den mhéid iompair lasta iarnróid sa Ghearmáin an dara sciar is ísle d'aon oibreoir ceannasach ina dtír intíre faoi seach de na Ballstáit uile ina bhfuil DB Cargo gníomhach, d'ainneoin gurb é an t-iaroibreoir ceannasach é. Tugann an Ghearmáin le fios freisin, mar shampla, go bhfuil sciar 57 % ag LINEAS sa Bheilg, go bhfuil sciar 67 % ag Groupe SNCF sa Fhrainc agus go bhfuil sciar 65 % ag CD Cargo sa tSeicia. An tráth céanna, tá laghdú 11 phointe céatadáin tagtha ar sciar DB Cargo de mhéid iompair lasta iarnróid na Gearmáine ó bhí 2016 ann.

4.1.4.2.3.1. Airgeadas an cháis bunlíne

(281) Ar bhonn na dtoimhdí a úsáidtear le haghaidh réamh-mheastacháin airgeadais Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, míníonn an Ghearmáin go gcuirtear san áireamh le cás bunlíne an Phlean Athstruchtúrúcháin roinnt forbairtí a tharla in 2023 agus go luath in 2024, amhail stailceanna tiománaithe traenach (idir Eanáir agus Aibreán 2024), laghdú ar bhuiséid chónaidhme le haghaidh scéimeanna tacaíochta, treocht dhiúltach méide (gan stailc agus lena n-áirítear caillteanas méideanna iompair de bharr chur ar aghaidh praghais) de bharr moilliú ar an ngeilleagar, boilsciú agus méaduithe ar phá pearsanra, an iomaíocht mhéadaithe praghais agus an mhoill ar roinnt beart de Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo. Tugann an Ghearmáin le fios, sa chomhthéacs sin, go n-áirítear leis an gcás bunlíne freisin frithbhearta (aithris (242)) arb é is aidhm dóibh aghaidh a thabhairt ar éifeachtaí díobhálacha na bhforbairtí sin ionas go mbainfidh DB Cargo amach filleadh ar inmharthanacht laistigh den tréimhse athstruchtúrúcháin.

(282) Léirítear le Tábla 21 éifeacht chainníochtaithe an cháis bhunlíne i bhfoirm ráiteas ioncaim réamh-mheasta DB Cargo le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin (an 1 Eanáir 2022 go dtí an 31 Nollaig 2026).

Tábla 21

Ráiteas Ioncaim Chás Bunlíne DB Cargo

(EUR i milliúin)

	Ioncam iarbhír 2021	Ioncam iarbhír 2022	Ioncam iarbhír 2023	Réamhais-néis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Ioncam	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ioncam oibriúcháin eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Feidhmíocht iomlán	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costas ábhar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costais phearsanra	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costais oibriúcháin eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Seirbhísí idirchuideachta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EUR i milliúin)

	Ioncam iarbhír 2021	Ioncam iarbhír 2022	Ioncam iarbhír 2023	Réamhais-néis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dímheas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuilleamh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ús glan	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ioncam ó infheistíochtaí	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ioncam airgeadais eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ioncam urghnách	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuilleamh roimh cháin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cánacha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuilleamh iarchánach	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aistriú brabúis agus caillteanais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Glanioncam	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 16.

(283) Mar is léir ó Thábla 21, tá coinne ag an nGearmáin go dtuairisceoidh DB Cargo caillteanas EUR 348 milliún fós in 2024 ar leibhéal tuillimh roimh ús agus cáin agus, ó 2026 ar aghaidh, tugtar figiúirí dearfacha tuillimh roimh ús agus cáin le fios i gcás Bunlíne Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, ag tosú le EUR [...] milliún faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin (deireadh 2026) a bhuí, go ginearálta, le coincheapa táirgthe nua lena mbeifear in ann gnóthachain táirgiúlachta agus laghduithe ar chostais phearsanra a dhéanamh mar fhreagairt ar na caillteanais mhéide.

(284) D'ainneoin go bhfuil sé beartaithe fós go mbeidh sé diúltach go dtí 2025 (agus EUR [...] ann), tá sé beartaithe freisin go n-iompóidh an Glanioncam dearfach faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin (agus EUR [...] ann), agus méadú seasta á léiriú ina dhiaidh sin.

(285) Maidir le méadracht réamh-mheasta chlár comhardaithe DB Cargo, mar is léir ó Thábla 22, tá coinne ag an nGearmáin go gcoinneoidh DB Cargo staid dhearfach chothromais ar bun le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin (an 1 Eanáir 2022 go dtí an 31 Nollaig 2026) agus ina dhiaidh sin.

Tábla 22

Clár Comhardaithe Chás Bunlíne DB Cargo

(EUR i milliúin)

	Ioncam iarbhír 2021	Ioncam iarbhír 2022	Ioncam iarbhír 2023	Réamh-aisnéis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Sócmhainní iomlána	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní neamhreatha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maoin, gléasra agus trealamh	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní doláimhsithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní airgeadais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní reatha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fardail	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Infháltais trádála	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Infháltais agus sócmhainní eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Infháltais airgeadais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Airgead agus coibhéisí airgid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais iomlána	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cothromas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Soláthairtí	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais airgeadais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cuntais trádála iníoctha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 17.

(286) Ar bhonn ráitis airgeadais réamh-mheasta DB Cargo, tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil coinne leis go bhforbróidh príomhchóimheasa feidhmíochta airgeadais DB Cargo le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin mar a achoimrítear i dTábla 23:

Tábla 23

Cás Bunlíne Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo

Cóimheasa Feidhmíochta Airgeadais thar an Tréimhse Athstruchtúrúcháin agus ina dhiaidh sin

(EUR i milliúin)

Príomhtháscairí feidhmíochta	Ioncam iarbhír 2023	Réamh-aisnéis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Caipiteal a Úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Staid chothromais (ag deireadh bliana)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais fiachais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Staid airgid (ag deireadh bliana)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Toradh ar chothromas (%) (gan Aistriú Brabúis agus Caillteanais a áireamh) (1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Toradh ar chaipiteal a úsáidtear (%) (2)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) 1 Toradh ar Chothromas = Tuilleamh iarchánach/Cothromas
(2) 2 Toradh ar Chaipiteal a Úsáidtear = Tuilleamh Roimh Ús agus Cáin/Caipiteal a Úsáidtear
Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 19.

(287) Mar is féidir a bhaint de thátal as Tábla 23 thuas, áitíonn an Ghearmáin go dtiocfaidh feabhas ar chóimheasa feidhmíochta airgeadais DB Cargo le linn fhad na tréimhse athstruchtúrúcháin mar thoradh ar Chás Bunlíne Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo agus go bhfuil sé beartaithe go sáróidh an toradh ar chaipiteal a úsáideann DB Cargo meánchostas ualaithe caipitil DB Cargo ([100]) faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(288) Léirítear le Tábla 24 thíos na sonraí brabúsachta is déanaí (i.e. 2021 agus 2023) a bhaineann le cuid d'iomaitheoirí DB Cargo san Aontas Eorpach. Áirítear leis an gcomparáid sin trí ghrúpa éagsúla ar féidir idirdhealú a dhéanamh eatarthu maidir le cumhdach margaidh a bhaineann le táirgí agus toisc go léiríonn gach ceann acu próifíl bhrabúsachta dhifriúil: (i) comhtháthairí a bhfuil gnó vaigíní aonair acu agus nach bhfuil gnó vaigíní aonair acu, (ii) soláthraithe tarraingthe, agus (iii) oibreoirí iompair traschórais chomhtháite.

(289) De réir na sonraí a sholáthair an Ghearmáin, ba é 2 % ar an meán corrlach tuillimh roimh ús agus cáin sa phiarghrúpa, atá comhdhéanta de mheascán d'oibreoirí lasta iarnróid Eorpacha, sa tréimhse 2021-2023 (agus luach airmheánach 2 % ann freisin). Bunaithe ar fhigiúirí tuartha 2025, tá coinne leis go mbeidh corrlach tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo de [...] % beagán faoi bhun mheán an tionscail. Mar sin féin, tá coinne ag DB Cargo lena chorrlach tuillimh roimh ús agus cáin a fheabhsú go [...] % faoi dheireadh na tréimhse claochlaithe (deireadh mhí na Nollag 2026). Tá an leibhéal sin fabhrach i gcomparáid leis an bhfoghrúpa comhtháthairí nach bhfuil gnó vaigíní aonair acu a bhain amach corrlach tuillimh roimh ús agus cáin 5 % ar an meán.

([100]) Áitíonn an Ghearmáin go bhfuil Meánchostas Ualaithe Caipitil DB Cargo cothrom le [...] %. Is éard atá i meánchostas ualaithe an chaipitil suim chostas an fhiachais agus chostas an chothromais a iolrú faoi na hualuithe ábhartha. Ríomhtar costas cothromais 20 % agus samhail phraghsála i leith sócmhainní caipitiúla á húsáid agus is éard atá ann (i) an ráta saor ó riosca 2.5 %, agus (ii) an biseach riosca a bhaineann go sonrach le cuideachta, a dhíorthaítear ón mbiseach riosca margaidh de [...] % arna iolrú faoi fhachtóir Béite ([...]). Glactar leis gurb é 4.5 % costas an fhiachais bunaithe ar rátáil chreidmheasa inmheánach '[...]'. Tá an t-ualú bunaithe ar leibhéal fiachais a bhfuil coinne leis ag deireadh na bliana fioscaí 2024 de EUR [...] milliún agus ar leibhéal cothromais de EUR [...] milliún agus, dá bhrí sin, cóimheas fiachais/cothromais de 370 %. Bunaithe ar na toimhdí sin, áitíonn an Ghearmáin go dtuartar go mbeidh meánchostas ualaithe caipitil DB Cargo thart ar [...] %.

Tábla 24

Príomhtháscairí Piarghrúpa 2021/2023

Ainm	Tír	Deighleog Ghnólachta	Ioncam 2023 (EUR i milliúin) (1)	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin Ø 2021-23
ČD Cargo	Poblacht na Seice	Comhtháthaire (TA, IT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	an Ostair	Comhtháthaire (VA, TA, IT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	an tSlóvaic	Comhtháthaire (VA, TA, IT)	304	2 %
PKP Cargo	an Pholainn	Comhtháthaire (VA, TA, IT)	1 263	2 %
TX Logistik	an Ghearmáin	Comhtháthaire (TA, IT)	250 (1)	4%2)
LINEAS	an Bheilg	Comhtháthaire (VA, TA, IT)	463	- 24 %
Green Cargo AB	an tSualainn	Comhtháthaire (VA, TA, IT)	426	3 %
Fret SNCF	an Fhrainc	Comhtháthaire (VA, TA, IT)	730	- 3 %
RheinCargo	an Ghearmáin	TOC	175 (1)	2% (2)
Lokomotion	an Ghearmáin	TOC	112 (1)	3% (2)
Hector Rail Germany	an Ghearmáin	TOC	34	- 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)			621	16 %
	Poblacht na Seice	Oibreoir IT Comhtháite		
PCC Intermodal	an Pholainn	Oibreoir IT Comhtháite	136	6 %
boxXpress	an Ghearmáin	Oibreoir IT Comhtháite	129	2 %
Loconi	an Pholainn	Oibreoir IT Comhtháite	49 (1)	5% (2)
Hupac	an Eilvéis	Oibreoir IT Comhtháite	740	1 %
Naviland Cargo	an Fhrainc	Oibreoir IT Comhtháite	167 (1)	6 %
Meán uimhríochtúil			***508***	***2 %***
Airmheán			***426***	***2 %***
Meán uimhríochtúil — Comhtháthairí gan VA			***432***	***5 %***

Tabhair faoi deara: VA = Vaigín Aonair; TA = Traein Aonaid; IT = Iompar Traschórais; TOC = Cuideachta Oibriúcháin Traenach

(1) Figiúr is déanaí atá ar fáil don bhliain 2022.

(2) Meánchorrlach tuillimh roimh ús agus cáin a thagraíonn do 2021-22 de bharr 1), féach thuas.

(3) Tá Metrans mar chuid de dheighleog idirmhódúil HHLA agus b'fhiú os cionn 95 % d'ioncaim HHLA é sa deighleog sin in 2023.

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 27.

4.1.4.2.3.2. Airgeadais an cháis dhoirbh

(290) Míníonn an Ghearmáin go bhfuil cás doirbh Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo bunaithe ar an gcás bunlíne a choigeartaítear le haghaidh forbairtí díobhálacha sonracha féideartha.

(291) Déantar achoimre ar na forbairtí díobhálacha féideartha sin i dTábla 25.

Tábla 25

Rioscaí a áirítear le Cás Doirbh DB Cargo

Rioscaí a áiríodh le cás doirbh 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Glanriosca go laghdófar buiséid chónaidhme le haghaidh scéimeanna tacaíochta lasta iarnróid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Laghdú ar scéim cistiúcháin vaigíní aonair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Costais oibriúcháin níos airde de bharr chur chun feidhme chóras TAF/TSI DB InfraGO a chur siar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) Méadú níos ísle ar mhéideanna ná mar a bhí beartaithe ar dtús de bharr rochtain mhéadaithe ar rianta agus muirir ar shaoráidí siúnta a chur ar aghaidh chuig na custaiméirí agus de bharr laige eacnamaíoch fhada i dtionscal na cruach sa Ghearmáin (éifeacht ar thuilleamh roimh ús agus cáin tar éis deireadh a chur le costais athraitheacha amháin, go háirithe costais rianrochtana agus fuinnimh)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Iomlán na rioscaí a tháinig i gcrích	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 53.

(292) Mar is léir ó Thábla 25, measann an Ghearmáin gur cheart go léireodh an cás Doirbh rioscaí amhail, i measc rioscaí eile, tuilleadh laghduithe ar na scéimeanna tacaíochta cónaidhme agus méadú níos ísle ar mhéideanna ná mar a glacadh leis sa chás Bunlíne de bharr laige eacnamaíoch fhada sa tionscal cruach sa Ghearmáin mar aon leo siúd a áirítear cheana leis an gcás Bunlíne.

(293) Tugann an Ghearmáin le fios freisin gur sainaithníodh frithbhearta a d'fhéadfaí a chur chun feidhme i gcás ina dtiocfadh an cás Doirbh i gcrích. Tá coinne leis go maolóidh frithbhearta den sórt sin (go príomha laghduithe breise costais agus pearsanra agus oibríochtaí díola agus aisléasaithe inneall féinghluaiste) na rioscaí breise a liostaítear thuas a áirítear leis an gcás Doirbh mar a léirítear sa tábla seo a leanas.

Tábla 26

Frithbhearta a áirítear le Cás Doirbh DB Cargo

Frithbhearta a áirítear leis an gcás doirbh	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bonnchás tuillimh roimh ús agus cáin 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Iomlán na rioscaí a tháinig i gcrích	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Frithbhearta oibríochtúla	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	Frithbhearta a áirítear leis an gcás doirbh	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2)	Innill féinghluaiste a dhíol agus a aisléasú	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuilleamh roimh ús agus cáin an Cháis Dhoirbh 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 55.

(294) Leis na frithbhearta sin, ba cheart go gcuirfí é ar a chumas do DB Cargo iompú brabúsach in 2026 (agus tuilleamh roimh ús agus cáin beartaithe de EUR [...]) agus níos faide anonn ann d'ainneoin leibhéil dhiúltacha tuillimh roimh ús agus cáin de EUR [...] in 2025 mar a dheimhnítear i Ráiteas Ioncaim Chás Doirbh réamh-mheasta DB Cargo thíos:

Tábla 27

Ráiteas Ioncaim Chás Doirbh DB Cargo

(EUR i milliúin)

	Ioncam iarbhír 2021	Ioncam iarbhír 2022	Ioncam iarbhír 2023	Réamhais-néis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Ioncam ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ioncam oibriúcháin eile ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Feidhmíocht iomlán ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costas ábhar ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costais phearsanra ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costais oibriúcháin eile ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Seirbhísí idirchuid-eachta ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dímheas ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuilleamh roimh ús agus cáin ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ús glan ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ioncam ó infheistíochtaí ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EUR i milliúin)

	Ioncam iarbhír 2021	Ioncam iarbhír 2022	Ioncam iarbhír 2023	Réamhais-néis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Ioncam airgeadais eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ioncam urghnách	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuilleamh roimh cháin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cánacha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuilleamh iarchánach	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aistriú brabúis agus caillteanais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Glanioncam	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 22 Samhain 2024 (Plean Athstruchtúrúcháin Deiridh), Leathanach 49.

(295) D'ainneoin a bheith fós an-diúltach go dtí 2025 (agus EUR [...] ann), tá coinne ag an nGearmáin go n-iompóidh glanioncam DB Cargo dearfach freisin faoin gcás doirbh faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin (agus EUR [...] ann), agus méadú seasta á léiriú ina dhiaidh sin.

(296) Maidir le méadrachtaí réamh-mheasta chlár comhardaithe DB Cargo faoin gcás doirbh, mar is léir ó Thábla 28, tá coinne ag an nGearmáin go gcoinneoidh DB Cargo staid dhearfach chothromais ar bun le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin agus ina dhiaidh sin.

Tábla 28

Clár Comhardaithe Chás Doirbh DB Cargo

(EUR i milliúin)

	Ioncam iarbhír 2021	Ioncam iarbhír 2022	Ioncam iarbhír 2023	Réamhais-néis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Sócmhainní iomlána	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní neamhrea-tha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maoin, gléasra agus trealamh	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní doláimhsithe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní airgeadais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sócmhainní reatha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fardail	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EUR i milliúin)

	Ioncam iarbhír 2021	Ioncam iarbhír 2022	Ioncam iarbhír 2023	Réamhais-néis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Infháltais trádála	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Infháltais agus sócmhainní eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Infháltais airgeadais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Airgead agus coibhéisí airgid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais iomlána	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cothromas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Soláthairtí	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais airgeadais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cuntais trádála iníoctha	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais eile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 31 Deireadh Fómhair 2024, Leathanaigh 49 agus 50.

(297) Ar bhonn ráitis airgeadais réamh-mheasta DB Cargo thuas, tugann an Ghearmáin le fios go bhfuil sé beartaithe go bhforbróidh príomhchóimheasa feidhmíochta airgeadais DB Cargo le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin mar a achoimrítear sa tábla seo a leanas:

Tábla 29

Cás Doirbh Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo

Cóimheasa Feidhmíochta Airgeadais thar an Tréimhse Athstruchtúrúcháin

Príomhtháscairí feidhmíochta (EUR i milliúin)	Ioncam iarbhír 2023	Réamh-aisnéis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Caipiteal a Úsáidtear	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Staid chothromais (ag deireadh bliana)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dliteanais fiachais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Staid airgid (ag deireadh bliana)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Príomhtháscairí feidhmíochta (EUR i milliúin)	Ioncam iarbhír 2023	Réamh-aisnéis 2024	Plean 2025	Plean 2026	Plean 2027	Plean 2028	Plean 2029	Plean 2030
Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Toradh ar Chothromas (%) (gan Aistriú Brabúis agus Caillteanais a áireamh) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Toradh ar Chaipiteal a Úsáidtear (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1 Toradh ar Chothromas = Tuilleamh iarchánach/Cothromas
([2]) 2 Toradh ar Chaipiteal a Úsáidtear = Tuilleamh Roimh Ús agus Cáin/Caipiteal a Úsáidtear
Foinse: Aighneacht na Gearmáine an 31 Deireadh Fómhair 2024, Leathanach 50.

(298) Mar is féidir a bhaint de thátal as Tábla 29 thuas, áitíonn an Ghearmáin go dtiocfaidh feabhas ar chóimheasa feidhmíochta airgeadais DB Cargo le linn fhad na tréimhse athstruchtúrúcháin mar thoradh ar Chás Bunlíne Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo agus go bhfuil sé beartaithe go sáróidh an toradh ar chaipiteal a úsáideann DB Cargo meánchostas ualaithe caipitil DB Cargo faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin.

4.1.5. *Bearta lena dteorannaítear saofaí iomaíochta agus trádála*

(299) Tar éis go leor plé leis an gCoimisiún, chun na héifeachtaí diúltacha ar iomaíocht agus trádáil a eascraíonn as an gcabhair athstruchtúrúcháin a mhaolú, mhol an Ghearmáin bearta a cuireadh leis an bPlean Claochlaithe agus a ghabhann leis, agus a bheadh i bhfeidhm go dtí an 31 Nollaig 2026, mar a leanas:

4.1.5.1. Gealltanais ghinearálta maidir le beartas tráchtála

(300) Geallann an Ghearmáin go n-áiritheoidh sí, laistigh de na féidearthachtaí atá aici faoina dlí cuideachtaí, go saothróidh DB Cargo beartas tráchtála stuama, fónta agus inbhuanaithe le linn chur chun feidhme an phlean claochlaithe agus é d'aidhm aige inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú agus a choinneáil ar bun i gcomhréir le forálacha an phlean claochlaithe.

(301) Geallann an Ghearmáin freisin a áirithiú nach gcuirfidh DB Cargo deonú na cabhrach atá i gceist chun cinn sa chás seo ná aon bhuntáiste a dhíorthaíonn as.

4.1.5.1.1. Toirmeasc ar fháil

(302) Áirithíonn an Ghearmáin, laistigh de theorainneacha a féidearthachtaí faoi § 65 BHO, nach bhfaighidh DB Cargo aon scair go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin. Tá feidhm aige sin *mutatis mutandis* maidir le fáil cuideachtaí trí aistriú sócmhainní.

(303) Ní chumhdaítear dífheistiú agus athstruchtúrú inghrúpa leis an toirmeasc sin ar fháil.

(304) Féadfaidh DB Cargo scaireanna a fháil i gcuideachta in imthosca eisceachtúla, agus formheas roimh ré aige ón gCoimisiún, go háirithe i gcás inar gá sin chun inmharthanacht fhadtéarmach DB Cargo a áirithiú nó ar chúiseanna sáraitheacha eile amhail leasanna slándála an Stáit, amhail ceannacháin a bhaineann le hiompar ag an Bundeswehr. Ní dochar é sin d'Airteagal 346 CFAE.

4.1.5.1.2. Díol scaireanna

(305) Geallann an Ghearmáin a áirithiú, laistigh de theorainneacha na bhféidearthachtaí dá bhforáiltear in § 65 BHO, go ndíolfaidh DB Cargo na scairshealbha ar a dtugtar tuairisc thíos le ceannaitheoir neamhspleách [...]. Áirítear leis na téarmaí 'díol', 'dífheistiú' agus 'diúscairt' ní hamháin aistriú scaireanna sa chuideachta ach aistriú sócmhainní cuideachta freisin.

(a) Scairshealbha a dhiúscairt sa limistéar críochfoirt seo a leanas:

(a) […]

(b) […]

(c) […]

(d) […]

(e) […]

(f) […]

(b) Dífheistiú bun mionlaigh substaintiúil in iompar traschórais muirí [...] (lena n-áirítear dífheistiú [...] inneall féinghluaiste).

(c) Dífheistiú scairshealbha i bhfochuideachtaí lóistíochta:

(a) […]

(b) […]

(c) […]

(306) Déantar na dífheistithe ar bhonn neamh-idirdhealaitheach i gcomhréir le prionsabail eacnamaíocha agus le ráthaíochtaí díoltóirí margadhbhunaithe ('uiríll agus barántaí').

(307) Déanfar na dífheistithe a luaithe is féidir agus ar a dhéanaí [...]. Meastar go ndéantar díolachán ar an dáta a shínítear conradh ceannaigh atá ceangailteach ó thaobh dlí ('conradh díolacháin'). I gcás páirteanna a dhíol le roinnt ceannaitheoirí, is é an dáta ábhartha an dáta a thugtar an conradh díolacháin deireanach i gcrích.

(308) Mar sin féin, níl feidhm ag an oibleagáid na scaireanna sna cuideachtaí a dhiúscairt ach amháin má dhéantar é sin faoi dhálaí atá inmharthana ó thaobh an gheilleagair de agus, dá bhrí sin, nach gcuireann sí rath an phlean athstruchtúrúcháin i gcontúirt. Ciallaíonn sé sin:

(a) […]

(b) […]

(c) […]

(309) I gcomhthéacs an nós imeachta a leagtar síos in § 65 BHO agus a mhéid is féidir, áirithíonn an Ghearmáin go dtionscnaíonn DB Cargo nós imeachta díolacháin ag céim luath ionas gur féidir na sprioc-amanna ábhartha don díol a chomhlíonadh.

(310) Ní mór don fhaighteoir i gceist na coinníollacha seo a leanas a chomhlíonadh:

(a) a bheith neamhspleách ar DB AG agus DB Cargo;

(b) na hacmhainní airgeadais, an saineolas agus na dreasachtaí is gá a bheith acu chun an gnó nó na sócmhainní a fhaightear a choinneáil ar bun agus a fhorbairt ar bhealach iomaíoch; agus

(c) ar bhonn na faisnéise atá ar fáil don Choimisiún, níor cheart ábhair imní maidir le hiomaíocht a bheith mar thoradh *prima facie* ar an bhfáil, ná níor cheart riosca a bheith ann go mbeadh moill ar chur chun feidhme na ngealltanas. Go háirithe, ní mór coinne réasúnta a bheith leis go bhfaighidh an ceannaitheoir gach formheas rialála is gá chun an Gnó Dífheistithe a fháil.

(311) I gcás moilleanna gan choinne, féadfaidh an Coimisiún, arna iarraidh sin dó, toiliú le síneadh a chur le tréimhse díolacháin. Cuirfidh an Ghearmáin an iarraidh isteach in am trátha, ach ar a laghad 2 sheachtain roimh dhul in éag na teorann ama tosaigh don chur chun feidhme.

(312) Más rud é, [...], go ndealraíonn sé nach bhfuil na dífheistithe thuasluaite, ná codanna díobh, indéanta faoi [...], féadfaidh an Ghearmáin agus DB Cargo bearta malartacha a mholadh chun saofaí iomaíochta de mhéid inchomparáide a theorannú, agus iad a chur faoi bhráid an Choimisiúin lena bhformheas.

(313) Go dtí go ndéanfar an t-aistriú, áiritheoidh DB Cargo, le dícheall gnáththrádálaí ('*ordentlicher Kaufmann*') go gcaomhnóidh an gnólacht atá le dífheistiú a inmharthanacht eacnamaíoch, a indíoltacht agus a iomaíochas agus go n-íoslaghdóidh sé an riosca go gcaillfidh sé acmhainneacht iomaíoch. Déanfaidh DB Cargo an méid seo a leanas go háirithe:

(a) gan aon ní a dhéanamh a bhféadfadh tionchar diúltach mór a bheith aige ar luach, bainistíocht ná iomaíochas an Ghnó Dífheistithe nó cineál agus raon feidhme an ghnó, a straitéis theicniúil nó tráchtála ná a bheartas infheistíochta a athrú;

(b) ar bhonn pleananna gnó atá ann cheana a choinneáil ar bun, acmhainní leordhóthanacha a leithdháileadh nó socrú a dhéanamh dóibh chun na sócmhainní atá le dífheistiú a fhorbairt;

(c) gach beart réasúnta a dhéanamh agus, inter alia, dreasachtaí iomchuí (mar is gnách sa tionscal) a chruthú chun a áirithiú nach bhfágfaidh fostaithe an Ghnó Dífheistithe ná nach dtionscnóidh siad na céimeanna agus na dreasachtaí sin agus nach n-earcóidh siad ná nach n-aistreoidh siad pearsanra chuig an ngnó atá fágtha ag DB Cargo.

4.1.5.2. Bearta chun iomaíocht a neartú (ceannach seirbhísí)

(314) Geallann an Ghearmáin a áirithiú go gceannóidh DB Cargo níos mó agus níos mó seirbhísí cianiompair traenach aonaid intíre ó thríú páirtithe seachtracha. Dá bhrí sin, faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, méadóidh DB Cargo an sciar de chiliméadair traenach a sholáthraítear trí sholáthraithe seachtracha ar bhonn bliantúil sa Ghearmáin [...], de na ciliméadair traenach cianiompair traenach aonaid a sholáthraíonn sé sa Ghearmáin. In 2024, tá coinne leis go n-oibreoidh DB Cargo 27.7 milliún ciliméadar traenach sa Ghearmáin ina hiomláine. As sin, tá coinne leis go soláthróidh DB Cargo 24.4 milliún ciliméadar traenach lena acmhainní táirgeachta féin. Tá coinne leis go soláthróidh gnóthais iarnróid sheachtracha 3.3 milliún ciliméadar traenach thar ceann DB Cargo (ceannachán seirbhísí).

(315) Tá an sprioc dá dtagraítear in aithris (314) faoi réir bhaint amach mhéid ionchasach na gciliméadar traenach sa deighleog traenach aonaid i gcomhréir leis an mbonnchás sa phlean athstruchtúrúcháin. I gcás forbairt dhiúltach ghnó agus an mhainneachtain dá bharr méid ionchasach na dtraenacha-ciliméadar a bhaint amach, tá an sprioc le laghdú mar a leanas: Mura mbaintear amach méid ionchasach na gciliméadar traenach faoi [...] % (nó [...] %, féach aithris (314)) nó níos mó, níl aon oibleagáid ann ligean ar fochonradh. Eatarthu, tá laghdú comhréireach ar an ngealltanas céatadáin maidir le ligean ar fochonradh, e.g. mura mbaintear amach ach [...] % de na ciliméadair traenach ionchasacha i mbliain féilire, ní mór [...] % ar a laghad a sheachfhoinsiú. Áirithítear leis an sásra sin, mura mbaintear amach na ciliméadair traenach cianiompair intíre bhliantúla i ndeighleog traenach aonaid DB Cargo, go seachnófar méadú ar an 'easpa gluaiseachta lasta' ('*Leerlauf*') den acmhainneacht traenach atá ann cheana agus, ar an gcaoi sin, an bhrabúsacht a lagú a thuilleadh.

(316) Cuirtear an ceannachán seirbhíse sin chun feidhme ar bhealach atá i gcomhréir leis an margadh de réir na mbunphrionsabal seo a leanas:

(a) Beidh roghnú an tsoláthraí seirbhíse bunaithe ar phrionsabail eacnamaíocha ar bhonn neamh-idirdhealaitheach. Tá dámhachtain conarthaí le soláthraithe seirbhíse bunaithe ar chritéir tráchtála.

Go háirithe, ní mór don soláthraí seirbhíse na riachtanais cháilíochta uile a éilíonn custaiméirí DB Cargo a chomhlíonadh.

(b) Tá sé i gceist ag DB Cargo iarraidh ar sholáthróirí oiriúnacha ar fud an Aontais le haghaidh pacáistí ceannacháin seirbhíse níos mó agus féachfaidh sé le dhá thairiscint ar a laghad a fháil sa chéad bhabhta má tá níos mó ná soláthróir oiriúnach amháin ann don fhochonraitheoireacht atá beartaithe. Chun trédhearcacht a áirithiú, cuirfear an tairgeoir/na tairgeoirí nár éirigh leo ar an eolas go cuí agus tabharfar údar cuí le diúltú na tairisceana. Níl feidhm ag na hoibleagáidí ar a dtugtar tuairisc san abairt roimhe seo ach amháin maidir le soláthróirí a chuir tairiscint isteach.

(c) Ní mór don soláthraí seirbhíse a bheith ina iomaitheoir neamhspleách atá bunaithe cheana féin nó a d'fhéadfadh a bheith éifeachtúil agus a bhfuil na hacmhainní airgeadais agus taithí chruthaithe aige chun bheith in ann seirbhísí cianiompair traenach aonaid intíre a sholáthar. Tá tabhairt i gcrích an chonartha faoi réir ghnáthriachtanais an mhargaidh, i.e. tá DB Cargo i dteideal iarraidh a dhiúltú ar chúiseanna amhail easpa inniúlachta, easpa iontaofachta, easpa acmhainní airgeadais nó breithnithe comhlíontachta.

(d) I gcás ina dteipeann ar an soláthraí seirbhíse na seirbhísí conarthacha a sholáthar nó nach bhfuil sé in ann iad a sholáthar a thuilleadh, ceapfaidh DB Cargo comharba don chuid eile den tréimhse i gcomhréir le téarmaí an ghealltanais sin. Mura féidir é sin a dhéanamh ach oiread, féadfar an fheidhmíocht chonarthach a dhéanamh trí fhéinsoláthar ar feadh an chuid eile den téarma.

4.1.5.3. Caidhp méide aschuir

(317) Ní sháróidh DB Cargo méid intíre 2023 arna thomhas i dtona-ciliméadair in iompar lasta iarnróid go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin. In 2022, sheachaid DB Cargo 58.9 billiún tona-ciliméadar sa Ghearmáin lena tháirgeadh féin. In 2023, tháinig laghdú ar mhéid na seirbhísí go 51.2 billiún tona-ciliméadar.

4.1.5.4. Díol inneall féinghluaiste

(318) Áirithíonn an Ghearmáin go ndéanfaidh DB Cargo cuid dá innill féinghluaiste a dhífheistiú chuig ceannaitheoir neamhspleách faoi réir na gcoinníollacha seo a leanas:

(a) Chun cur chun feidhme na hoibleagáide chun seirbhísí a cheannach a áirithiú (féach roinn 4.1.5.2), déanfaidh DB Cargo [...] inneall féinghluaiste a dhífheistiú ón earnáil traenach aonaid chuig an soláthraí seirbhíse nó na soláthraithe seirbhíse arna iarraidh sin don soláthraí seirbhíse nó do na soláthraithe seirbhíse. Má laghdófar an sprioc cheannaigh feidhmíochta toisc nach mbainfear amach méid ionchasach na gciliméadar traenach (féach aithris (315)), déanfar an líon inneall féingluaiste atá le díol a choigeartú dá réir.

(b) I gcomhthéacs an méid iompair a chaidhpeáil (féach aithris (317)), déanfaidh DB Cargo [...] inneall féinghluaiste a dhífheistiú chuig ceannaitheoirí neamhspleácha. Leis sin, glactar leis go bhfuil an laghdú atá geallta ar thrácht in [...] ar an mbóthar ceart.

(c) Ní mór na hinnill féinghluaiste a dhíol faoi [...], ach sin a mhéid amháin is féidir [...] ar a laghad a fháil faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh (a chinntear ar bhonn modhanna luachála comhchoiteanna).

(d) Más léir, le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, nach mbeifear in ann na hinnill féinghluaiste dá dtagraítear thuas a dhíol, ina n-iomláine nó i bpáirt, go dtí [...], féadfaidh an Ghearmáin agus DB Cargo bearta malartacha a mholadh chun saofaí iomaíochta a theorannú, ar bearta iad atá ar mhéid inchomparáide nó a bhfuil tionchar inchomparáide acu, agus iad a chur faoi bhráid an Choimisiúin lena bhformheas.

4.1.5.5. Forálacha ginearálta agus críochnaitheacha is infheidhme maidir leis na gealltanais

(319) Ní mhodhnóidh an Ghearmáin príomheilimintí an phlean athstruchtúrúcháin ná na gealltanais reatha gan formheas a fháil roimh ré ón gCoimisiún.

(320) Is í an Ghearmáin amháin a thugann na gealltanais sin don Choimisiún mar sheolaí aonair agus chun críocha an nós imeachta seo amháin (SA.50952). Ní féidir le tríú páirtithe aon cheart a dhíorthú ó na gealltanais sin i leith iompar sonrach ón nGearmáin, DB AG agus/nó DB Cargo.

(321) Áirithíonn an Ghearmáin, laistigh dá féidearthachtaí faoi dhlí na gcuideachtaí, go gcuirfear an plean athstruchtúrúcháin chun feidhme ina iomláine, lena n-áirítear na gealltanais uile i gcomhréir leis an amchlár sonraithe.

(322) I gcás nach sonraítear aon sprioc-am le haghaidh gealltanais áirithe, tá siad le cur chun feidhme gan moill mhíchuí.

(323) Féadfaidh an Coimisiún, i gcás inarb iomchuí, ar iarraidh a bhfuil údar cuí léi ón nGearmáin, síneadh ar na sprioc-amanna a leagtar amach sna gealltanais nó sa phlean athstruchtúrúcháin a dheonú nó, in imthosca eisceachtúla, ceann amháin nó níos mó de na hoibleagáidí agus de na coinníollacha a leagtar amach sna gealltanais sin nó sa phlean athstruchtúrúcháin a tharscaoileadh, a leasú nó a ionadú. Má iarrann an Ghearmáin síneadh a chur leis an sprioc-am, ní mór iarraidh a bhfuil bunús cuí léi a chur faoi bhráid an Choimisiúin tráth nach déanaí ná mí amháin roimh dhul in éag an sprioc-ama atá i gceist.

4.1.5.6. Staid an dul chun cinn maidir le scaireanna agus innill féinghluaiste a dhíol

(324) Mar a shonraítear in aithris (305)(a), tá sé beartaithe ag grúpa DB Cargo na scairshealbha seo a leanas a dhiúscairt in eintitis atá gníomhach i limistéir chríochfoirt:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(d) […];

(e) […].

(325) Tá dífheistiú na scairshealbh i limistéir chríochfoirt nó i [...] ag céimeanna éagsúla dul chun cinn faoi láthair, a chuir an Ghearmáin in iúl go deireanach an 21 Samhain 2024, go háirithe mar a leanas:

(a) […].

(b) Maidir leis na dífheistithe limistéir chríochfoirt, go háirithe:

(1) […];

(2) […];

(3) […];

(4) […];

(5) […].

(c) Maidir leis na fochuideachtaí lóistíochta, go háirithe:

(1) […];

(2) […];

(3) […] ([101]), […] ([102]);

(4) […].

(326) De réir na faisnéise a sholáthair an Ghearmáin, cruthaíodh gur gnólachtaí inmharthana ar an meán agus le himeacht ama iad na gnólachtaí a mbaineann díol scairshealbha ghrúpa DB Cargo leo i mBallstáit éagsúla. Le Table 30 léirítear an tuilleamh a ghin na cuideachtaí lena mbaineann in 2021, 2022 agus 2023, nach lú san iomlán ná EUR [...] roimh cháin, atá lonnaithe sa Ghearmáin den chuid is mó.

Tábla 30

Tuilleamh a ghin na cuideachtaí aonair

(In EUR milliún (slánaithe))

		2021	2022	2023
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([101]) […].
([102]) […].

(In EUR milliún (slánaithe))

		2021	2022	2023
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…] ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) […].
Foinse: aighneacht na Gearmáine.

(327) Tiocfaidh na [...] inneall féinghluaiste atá le dífheistiú (aithris (318)) ó fhlít DB Cargo atá ann cheana agus atá, de réir na Gearmáine, nua-aimseartha, luachmhar agus á gcothabháil i gcomhréir leis na treoirlínte is infheidhme. Déanfar na hinnill féinghluaiste a ghrúpáil i dtrí bhraisle: (i) innill féinghluaiste leictreacha chaighdeánacha náisiúnta, (ii) innill féinghluaiste leictreacha ardfheidhmíochta náisiúnta, agus (iii) innill féinghluaiste leictreacha idir-inoibritheacha nua-aimseartha.

5. MEASÚNÚ AR NA BEARTA

(328) Déantar measúnú leis an roinn seo ar cé acu atá nó nach bhfuil státchabhair i gceist leis na bearta a ndearnadh imscrúdú orthu de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE agus, más amhlaidh go bhfuil, cé acu atá nó nach bhfuil siad ina gcabhair nua. Déantar measúnú leis freisin ar cé acu atá nó nach bhfuil siad dleathach, agus ar cé acu is féidir nó nach féidir a mheas go bhfuil siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

5.1. Státchabhair a bheith ann

(329) De réir Airteagal 107(1) CFAE, '[a]ch amháin mar a bhforáiltear a mhalairt sna Conarthaí, aon chabhair a thabharfaidh Ballstát nó a thabharfar trí bhíthin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, ní luífidh sí leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit'.

(330) Dá bhrí sin, ceanglaítear go gcomhlíonfar na coinníollacha carnacha seo a leanas ionas go gcáileoidh beart do ghnóthas mar chabhair de réir bhrí na forála sin: (i) ní mór an beart a bheith inleagtha ar an Stát agus a bheith maoinithe trí acmhainní Stáit; (ii) ní mór dó buntáiste a thabhairt dá ghnóthas is faighteoir; (iii) ní mór an buntáiste sin a bheith roghnaitheach; agus (iv) leis an mbeart ní mór iomaíocht a shaobhadh nó saobhadh a bhagairt agus difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit.

(331) Maidir leis an argóint a d'ardaigh an Ghearmáin go mbaineann na bearta atá i gceist le caidrimh inmheánacha laistigh den aonad eacnamaíoch aonair faoi cheannas DB AG (féach aithrisí (102) go (104)), ní mór a mheabhrú, chun críocha an dlí maidir le státchabhair, go bhféadfadh aistrithe laistigh de ghrúpa poiblí a bheith ina státchabhair más rud é, mar shampla, go n-aistrítear acmhainní ón máthairchuideachta chuig a fochuideachta, fiú más gnóthas aonair iad ó thaobh na heacnamaíochta de ([103]). Dá bhrí sin, leis an bhfíoras go mbaineann bearta áirithe a imscrúdaíodh le caidreamh inmheánach laistigh den ghrúpa a bhfuil DB AG i gceannas air, ní choisctear measúnú na mbeart sin faoi Airteagal 107(1) CFAE.

([103]) Féach an Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1), pointe 49 agus an cásdlí a luaitear. Féach freisin breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 25 Meitheamh 2015, *SACE agus SACE BT v an Coimisiún*, T-305/13, EU:T:2015:435.

(332) Ina theannta sin, mar a luaitear in aithrisí (10), (15), (23) go (38), ionchorpraítear DB Cargo mar chuideachta comhstoic (*Aktiengesellschaft*), ag a bhfuil sócmhainní, pearsanra agus modhanna chun seirbhísí iompair earraí d'iarnród a sholáthar ar íocaíocht ar na margaí geografacha ina n-oibríonn sé. Bainistíonn DB Cargo a ghníomhaíochtaí go neamhspleách sa mhéid is go gcinneann sé é féin ar a bheartas tráchtála, margaíochta agus straitéiseach go neamhspleách ar ghníomhaíochtaí DB AG. Tá a chliaint féin ag DB Cargo, a bhaineann go sonrach leis an earnáil lasta iarnróid agus atá difriúil ó cheannaitheoirí seirbhísí paisinéirí. Ina theannta sin, eascraíonn deacrachtaí DB Cargo as a ghníomhaíochtaí féin agus baineann siad go sonrach leis na gníomhaíochtaí sin (féach aithris (449) agus ina dhiaidh sin). I gcás comhchosúil, mheas an Coimisiún cheana féin gur gnóthas ar leith é cuideachta lasta iarnróid a bhaineann le grúpa iarnróid níos mó chun críocha chur i bhfeidhm Threoirlínte R&R ([104]).

(333) Dá bhrí sin, is gnóthas é DB Cargo chun críocha chur i bhfeidhm Airteagal 107 (1) CFAE. Má fhaightear amach go soláthraíonn na bearta atá faoi imscrúdú buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo, tá siad i bhfabhar gnóthas arb é tairbhí é.

5.1.1. *Acmhainní an Stáit a ghabháil*

(334) Ní féidir ach le buntáistí a dheonaítear go díreach nó go hindíreach trí acmhainní Stáit a bheith ina státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ([105]). Áirítear le hacmhainní Stáit acmhainní uile na hearnála poiblí ([106]), lena n-áirítear acmhainní eintiteas in-stáit ([107]) agus, in imthosca áirithe, acmhainní comhlachtaí príobháideacha. Is acmhainní Stáit freisin iad acmhainní gnóthas poiblí de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE toisc go bhfuil an Stát in ann úsáid na n-acmhainní sin a stiúradh ([108]) agus freisin toisc go laghdaíonn nó go méadaíonn easnamh nó brabús a dhéanann gnóthas poiblí acmhainní an Stáit.

(335) Tá DB AG faoi úinéireacht 100 % ag Stát na Gearmáine (aithrisí (11) go (13)). Bhí DB ML faoi úinéireacht 100 % DB AG sular cumascadh isteach in DB AG é (aithris (14)). Dá bhrí sin, is acmhainní Stáit iad acmhainní DB AG, agus ba acmhainní Stáit iad acmhainní DB ML, agus, dá bhrí sin, maoinítear Bearta 1, 2 agus 3 le hacmhainní Stáit. Ós rud é go maoinítear Beart 4 le hacmhainní comhlachta phoiblí — BEV — (aithris (77)), dá bhrí sin, maoinítear le hacmhainní Stáit é freisin.

(336) Sna ranna seo a leanas, déanfaidh an Coimisiún measúnú, dá bhrí sin, ar cé acu atá nó nach bhfuil na bearta atá faoi imscrúdú inleagtha ar an Stát agus, más amhlaidh go bhfuil, cé acu a thugann nó nach dtugann siad buntáiste roghnaitheach do DB Cargo. Má chomhlíontar na coinníollacha sin, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar cé acu a d'fhéadfadh nó nach bhféadfadh na bearta ábhartha iomaíocht a shaobhadh nó saobhadh a bhagairt agus difear a dhéanamh don trádáil idir na Ballstáit.

5.1.2. *Inleagthacht ar an Stát*

(337) D'fhonn a shuí an bhfuil beart a dheonaítear trí ghnóthais phoiblí inleagtha ar an Stát, is gá a chinneadh an féidir a mheas go raibh baint ag na húdaráis phoiblí, ar bhealach amháin nó ar bhealach eile, leis an mbeart a ghlacadh. Féadfar inleagthacht birt chabhraigh ar an Stát a dhéanann gnóthas poiblí a thuiscint ó thacar táscairí a eascraíonn as imthosca an cháis agus as an gcomhthéacs ina ndearnadh an beart sin ([109]).

([104]) Cinneadh C(2004) 3955 final ón gCoimisiún an 2 Márta 2005 i gcás N 386/2004 — France Aide à la restructuration à Fret SNCF, IO C 172, 12.7.2005, lch. 3, aithrisí 133 go 135 agus 146.

([105]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 24 Eanáir 1978, *Van Tiggele*, 82/77, EU:C:1978:10, míreanna 25 agus 26; breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 12 Nollaig 1996, Air France v an Coimisiún, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, mír 63.

([106]) Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 12 Nollaig 1996, *Air France v an Coimisiún*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, mír 56.

([107]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 14 Deireadh Fómhair 1987, *an Ghearmáin* v *an Coimisiún*, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, mír 17; breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 6 Márta 2002, *Territorio Histórico de Álava agus Eile* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha T-92/00 agus T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, mír 57.

([108]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 16 Bealtaine 2002, *an Fhrainc v an Coimisiún (Stardust)*, C-482/99, EU:C:2002:294, mír 38. Féach freisin breithiúnais na Cúirte Breithiúnais an 29 Aibreán 2004, *an Ghréig v an Coimisiún*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, míreanna 53 agus 54, an 8 Bealtaine 2003, *an Iodáil agus SIM 2 Multimedia SpA v an Coimisiún*, Cásanna Uamtha C-328/99 agus C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, míreanna 33 agus 34, agus an 10 Nollaig 2020, C-160/19 P, *Comune di Milano v an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2020:1012, míreanna 31 agus 34 agus an cásdlí a luaitear.

([109]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 2 Márta 2021, *an Coimisiún v an Iodáil agus Eile*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, míreanna 59 agus 60 agus an cásdlí a luaitear.

(338) I ndáil leis sin, ní féidir a éileamh go léireoidh an Coimisiún, ar bhonn treorach beaichte, gur ghríosaigh na húdaráis phoiblí an gnóthas poiblí go sonrach chun an beart atá i gceist a dhéanamh. Tá aon léiriú ar rannpháirtíocht na n-údarás poiblí i nglacadh birt nó neamhdhóchúlacht nach bhfuil baint acu leis, ag féachaint freisin do chompás an bhirt, dá ábhar nó do na coinníollacha atá ann, nó, ar an taobh eile, easpa rannpháirtíochta na n-údarás sin i nglacadh an bhirt sin ábhartha ([110]).

(339) Áirítear le fianaise a thacaíonn leis an gconclúid go bhfuil an beart inleagtha ar an Stát, ina theannta sin, nach bhféadfadh an gnóthas poiblí atá i gceist an cinneadh atá ina shaincheist a dhéanamh gan a chur san áireamh ceanglais na n-údarás poiblí nó na treoracha a thagann ó na húdaráis phoiblí, comhtháthú an ghnóthais poiblí i struchtúir an riaracháin phoiblí, cineál a ghníomhaíochtaí agus feidhmiú na ngníomhaíochtaí sin ar an margadh faoi ghnáthdhálaí iomaíochta le hoibreoirí príobháideacha, stádas dlíthiúil an ghnóthais mar aon le déine na maoirseachta a fheidhmíonn na húdaráis phoiblí ([111]).

5.1.2.1. Cúiteamh ar chaillteanais bhliantúla DB Cargo faoin gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú ('Beart 1')

(340) Tugann an Coimisiún dá aire gur gnóthais phoiblí atá ionchorpraithe mar *Aktiengesellschaften* faoin dlí príobháideach é DB AG (agus, sula ndearnadh é a chumasc go DB AG, DB ML freisin). Tá an Bord Stiúrthóirí in *Aktiengesellschaft* neamhspleách ar an mBord Maoirseachta agus ar an gComhthionól Ginearálta ([112]). Ciallaíonn sé sin nach féidir leis an gComhthionól Ginearálta, i bprionsabal, treoracha a eisiúint don Bhord Stiúrthóirí. Mar a chinn Cúirteanna an Aontais arís agus arís eile, áfach, ní féidir a mheas gur leor ann féin go bhfuil gnóthas poiblí comhdhéanta i bhfoirm cuideachta caipitil faoin ngnáthdhlí, ag féachaint don uathriail a d'fhéadfadh an fhoirm dhlíthiúil sin a thabhairt dó, chun a eisiamh go bhféadfadh beart cabhrach a dhéanann cuideachta den sórt sin a bheith inleagtha ar an Stát. Mar gheall ar staid rialaithe a bheith ann agus na fíorfhéidearthachtaí a bhaineann le tionchar ceannasach a fheidhmiú, a bhaineann leis an staid sin sa chleachtas, tá sé dodhéanta aon inleagthacht ar an Stát maidir le beart a dhéanann cuideachta den sórt sin a eisiamh ón tús agus, dá bhrí sin, tá riosca ann go sárófar rialacha an Chonartha maidir le státchabhair, d'ainneoin ábharthacht, sa cháil sin, fhoirm dhlíthiúil an ghnóthais phoiblí mar tháscaire amháin, i measc táscairí eile, lena bhféadfar a chinneadh i gcás ar leith cé acu atá nó nach bhfuil baint ag an Stát leis ([113]). Sa chomhthéacs seo, ní féidir a eisiamh go bhféadfadh an Stát tionchar indíreach a imirt ar chinntí an Bhoird Stiúrthóirí trína láithreacht ar an mBord Maoirseachta, a bhfuil leath dá chomhaltaí ainmnithe ag an scairshealbhóir. De réir reachtaíocht na Gearmáine maidir le *Aktiengesellschaften*, toghann an Bord Maoirseachta an Bord Stiúrthóirí, nach bhfuil a chomhaltaí faoi cheangal ag treoracha ó na scairshealbhóirí. Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, go bhfuil tásca ann go bhféadfadh dualgas i leith an Stáit a bheith ar chuid de chomhaltaí an Bhoird Maoirseachta freisin. Is amhlaidh an cás nuair a cheapann an Stát, mar scairshealbhóir, Feisirí Parlaiminte nó ionadaithe rialtais (amhail Státrúnaithe agus Stiúrthóirí ó na hAireachtaí lena mbaineann) chuig an mBord Maoirseachta. Tá dualgas nó dreasacht láidir ag comhaltaí sin an Bhoird Maoirseachta freisin gníomhú chun leasa an rialtais i dtéarmaí beartais iompair agus ábhair a bhaineann leis an mbuiséad maidir le DB AG (aithris (96)(b)(2)).

(341) Thairis sin, ós rud é go bhfuil DB AG faoi úinéireacht iomlán stáit (aithris (11)), is féidir le Poblacht Chónaidhme na Gearmáine, mar scairshealbhóir aonair, gach cinneadh a dhéanamh i gComhthionól Ginearálta DB AG as féin agus, dá bhrí sin, tionchar (eisiach) a imirt ar threoshuíomh straitéiseach DB AG. Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire, mar scairshealbhóir 100 % sa Chomhthionól Ginearálta, go bhféadann Poblacht Chónaidhme na Gearmáine tionchar a imirt (go heisiach) ar thoghadh Bhord Maoirseachta DB AG, a thoghann Bord Stiúrthóirí DB AG ar a sheal. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh an Ghearmáin tionchar indíreach a imirt ar na cinntí bainistíochta a dhéanann Bord Stiúrthóirí DB AG i ndáil le fochuideachtaí DB AG freisin, lena n-áirítear DB Cargo agus, go dtí 2016, DB ML, fiú mura ionadaithe rialtais ó cheart iad na comhaltaí roghnaithe den Bhord Maoirseachta.

([110]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 2 Márta 2021, *an Coimisiún v an Iodáil agus Eile*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, míreanna 60 agus 61 agus an cásdlí a luaitear.

([111]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 2 Márta 2021, *an Coimisiún v an Iodáil agus Eile*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, mír 62 agus an cásdlí a luaitear.

([112]) Féach § 76 (1) *Aktiengesetz*.

([113]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 10 Nollaig 2020, C-160/19 P, *Comune di Milano v an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2020:1012, mír 49 agus an cásdlí a luaitear.

(342) Níl Bord Maoirseachta DB AG comhdhéanta de thromlach ionadaithe rialtais. Mar sin féin, tá trí ionadaí rialtais ar Bhord Maoirseachta DB AG a ainmníonn na trí Aireacht go díreach a bhfuil baint acu le maoirseacht DB AG (is iad sin, an Aireacht Iompair, an Aireacht Gnóthaí Eacnamaíocha, an Aireacht Airgeadais) mar aon le beirt Fheisirí de Pharlaimint na Cónaidhme.

(343) Ina theannta sin, de bhun § 293 (2) *Aktiengesetz*, chun comhaontú maidir le rialú agus/nó comhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú idir dhá *Aktiengesellschaften* a thabhairt i gcrích, ceanglaítear formheas a fháil ó gach Comhthionól Ginearálta ag a bhfuil tromlach trí cheathrú. Áitíonn an Ghearmáin gur chomhaontaigh an Stát, i gcomhréir leis an bhforáil sin, le tabhairt i gcrích an chomhaontaithe maidir le brabús agus caillteanas a aistriú idir DB AG agus DB Cargo. I ndáil leis sin, cé nár tugadh CBCA 2012 i gcrích go díreach idir DB AG agus DB Cargo ach idir DB ML agus DB Cargo, ní mór a thabhairt faoi deara, tráth a tugadh an CBCA sin i gcrích, go raibh comhaontú maidir le rialú agus maidir le brabús agus caillteanas a aistriú i bhfeidhm idir DB AG agus DB ML (féach aithris (45)). Maidir leis sin, deimhníonn an Ghearmáin go raibh slabhra CBCAnna ag a raibh leibhéil éagsúla fochuideachtaí sealbhaíochta a raibh DB AG ar an mbarr i bhfeidhm go dtí gur aistríodh CBCA in 2016 ó DB ML go DB AG arbh é DB Cargo an fhochuideachta a ndearnadh difear di ar deireadh agus arbh é DB AG an mháthairchuideachta a ndearnadh difear di ar deireadh (aithris (47)). Tá impleacht oifigigh Stáit maidir le tabhairt i gcrích CBCA mar thoradh freisin ar chur i bhfeidhm fhorálacha § 65 (2), i gcomhar le § 65(3) BHO, lena gceanglaítear formheas ó Aire ábhartha chun comhaontuithe maidir le rialú a thabhairt i gcrích sna cuideachtaí faoi úinéireacht Stáit (aithris (107)). Ós rud é go bhfuil gné rialaithe in CBCA a scrúdaigh an Coimisiún, bhí ar an Aire ábhartha comhaontú le tabhairt i gcrích an chomhaontaithe sin.

(344) Maidir le CBCA a tugadh i gcrích in 2012, tugann an Coimisiún dá aire go raibh íosfhad tosaigh 5 bliana aige. Tar éis an fhaid tosaigh 5 bliana, cuireadh síneadh bliana breise leis go huathoibríoch ag deireadh gach bliana airgeadais, mura rud é gur chinn ceann amháin den dá pháirtí deireadh a chur leis, rud a tharla in 2024 (féach aithris (51)). Níor áiríodh uasteorainn le CBCA maidir leis na caillteanais a d'fhéadfadh máthairchuideachta DB Cargo a chumhdach. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh CBCA idir DB ML agus DB Cargo difear a dhéanamh do bhuiséad DB AG mar gheall ar an gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú a tugadh i gcrích idir DB AG agus DB ML. Tar éis chumasc DB ML agus DB AG, nochtadh DB AG do chaillteanais DB Cargo go díreach.

(345) Deimhníonn an Coimisiún an réamhthoradh sa Chinneadh Tosaigh go bhfuil an cinneadh CBCA a thabhairt i gcrích inleagtha ar Stát na Gearmáine. I bhfianaise an tionchair a d'fhéadfadh a bheith ag comhaontú neamhtheoranta den sórt sin ar bhuiséad DB AG atá faoi úinéireacht stáit, ní mór an cinneadh chun CBCA a thabhairt i gcrích in 2012 a mheas mar chinneadh straitéiseach le haghaidh DB AG, DB ML agus DB Cargo. Deimhnítear tábhacht straitéiseach CBCA a scrúdaíodh freisin leis na ceanglais formheasa fhoirmiúla is infheidhme i leith comhaontuithe maidir le brabús agus caillteanas a aistriú lena n-áirítear an ghné rialaithe. Ní dócha nár imir rialtas na Gearmáine tionchar ar phróiseas cinnteoireachta DB AG i ndáil le cinntí straitéiseacha den sórt sin ná nach raibh an rialtas ar an eolas faoi chinneadh a d'fhéadfadh a bheith ina ualach airgeadais an-substaintiúil ar DB AG agus nár ghlac sé páirt sa chinneadh. Imrítear an tionchar sin go háirithe tríd an mBord Maoirseachta agus tríd an gComhthionól Ginearálta agus trí theagmháil dhíreach idir ionadaithe ardleibhéil rialtais agus lucht bainistíochta DB AG.

(346) Go háirithe, ceanglaítear le dlí cuideachtaí na Gearmáine go bhformheasfaidh scairshealbhóirí na bpáirtithe conarthacha CBCA. Dá bhrí sin, ní féidir a mhíniú gurb ann do CBCA atá bailí ó thaobh an dlí de idir DB AG agus DB Cargo (agus, faoi seach, idir DB AG agus DB ML) seachas trí rannpháirtíocht dhíreach an ionadaí Stáit atá freagrach as scairsheilbh an Stáit sna cuideachtaí ábhartha. Thairis sin, in 2016, thug ionadaí Stáit mar scairshealbhóir aonair DB AG formheas díreach don chumasc idir DB AG agus DB ML, mar a cheanglaítear le dlí corparáideach na Gearmáine. Mar thoradh ar an gcumasc idir DB ML agus DB AG, aistríodh na cearta agus na hoibleagáidí uile, lena n-áirítear CBCA 2012 (idir DB ML agus DB AG) ó DB ML go DB AG, rud a d'fhág go raibh DB AG neamhchosanta go díreach ar chaillteanais iarbhír DB Cargo agus ar a chaillteanais amach anseo. Rinneadh an cumasc míonna roimh dhul in éag na tréimhse 5 bliana de CBCA 2012, a fadaíodh go huathoibríoch ansin ar feadh tréimhse éiginnte, agus an fhéidearthacht ann go gcuirfeadh DB AG nó DB Cargo é ar ceal go bliantúil.

(347) De réir cásdlí, is féidir a shamhlú, in imthosca áirithe, go bhféadfar measúnú a dhéanamh ar chomhlíontacht na gceithre choinníoll a leagtar síos in Airteagal 107(1) CFAE tráth seachas an tráth a thiocfaidh beart ar leith i bhfeidhm ([114]). I dtaca le torthaí an Choimisiúin a bhaineann leis an mbuntáiste eacnamaíoch a bheith ann (féach aithrisí (393) go (411)), is féidir an cheist maidir le cé acu a bhí nó nach raibh Stát na Gearmáine rannpháirteach sna cinntí maidir le tabhairt i gcrích agus leanúint CBCA ó 2012 nó níos déanaí ná sin amháin a fhágáil ar oscailt. Rud atá níos ábhartha ná, nuair a comhlíonadh na coinníollacha uile maidir le státchabhair a bheith ann faoi Airteagal 107(1) CFAE, go raibh CBCA fós i bhfeidhm tríd an méid a mheasann an Coimisiún a raibh ina fheidhmiú tionchair ag an Stát.

(348) I ndáil leis sin, thosaigh táscairí breise maidir le hinleagthacht ag teacht aníos le himeacht ama. Maidir le compás an bhirt, ós rud é gur leis an nGearmáin na cuideachtaí faoi seach ina n-iomláine, ní féidir a mheas gur tharla cineál atriallach na gcaillteanas a chumhdaítear faoi CBCA (féach Tábla 5, aithris (53)), agus méid na gcaillteanas sin i ngan fhios don Ghearmáin, go háirithe ag tosú ó 2019, nuair a mhéadaigh na caillteanais bhliantúla beagnach faoi dhó i gcomparáid leis na caillteanais a cláraíodh in 2015, 2016 agus 2017 faoi seach, agus d'ardaigh siad go EUR 870 milliún in 2020. I bhfianaise atarlú agus mhéid na gcaillteanas ba ghá a chumhdach faoi CBCA, ní dócha nach raibh baint ag Stát na Gearmáine leis na cinntí chun an comhaontú sin a athnuachan. Ina ionad sin, is dócha gur fheidhmigh Stát na Gearmáine a thionchar ceannasach ar DB AG chun a áirithiú go leanfaidh CBCA de thacaíocht a thabhairt do DB Cargo d'ainneoin na gcaillteanas méadaitheach a ghin CBCA do DB AG. Go háirithe, cé go ndearnadh faduithe bliantúla CBCA go hintuigthe, tugadh le tuiscint leo roghanna coincréiteacha a bhí ag éirí níos tábhachtaí chun leanúint de thacaíocht a thabhairt do DB Cargo d'ainneoin charnadh na gcaillteanas. Measann an Coimisiún nach dócha go mbeadh sé de shaoirse ag bainistíocht DB AG scor den tacaíocht sin, go háirithe i bhfianaise mhéid méadaitheach na gcaillteanas a d'fhág go raibh CBCA níos tábhachtaí fós chun inmharthanacht airgeadais DB Cargo a choinneáil ar bun.

(349) Tá easpa rannpháirtíochta Stát na Gearmáine sa chinneadh iarbhír CBCA a athnuachan níos neamhdhóchúla fós i bhfianaise chineál ghníomhaíochtaí DB Cargo agus a n-ábharthachta do na húdaráis phoiblí, agus é á chur san áireamh, de réir an chásdlí bhunaithe, gur táscaire inleagthachta é cineál ghníomhaíochtaí an tairbhí ([115]).

(350) D'ainneoin léirscaoileadh an mhargaidh lasta iarnróid in 2007, lean DB Cargo de ról tábhachtach a imirt sa mhargadh sin, agus go háirithe ina dheighleog lasta vaigíní aonair ina bhfuil sciar de thart ar 90 % aige fós (aithris (33)). Mar a aithníonn an Ghearmáin (aithris (33)), tá an deighleog lasta vaigíní aonair ag déanamh caillteanais go córasach le roinnt blianta anuas agus, dá bhrí sin, níl sí tarraingteach d'iontrálaithe nua gan fhóirdheontais (féach aithris (466) agus ina dhiaidh sin maidir le tábhacht na deighleoige lasta vaigíní aonair agus aithrisí (587) go (589) maidir leis an tacaíocht phoiblí atá beartaithe don earnáil sin).

(351) I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil tábhacht straitéiseach ag baint leis an ngnó lasta iarnróid do bheartas iompair an rialtais Chónaidhme, ós rud é go gcuireann sé leis an aistriú ó bhóthar go hiarnród agus go bhfuil sé tábhachtach slándáil an tsoláthair a áirithiú do go leor earraí atá riachtanach do thomhaltóirí agus don tionscal ([116]). I gcás na Gearmáine go háirithe, soláthraíonn iompar vaigíní aonair thart ar an gceathrú cuid de na seirbhísí lasta iarnróid. Is gné thábhachtach é de shlabhraí lóistíochta ar fud na tíre agus tá príomhról aige maidir le go leor láithreán tionsclaíoch tábhachtach a nascadh. Thairis sin, tá feidhm tacaíochta ag iompar vaigíní aonair do chineálacha eile iompair lasta iarnróid, amhail iompar traschórais agus traenach aonaid agus, dá bhrí sin, cuireann sé go mór le hiomaíochas an iarnróid vis-à-vis modhanna eile iompair, rud a fhágann go bhfuil sé ríthábhachtach freisin chun iompar a dhícharbónú agus chun spriocanna aeráide a bhaint amach. De bharr na mbreithnithe sin, bhí ar an nGearmáin scéimeanna earnála d'earnáil lasta vaigíní aonair a mhaoiniú ó 2020 ar aghaidh ([117]).

([114]) Breithiúnais na Cúirte Ginearálta an 13 Feabhra 2012, *Budapesti Erőmű Zrt v an Coimisiún*, T-80/06 agus T-182/09, EU:T:201:65, míreanna 55 agus 67 agus an 30 Aibreán 2014, *Dunamenti Erőmű Zrt v an Coimisiún*, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, mír 66, a dheimhnigh breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 1 Deireadh Fómhair 2015, *Electrabel SA agus Dunamenti Erőmű Zrt v an Coimisiún*, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 16 Bealtaine 2002, *an Fhrainc v an Coimisiún (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, mír 56.

([116]) Féach Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, 'Masterplan Schienengüterverkehr', 23 Meitheamh 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (ar tugadh cuairt air an 15 Samhain 2024).

([117]) Cinneadh C(2020) 7533 final ón gCoimisiún an 4 Samhain 2020, aithrisí 3 go 5 agus Cinneadh C(2024)3488, aithrisí 4 go 8.

(352) D'ainneoin a drochfheidhmíochta airgeadais, tá an earnáil lasta vaigíní aonair ríthábhachtach, dá bhrí sin, do lasta iarnróid agus tionscal na Gearmáine, agus tá sí an-tábhachtach d'aistriú módach. Tá ról DB Cargo do bheartais eacnamaíocha agus chomhshaoil na Gearmáine mar cheann de phríomhspreagthaí dhícharbónú an iompair agus tarraingteacht thionsclaíoch na tíre ina thráscaire breise ar inleagthacht CBCA, ós rud é nach dócha nach mbeadh Stát na Gearmáine ag tacú le hairgeadas na cuideachta trí CBCA, go háirithe ón bpointe ama nuair a chuirfeadh caillteanais DB Cargo — mura mbeadh sé cumhdaithe ag an máthairchuideachta — an chuideachta i gcruachás agus chuirfeadh sé leanúint dá hoibríochtaí faoi bhagairt ([118]).

(353) Sa chomhthéacs sin, tugann an Coimisiún dá aire freisin go dtagraítear le doiciméid straitéiseacha DG AB (staidéar Oliver Wyman) do 'fhreagracht speisialta' DB Cargo, mar chuideachta faoi úinéireacht stáit, do bhreis agus 17 000 fostaí sa Ghearmáin (in 2018) (féach freisin aithris (397)).

(354) Tagann an Coimisiún ar an gconclúid go bhfuil Beart 1, i.e. cumhdach chaillteanais DB Cargo faoi CBCA, le linn a théarma tosaigh agus tar éis na bhfaduithe intuigthe go dtí go bhfoirceannfar é mar atá sceidealaithe faoi láthair don 31 Nollaig 2024, inleagtha ar Stát na Gearmáine.

5.1.2.2. Praghsáil seirbhísí inghrúpa ('Beart 2') agus coinníollacha maoiniúcháin buntáisteacha iasachtaí ó DB Treasury ('Beart 3')

(355) Bunaithe ar an scrúdú ar na hargóintí agus ar an bhfianaise a chuir an Ghearmáin agus na páirtithe leasmhara isteach, ní féidir leis an gCoimisiún a réamhthoradh a dheimhniú go bhfuil Bearta 2 agus 3 inleagtha ar an Stát.

(356) Contrártha do líomhaintí an ghearánaigh, ní leordhóthanach úinéireacht iomlán DB Cargo ag DB AG agus, *in fine*, ag an Stát chun a léiriú go bhfuil Bearta 2 agus 3 inleagtha ar Stát na Gearmáine.

(357) Tá DB AG agus DB Cargo ionchorpraithe mar *Aktiengesellschaften* faoin dlí príobháideach, rud a fhágann go bhfuil an Bord Stiúrthóirí neamhspleách ar an mBord Maoirseachta agus ar an gComhthionól Ginearálta. I gcodarsnacht le cinntí straitéiseacha, amhail comhaontú amhail CBCA a thabhairt i gcrích, is idirbhearta iad comhaontuithe seirbhíse inghrúpa a thabhairt i gcrích nó iasachtaí inghrúpa a sholáthar a dhéantar le linn gnáthghnó laethúil. Ní dócha ar chor ar bith go bhféadfadh an Stát, ag gníomhú dó mar scairshealbhóir, súil ghéar a choinneáil ar idirbhearta den sórt sin agus tionchar a imirt orthu trína ionadaithe ar an mBord Maoirseachta, go háirithe, i bhfianaise ionadaíocht iarbhír theoranta an Stáit i gcomhlachtaí bainistíochta DB AG agus DB Cargo.

(358) Leis na rialacha nós imeachta do Bhord Stiúrthóirí DB AG, eisiatar go sainráite iasachtaí a fháil laistigh den ghrúpa ó raon feidhme na n-ábhar a éilíonn cinneadh ó Bhord Stiúrthóirí DB AG nó formheas ó Bhord Maoirseachta DB AG (aithrisí (17), (20) agus (22)). Ar an gcaoi chéanna, de bhun na rialacha nós imeachta do Bhord Stiúrthóirí DB Cargo, eisiatar go sainráite iasachtaí a fháil do DB AG agus DB Finance B.V. ó liosta na mbeart a éilíonn formheas Bhord Stiúrthóirí DB AG (is é sin, Bord Stiúrthóirí scairshealbhóra). Ní thagraíonn na rialacha nós imeachta thuasluaite ar bhealach ar bith do chomhaontuithe seirbhísí inghrúpa, a fhágann cinneadh a dtéarmaí agus a gcoinníollacha ag leibhéal bainistíochta níos ísle. Dá bhrí sin, murab ionann agus CBCA a shíniú, ní raibh gá le rannpháirtíocht ar leibhéal scairshealbhóir na gcuideachtaí ábhartha, na mBord Maoirseachta ná na mBord Stiúrthóirí chun socruithe corparáideacha inmheánacha a shíniú le haghaidh seirbhísí inghrúpa ná comhaontuithe iasachtaí amhail iad siúd atá faoin imscrúdú reatha.

([118]) Chuige sin, féach breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Meán Fómhair 2023, T-525/20, *ITD agus Danske Fragtmænd v an Coimisiún*, ECLI:EU:T:2023:542, míreanna 86 go 96 agus 104 go 107.

(359) Ní mór féachaint i gcoibhneas ar thionchar airgeadais féideartha Bhearta 2 agus 3 ar bhuiséad DB AG, ar táscaire breise é, de réir an ghearánaigh, maidir le hinleagthacht. Ar an gcéad dul síos, maidir le comhaontuithe seirbhíse inghrúpa, áitíonn an Ghearmáin, mar is ceart, gur soláthraíodh roinnt seirbhísí ar mhaithe leis an ngrúpa iomlán. Ar an dara dul síos, i bhfianaise líomhaintí an ghearánaigh, rinne an Coimisiún measúnú ar thábhacht na n-iasachtaí atá ina mBeart 3 i ndáil leis na táscairí níos ábhartha a bhfuil tábhacht choibhneasta leo don iasachtóir agus don iasachtaí amhail riachtanais athmhaoiniúcháin fhoriomlána an ghrúpa agus láimhdeachas DB Cargo, agus méid bhuiséad DB AG atá i bhfad níos mó á fhágáil i leataobh, dá dtagraíonn an gearánach. Bhí na hocht n-iasacht idir 2013 agus 2019 san iomlán cothrom le thart ar EUR 2.1 billiún an 31 Nollaig 2019. Ar a sheal, ní raibh dliteanais DB Finance cothrom ach le EUR 23.3 billiún in 2019, is é sin naoi n-oiread níos mó le haghaidh bliain amháin. Níos tábhachtaí fós maidir le tábhacht na n-iasachtaí ó thaobh an iasachtaí de, bhí láimhdeachas comhiomlán DB Cargo idir 2013 agus 2019 cothrom le EUR 23.8 billiún, is é sin aon uair déag níos mó ná méideanna na n-iasachtaí, agus ní teagmhais ócáideacha ná teagmhais de chineál aonuaire iad iasachtaíocht inmheánach laistigh de ghrúpa DB le haghaidh na n-iasachtaí atá i gceist ná ní bhaineann sí go sonrach le DB Cargo i measc fhochuideachtaí DB AG.

(360) Contrártha do líomhaintí an ghearánaigh, ní thugtar le fios le leas airgeadais Stát na Gearmáine díbhinní a fháil ó ghrúpa DB nach mór go raibh baint ag an Stát le Bearta 2 agus 3. Ní féidir rannpháirtíocht an scairshealbhóra in idirbheart coincréiteach a fhorghníomhaítear i ngnáthchúrsa an ghnó a thuiscint ó leas ginearálta scairshealbhóra maidir le caillteanais cuideachta a theorannú d'fhonn díbhinn a fháil. Mar a thugann an Ghearmáin faoi deara, agus an ceart aici, dá nglacfaí le leas airgeadais ginearálta an scairshealbhóra mar chritéar atá ábhartha maidir le hinleagthacht, chiallódh sin go mbeadh aon chinneadh a dhéanfadh na comhlachtaí corparáideacha inleagtha ar an Stát toisc go bhféadfadh tionchar a bheith ag aon chinneadh ar leas airgeadais an scairshealbhóra.

(361) Ní féidir inleagthacht Bhearta 2 agus 3 a thuiscint ó fhorálacha § 65 BHO ná ó fhorálacha PCGK, contrártha don mhéid a thug an gearánach le fios.

(362) Leagtar amach le § 65 BHO ([119]) rialacha a bhaineann le glacadh scaireanna i gcuideachtaí príobháideacha ag Stát Cónaidhme na Gearmáine, amhail an ceanglas maidir le toiliú roimh ré ó aire ábhartha le haghaidh idirbheart amhail scaireanna i gcuideachta phríobháideach a fháil nó a dhíol, idirbhearta a bhaineann le hathruithe ar chaipiteal ainmniúil nó ar chuspóir na cuideachta nó, idirbhearta a bhaineann le hathrú ar rialú. Foráiltear le § 65(1)(3) BHO nach mór tionchar iomchuí a dheonú don Stát Cónaidhme ar na Boird Mhaoirseachta nó i gcomhlacht maoirseachta coibhéiseach. Foráiltear le § 65(6) gur cheart don aireacht chónaidhme fhreagrach a tionchar a úsáid chun a áirithiú go gcuirfidh comhaltaí chomhlachtaí maoirseachta an fhiontair a roghnaíodh nó a tarmligeadh ar ordú na Cónaidhme leasanna speisialta an Stáit Chónaidhme san áireamh ina ngníomhaíochtaí freisin. Dá bhrí sin, cruthaíonn forálacha § 65 BHO oibleagáidí de chineál ginearálta agus níl feidhm acu ach amháin maidir le cinntí straitéiseacha áirithe a bhaineann le scairshealbha an Stáit. Ní leagtar amach leo aon riail lena gceanglófaí rannpháirtíocht an Stáit i nglacadh ná i sainiú théarmaí na gcomhaontuithe agus na n-iasachtaí inghrúpa.

(363) Le PCGK, foráiltear do thásca a bhaineann le rialachas freagrach cuideachtaí ina bhfuil sealbhaíocht ag Stát na Gearmáine, a bhfuil cuid díobh neamh-shainordaitheach agus ginearálta (fonóta 47). In éagmais aon léiriú, gan trácht ar fhianaise, a tugadh le linn an imscrúdaithe á rá gur baineadh mí-úsáid as na tásca a leagtar amach in PCGK nó gur cuireadh ina gceangal ar DB Cargo nó DB AG iad i ndáil le Bearta 2 agus 3 atá faoi imscrúdú, de bharr gníomhaíochta nó tionchair ó oifigigh, ranna nó comhlachtaí poiblí, ní féidir leis an méid sin feidhmiú mar tháscaire maidir le hinleagthacht Bhearta 2 agus 3.

(364) Tagann an Coimisiún ar an gconclúid nach dtacaíonn an fhianaise a bailíodh le linn an imscrúdaithe fhoirmiúil leis na réamhtháscairí a leagtar amach sa Chinneadh Tosaigh ná nach mbunaítear léi go bhfuil Bearta 2 agus 3 inleagtha ar Stát na Gearmáine chun críocha chur i bhfeidhm Airteagal 107(1) CFAE.

(365) I bhfianaise chineál carnach na gcoinníollacha maidir le státchabhair a bheith ann faoi Airteagal 107(1) CFAE, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nach státchabhair iad Bearta 2 agus 3 de réir bhrí na forála sin.

([119]) https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, a ndeachthas i gcomhairle leis an 30 Deireadh Fómhair 2024.

5.1.2.3. Cumhdach páirteach BEV ar luach saothair státseirbhíseach a fhostaíonn DB Cargo ('Beart 4')

(366) Mar a shoiléirigh an Ghearmáin, baineann cumhdach na gcostas sóisialta ag BEV leis na hoifigigh iarnróid uile a shanntar do DB AG, agus ní hamháin leis an bhfoireann a leithdháiltear laistigh de ghrúpa DB AG ar DB Cargo.

(367) Tá an córas sannta sainordaitheach ([120]). Cinntear an cinneadh maidir leis an eintiteas a iompróidh na costais a bhaineann le stádas sonrach státseirbhíseach a shanntar d'fhoireann DB AG, mar aon le gnéithe eile den chóras sannta, leis na forálacha reachtúla ('Gesetz') — DBGrG — agus ní le cinntí uathrialacha BEV, DB AG ná DB Cargo (aithris (78)) ([121]). Dá bhrí sin, tá Beart 4 inleagtha ar an Stát.

5.1.3. *Buntáiste roghnaitheach*

(368) Is é is buntáiste ann, de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, aon tairbhe eacnamaíoch nach bhféadfadh gnóthas a fháil faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh, is é sin in éagmais idirghabháil ón Stát ([122]). Níl ábhartha ach éifeacht an bhirt ar an ngnóthas, agus ní cúis ná cuspóir na hidirghabhála Stáit ([123]). Aon uair a dhéantar staid airgeadais an ghnóthais a fheabhsú mar thoradh ar idirghabháil Stáit, ar théarmaí atá éagsúil le gnáthdhálaí margaidh, bíonn buntáiste ann. Chun measúnú a dhéanamh air sin, ba cheart staid airgeadais an ghnóthais a leanann an beart a chur i gcomparáid lena staid airgeadais mura ndearnadh an beart ([124]). I ndáil leis sin, meabhraíonn an Coimisiún nach amháin go dtagraíonn an téarma 'idirghabhálacha Stáit' do ghníomhaíochtaí dearfacha an Stáit ach go gcumhdaítear leis freisin nach ndéanann na húdaráis bearta in imthosca áirithe ([125]).

(369) Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar bhuntáiste roghnaitheach a bheith ann le haghaidh na mbeart a mheas an Coimisiún a bheith inleagtha ar an Stát, agus le haghaidh na mbeart sin amháin, i.e. Beart 1 agus Beart 4.

5.1.3.1. Cúiteamh ar chaillteanais bhliantúla DB Cargo faoin gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú ('Beart 1')

(370) Tugann an Coimisiún dá aire go maíonn an Ghearmáin (i) go n-urramaíonn tabhairt i gcrích CBCA prionsabal an oibreora geilleagair margaidh, (ii) nach beart idirghabhála Stáit é neamhfhoirceannadh CBCA agus, dá bhrí sin, aistrithe bliantúla leanúnacha caillteanais DB Cargo chuig DB AG toisc nach gníomhaíocht iad agus, dá bhrí sin, nach 'beart a cuireadh chun feidhme iarbhír' iad, agus (iii) in aon chás, go n-urramaíonn an neamhfhoirceannadh agus an t-aistriú caillteanais leanúnach prionsabal an oibreora geilleagair margaidh, ionas nach bhfuair sé aon bhuntáiste do DB Cargo agus, dá bhrí sin, nach státchabhair é an beart (féach aithrisí (110) go (130)).

(371) Scrúdóidh an Coimisiún an bhfuil prionsabal an oibreora geilleagair margaidh infheidhme maidir le tabhairt i gcrích CBCA, mar aon le neamhfhoirceannadh CBCA agus aistriú na gcaillteanas ina dhiaidh sin. I gcás ina gcinnfidh an Coimisiún nach bhfuil tástáil an oibreora geilleagair margaidh infheidhme, ní féidir leis an tástáil sin a chur i bhfeidhm.

([120]) Foráiltear le § 12(2) DBGrG go sannfar na hoifigigh Stáit ('*sind (...)zugewiesen*') do DB AG.
([121]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 19 Nollaig 2019, *Arriva Italia*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, mír 34.
([122]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 11 Iúil 1996, *SFEI agus Eile*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, mír 60; breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 29 Aibreán 1999, *An Spáinn* v *an Coimisiún*, C-342/96 P, :ECLI:EU:C:1999:210, mír 41.
([123]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 2 Iúil 1974, *an Iodáil v an Coimisiún*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, mír 13.
([124]) Ibidem.
([125]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1), pointe 67 agus an cásdlí a luaitear.

(372) Meabhraíonn an Coimisiún gur mheas an Chúirt go mbraitheann infheidhmeacht na tástála MEO sa deireadh ar bhuntáiste eacnamaíoch a bheith tugtha ag Stát do ghnóthas ina cháil mar oibreoir eacnamaíoch seachas ina cháil mar údarás poiblí ([126]). Ní féidir idirghabhálacha a dhéanann an Stát chun a chuid oibleagáidí mar údarás poiblí a chomhlíonadh a chur i gcomparáid leo siúd a dhéanann infheisteoir príobháideach i ngeilleagar margaidh ([127]).

(373) Ní chuireann an Coimisiún in aghaidh infheidhmeacht phrionsabal an oibreora geilleagair margaidh maidir le CBCA a thabhairt i gcrích agus lena neamhfhoirceannadh ná leis na haistrithe caillteanais ina dhiaidh sin faoi CBCA. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire gur ionstraim é CBCA féin atá faoi réir *Aktiengesetz* seachas faoi réir an dlí phoiblí (féach fonóta 15). Thairis sin, is ionstraimí iad CBCAnna ar féidir le grúpaí eile cuideachtaí iad a úsáid agus a ndealraíonn sé go n-úsáideann siad iad, go háirithe cuideachtaí a bhfuil ionadaíocht acu in innéacs stoic na Gearmáine (féach aithris (111)). Tugann an Coimisiún dá aire nach gcuireann an Ghearmáin i gcoinne easpa anailísí brabúsachta *ex-ante* roimh thabhairt i gcrích CBCA (féach aithris (121)). An tráth céanna, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil anailísí eacnamaíocha ann i bhfoirm pleananna lár téarma bliantúla, atá ina mbunús do chinntí straitéiseacha DB AG (féach aithris (54)). Ní mór féachaint ar an leanúint den aistriú caillteanais bliantúil faoi chuimsiú CBCA. Tagann an Coimisiún ar an gconclúid, dá bhrí sin, go bhfuil prionsabal an oibreora geilleagair margaidh infheidhme maidir le tabhairt i gcrích CBCA agus neamhfhoirceannadh CBCA araon, rud a fhágann go n-aistrítear caillteanais DB Cargo go leanúnach chuig DB AG.

(374) Maidir le hargóint na Gearmáine nach beart a cuireadh chun feidhme iarbhír é neamhfhoirceannadh CBCA agus caillteanais DB Cargo a aistriú dá réir sin (féach aithris (114)) agus, dá bhrí sin, nach féidir measúnú a dhéanamh ar bhuntáiste roghnaitheach le haghaidh na n-aistrithe caillteanais, measann an Coimisiún nach bhfuil aon bhunús dlí leis an argóint sin. Os a choinne sin, má mhainnítear bearta a dhéanamh, de réir a chéile b'fhéidir, chun caidreamh dlíthiúil atá ag éirí níos míbhuntáistí ó thaobh na heacnamaíochta de a fhoirceannadh, ní mór breathnú air sin mar rogha, fiú má chuireann infheisteoir margaidh nó údarás poiblí nó gnóthas poiblí araon chun feidhme go hintuigthe é. Is amhlaidh atá go háirithe i gcás ina bhfuil téarma tosaigh conartha imithe in éag agus bliain i ndiaidh bliana is féidir le gach páirtí glacadh le fadú intuigthe an chonartha don chéad bhliain eile nó fógra foirceanta a chur isteach. Is roghanna sonracha iad sin a dhéanann na páirtithe in CBCA gach bliain. Ní féidir le foirm dhlíthiúil na roghanna sin, i.e. an fíoras gur ceapadh leanúint de CBCA le bheith intuigthe seachas leasú foirmiúil a éileamh, difear a dhéanamh don mheasúnú sin. Go deimhin, is cásdlí socair é nach bhfuil foirm bheacht an bhirt ábhartha chun a shuí cé acu a thugann nó nach dtugann sé buntáiste eacnamaíoch do ghnóthas. Ní hamháin go gcuimsíonn coincheap na cabhrach tairbhí dearfacha, ach freisin bearta a mhaolaíonn, i bhfoirmeacha éagsúla, na muirir a áirítear de ghnáth le buiséad gnóthais agus atá, dá bhrí sin, gan a bheith ina bhfóirdheontais sa chiall is déine den fhocal, comhchosúil ó thaobh cineál de agus a bhfuil an éifeacht chéanna acu ([128]). Ar an gcuma chéanna, is léir ón gcásdlí gur féidir mainneachtain beart a dhéanamh a mheas mar idirghabháil as a n-eascraíonn buntáiste i gcásanna ina ndéanfadh oibreoir príobháideach beart i gcás atá chomh gar agus is féidir do chás an Stáit, ag gníomhú dó faoi ghnáthdhálaí margaidh. Áirítear le samplaí de chásanna den sórt sin staonadh leanúnach i ndáil le neamhíoc fiachais ([129]) nó i ndáil le húsáid maoine poiblí gan an cíos faoi seach a íoc ([130]). Meabhraíonn an Coimisiún gurb é atá i gceist le bunú CBCA uathoibríochas a thabhairt isteach ar cheart é a chur in ionad an ghá atá ann cinneadh bliantúil a dhéanamh an bhfuil caillteanais nó brabúis le haistriú chuig an máthairchuideachta. Mar sin féin, ní choisceann uathoibríochas den sórt sin go bhféadfadh na hidirbhearta, i.e. aistriú caillteanas/brabús, a bheith míbhuntáisteach do pháirtí conartha amháin, murach sin, ní bheadh gá le clásal foirceanta neamhchoinníollach. Go deimhin, dhéanfadh oibreoir geilleagair margaidh stuama measúnú ar cé acu a bheadh nó nach mbeadh buntáiste ag baint le comhaontú a choimeád i bhfeidhm, agus mura mbeadh, dhéanfadh sé comhaontú a d'éirigh míbhuntáisteach a fhoirceannadh. Dá bhrí sin, tá an Coimisiún den tuairim gur gá measúnú a dhéanamh freisin ar an réasúnaíocht eacnamaíoch atá leis na haistrithe caillteanais le haghaidh na dtréimhsí ina bhféadfadh ceachtar páirtí CBCA a fhoirceannadh.

([126]) I ndáil le hinfheistíochtaí, féach breithiúnas na Cúirte an 5 Meitheamh 2012, *an Coimisiún* v *EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, míreanna 79 go 82 agus 87.

([127]) Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 15 Nollaig 2009, *EDF* v *an Coimisiún*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, mír 228.

([128]) Féach e.g. breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 3 Aibreán 2014, *an Fhrainc v an Coimisiún*, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, mír 94 agus an cásdlí a luaitear.

([129]) Féach e.g. breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Meán Fómhair 2010, *an Ghréig agus Eile v an Coimisiún*, Cásanna Uamtha T-415/05, T-416/05 agus T-423/05, EU:T:2010:386, míreanna 377 go 393, breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 12 Deireadh Fómhair 2000, *Magefesa*, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, míreanna 19 agus 20.

([130]) Féach breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 7 Meán Fómhair 2022, *JCDecaux Street Furniture Belgium v an Coimisiún*, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, míreanna 28, 49 agus 65 (arna dhearbhú le breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 26 Meán Fómhair 2024, *JCDecaux Street Furniture Belgium v an Coimisiún*, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Ós rud é go bhfuil tástáil an oibreora geilleagair margaidh infheidhme, déanfaidh an Coimisiún measúnú anois ar cé acu a thugann nó nach dtugann conclúid CBCA in 2012, agus aistriú caillteanas faoi CBCA, buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo, i.e. tairbhe nach bhféadfadh DB Cargo a fháil faoi dhálaí margaidh. Dá bhrí sin, ní mór dó a chinneadh *'[...] in imthosca comhchosúla, an bhféadfaí infheisteoir príobháideach de mhéid inchomparáide a oibríonn i ngnáthdhálaí geilleagair margaidh a spreagadh chun an infheistíocht atá i gceist a dhéanamh*' ([131]). I ndáil leis sin, tabharfaidh an Coimisiún aird chuí ar an bhfíoras gurb é DB AG an scairshealbhóir atá ann cheana in DB Cargo seachas infheisteoir nua.

(376) Agus tástáil an oibreora geilleagar margaidh á cur i bhfeidhm, ní bhaineann le hábhar ach na tairbhí agus na hoibleagáidí a bhaineann le ról an Stáit mar oibreoir eacnamaíoch. Ba cheart do na Ballstáit meastóireacht a dhéanamh ar na tairbhí agus na hoibleagáidí sin bunaithe ar an bhfaisnéis atá ar fáil tráth na hidirghabhála (i.e. ar bhonn *ex ante*), trí bhrath ar mheastóireachtaí eacnamaíocha atá inchomparáide leo siúd a dhéanfadh oibreoir geilleagair margaidh réasúnach in imthosca comhchosúla. Sa chás seo, tharchuir an Ghearmáin chuig an gCoimisiún méid suntasach sonraí eacnamaíocha agus airgeadais a tiomsaíodh agus a scrúdaíodh go tráthrialta agus a thugann léargas ar na hionchais bhrabúsachta a bhféadfadh DB AG scrúdú a dhéanamh orthu le linn thréimhse chur i bhfeidhm CBCA.

(377) Cur chuige amháin chun comhlíontacht phrionsabal an oibreora geilleagair margaidh a fhíorú is ea brath ar mhodheolaíochtaí measúnaithe caighdeánacha a nglactar leo go ginearálta. Ní mór modheolaíocht den sórt sin a bheith bunaithe ar na sonraí oibiachtúla, infhíoraithe agus iontaofa atá ar fáil, ar sonraí iad ba cheart a bheith mionsonraithe go leordhóthanach agus ba cheart a léiriú leo an staid eacnamaíoch an tráth a cinneadh an t-idirbheart, agus leibhéal an riosca agus ionchais amach anseo á gcur san áireamh. Modheolaíocht chaighdeánach a nglactar go forleathan léi chun meastóireacht a dhéanamh ar chinneadh infheistíochta is ea measúnú a dhéanamh ar an infheistíocht i dtéarmaí a glanluacha láithrigh.

(378) Chun meastachán a dhéanamh ar luach chothromas DB Cargo, rinne an Coimisiún lascainiú ar an nglantuilleamh, a neasaíodh leis an ioncam oibriúcháin tar éis úis, nó tuilleamh roimh cháin má tá sé ar fáil, a áirítear leis na pleananna lár téarma, thar an tréimhse 5 bliana a chumhdaítear leis an bplean lár téarma faoi seach (féach Table 5), mar aon leis an luach intreach, trí úsáid a bhaint as costas roimh cháin an chothromais dá dtagraítear i dtuarascálacha bliantúla ghrúpa DB le haghaidh na ndeighleog ghnólachta lasta agus lóistíochta mar ráta lascaine. D'úsáid an Coimisiún cur chuige fáis Gordon Shapiro chun an luach intreach a ríomh.

(379) De réir mhodh fáis Gordon Shapiro, is é luach intreach cuideachta glanluach láithreach na mbrabús a thuillfidh an chuideachta go suthain. Chun an glanluach láithreach sin a ríomh, tá gá leis na toimhdí seo a leanas: (i) fásfaidh brabúis ag ráta fáis suthain áirithe ('g'), ag tosú ón mbrabús sa bhliain dheireanach den phlean gnó agus (ii) is é an ráta lascaine costas an chothromais nó meánchostas ualaithe an chaipitil, de réir an chineáil brabúis, a bhaineann leis na sealbhóirí cothromais nó ar bhonn níos forleithne leis an ngnólacht. Le modh fáis Gordon Shapiro, tugtar le tuiscint gurb amhlaidh is airde an ráta fáis suthain, is mó an sreabhadh airgid saor normalaithe agus is ísle an ráta lascaine, is airde an luach intreach. D'úsáid an Coimisiún ráta fáis suthain 2.0 %, mar a léirítear sa dara tuarascáil ó E.CA (féach Tábla 9). Úsáideann an Coimisiún an ráta céanna leis an dara tuarascáil ó E.CA toisc gur toimhde choimeádach é an ráta sin freisin i bhfianaise doiciméid inmheánacha DB Cargo eile a sholáthraíonn ráta fáis níos ísle (i ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire an tástáil lagaithe i bplean lár téarma 2015 a úsáideann ráta fáis suthain 1.0 %).

(380) Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar chomhréireacht mhargaidh CBCA ag pointí éagsúla ama. Is iad seo a leanas na pointí ama: (i) 2012, an bhliain a síníodh CBCA, (ii) 2016, an bhliain ar tháinig deireadh leis an tréimhse neamhfhoirceanta, mar aon le (iii) 2020, tar éis bearta eile a bheith curtha chun feidhme cheana féin chun aghaidh a thabhairt ar chaillteanas leanúnach DB Cargo, i.e. tríd an Staidéar ar lasta vaigíní aonair a choimisiúnú, an clár 'Starke Cargo' a thabhairt isteach agus an fhoireann bainistíochta a ionadú (féach aithrisí (61) agus (66)).

([131]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 21 Márta 1990, *an Bheilg* v *an Coimisiún*, C-142/87, EU:C:1990:125, mír 29; breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 21 Márta 1991, *an Iodáil* v *an Coimisiún*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, míreanna 18 agus 19; agus breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 30 Aibreán 1998, *Cityflyer Express* v *an Coimisiún*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, mír 51. Féach freisin Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1), mír 74.

(381) Maidir leis an mbunachar sonraí chun an glanluach láithreach a ríomh, braitheann an Coimisiún ar na pleananna lár téarma bliantúla atá ar fáil ag an bpointe ábhartha ama. I bhfianaise mhéid agus chineál na faisnéise atá sna pleananna lár téarma (féach aithrisí (55) agus (58)), measann an Coimisiún go raibh na pleananna lár téarma mionsonraithe go leordhóthanach chun go ndéanfadh DB AG cinntí maidir le CBCA. Mar is gnáthchleachtas d'eagraíochtaí comhchosúla, ullmhaíodh na pleananna lár téarma *ex ante* bunaithe ar na sonraí a bhí ar fáil ag an bpointe ábhartha ama, agus fuarthas iad ó fhoinsí inmheánacha ghrúpa DB agus ó fhoinsí seachtracha sonraí iontaofa (féach aithris (55)).

5.1.3.1.1. Síniú CBCA in 2012

(382) Bunaithe ar an modheolaíocht ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (378) agus (379), mheas an Coimisiún gur thart ar EUR 2 763 mhilliún a bhí i luach cothromais DB Cargo i dtéarmaí glanluacha láithrigh bunaithe ar phlean lár téarma 2011 (lena gcumhdaítear na blianta 2012-2016) agus thart ar EUR 2 973 mhilliún bunaithe ar phlean lár téarma 2012 (lena gcumhdaítear na blianta 2013-2017). Tugann an Coimisiún dá aire go n-áirítear le gach plean lár téarma ní hamháin an tréimhse pleanála (mar shampla 2012-2016 i gcás phlean lár téarma 2011) ach freisin meastachán don bhliain ina gcuirtear an plean ar fáil agus torthaí iarbhír na bliana roimhe sin (i gcás phlean lár téarma 2011, meastacháin do 2011 agus torthaí iarbhír do 2010).

(383) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire freisin, cé gur ghin DB Cargo caillteanais sna blianta sular síníodh CBCA in 2012, EUR 148 milliún in 2010 agus EUR 100 milliún in 2011, de réir thuarascáil bhliantúil DB Cargo 2011, gur ghin DB Cargo brabúis níos mó ná EUR 500 milliún idir 2006 agus 2008 (féach aithris (117). Thairis sin, de réir thuarascálacha bliantúla DB Cargo, rinneadh brabúis agus, dá bhrí sin, aistríodh brabúis, sna blianta 2001 go 2004 freisin ([132]). Mar a léirítear in Table 5, sa dá phlean lár téarma tuaradh go mbainfeadh DB Cargo a sprioc feidhmíochta amach (i dtéarmaí corrlach tuillimh roimh ús agus cáin) ar a laghad ag deireadh na tréimhse pleanála.

(384) I ndáil leis sin, d'fhéadfadh ionchas dlisteanach a bheith ann go nginfeadh DB Cargo brabúis agus, i bhfianaise ghlanluach láithreach dearfach na dtorthaí bunaithe ar phleananna lár téarma na tréimhse atá i gceist, is é conclúid an Choimisiúin nár tugadh buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo trí CBCA a shíniú in 2012.

5.1.3.1.2. An tréimhse go dtí deireadh 2016

(385) Is é deireadh an fhaid tosaigh 5 bliana an chéad phointe ama eile a ndearna an Coimisiún measúnú ar chomhréireacht mhargaidh an chumhdaigh caillteanais faoi CBCA ina leith. Is amhlaidh atá toisc nach bhféadfaí CBCA a fhoirceannadh laistigh den fhad tosaigh sin ach amháin ar chúiseanna tábhachtacha. Is é dul in éag an fhaid tosaigh sin an chéad phointe ama ina raibh cead ag ceachtar páirtí CBCA a fhoirceannadh. Tugann an Coimisiún dá aire go bhforáiltear leis an gcomhaontú go bhfuil cailliúint thromlach na gceart vótála in DB Cargo ina cúis thábhachtach le foirceannadh (féach aithris (48). Ní hamhlaidh a bhí, mar a shonraigh an Ghearmáin freisin (féach aithris (50)), agus, dá bhrí sin, níor spreagadh an chúis thábhachtach sin le linn na tréimhse tosaigh 5 bliana. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire freisin, de réir § 297 AktG, go bhfuil cúis thábhachtach ann go háirithe más rud é nach dócha go mbeidh an páirtí conarthach eile in ann a oibleagáidí faoin gconradh a chomhlíonadh ([133]). Foráiltear le CBCA nach mór do DB Cargo brabúis a aistriú agus nach mór do DB ML (agus DB AG ina dhiaidh sin) caillteanais a ghlacadh. Ós rud é gur aistríodh caillteanais, chomhlíon gach páirtí a oibleagáidí.

(386) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire an fhaisnéis a sholáthair an Ghearmáin maidir leis na treoirlínte maidir le cáin chorparáide. Cé go bhfágtar an cheist amach le mír (6) de R14.5 de na treoirlínte maidir le cáin chorparáide an mbeadh caillteanais leanúnacha ina gcúis thábhachtach le CBCA a fhoirceannadh le linn na chéad tréimhse 5 bliana, tuigeann an Coimisiún ó phointe 4 de mhír (5) de R14.5 nach cúis é go ngineann an fhochuideachta caillteanais go comhsheasmhach a bheadh ina bhacainn ar CBCA a fhorghníomhú ([134]). Dá bhrí sin, tuigeann an Coimisiún nach raibh aon chúis thábhachtach le foirceannadh ann freisin i ndáil leis sin. Dá bhrí sin, de réir thuiscint an Choimisiúin, ní raibh aon chúis thábhachtach ann a thabharfadh údar le foirceannadh luath CBCA.

([132]) Foinse: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (arna rochtain go deireanach an 15 Samhain 2024).

([133]) Foclaíocht bhunaidh '*Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen*'.

([134]) Foclaíocht bhunaidh '*Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B.* […] *die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet*.'

(387) Thairis sin, fiú dá mbeadh ceann de na páirtithe in ann an comhaontú a fhoirceannadh de bharr cúiseanna tábhachtacha, tá amhras ann go bhfoirceannfadh oibreoir geilleagair margaidh CBCA laistigh dá fhad tosaigh. Chomh maith leis an riosca go mbeadh foirceannadh den sórt sin neamhdhleathach, chiallódh foirceannadh CBCA go dtabharfadh an mháthairchuideachta rialaithe buntáistí áirithe CBCA suas, i.e. na buntáistí cánach a bhaineann leis an aontacht fhioscach agus leis an rialú díreach ar bhainistíocht na fochuideachta, in aghaidh buntáistí neamhchinnte a bhaineann le haistriú caillteanas féideartha amach anseo a sheachaint. Tá sé amhrasach go ndéanfadh máthairchuideachta é sin go gairid tar éis CBCA a shíniú. Is amhlaidh is mó atá ós rud é gur léirigh na pleananna lár téarma uile le linn an fhaid tosaigh agus, dá bhrí sin, bunús na gcinntí straitéiseacha, luach dearfach le haghaidh DB Cargo (féach aithris (391)).

(388) Bunaithe ar an modheolaíocht ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (378) agus (379), mheas an Coimisiún gur thart ar EUR 1 000 milliún a bhí i luach cothromais DB Cargo i dtéarmaí glanluacha láithrigh bunaithe ar phlean lár téarma 2015 (lena gcumhdaítear na blianta 2016-2020) agus thart ar EUR 2 185 mhilliún, bunaithe ar phlean lár téarma 2016 (lena gcumhdaítear na blianta 2017-2021).

(389) Mar a tharla i gcás phleananna lár téarma 2011 agus 2012, bhí coinne leis freisin go mbainfeadh DB Cargo amach ar a laghad an sprioc corrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin sa bhliain deiridh den tréimhse pleanála. Thairis sin, bhí coinne leis nach mbeadh an toradh ar chaipiteal a úsáidtear, leis an caveat nach soláthraítear an toradh ar chaipiteal a úsáidtear i bplean lár téarma 2016 ach do ghrúpa DB Cargo, go mór faoi bhun na sprice maidir le toradh ar chaipiteal a úsáidtear agus go mbeadh forbairt dhearfach ann thar an tréimhse pleanála.

(390) Cé go dtugann an Coimisiún dá aire, mar is léir ó Table 4, gur thearcfheidhmigh DB Cargo sa chéad tréimhse 5 bliana i gcomparáid leis an réamhaisnéis roimhe sin, toisc nár ghin DB Cargo ach caillteanais, níl aon fhianaise ar fáil don Choimisiún chun a chruthú gur léir go raibh toimhdí bunúsacha phleananna lár téarma 2015 nó 2016 mícheart. Thairis sin, tugadh isteach le plean lár téarma 2015 bearta chun DB Cargo a athchóiriú laistigh den chlár 'Zukunft Bahn'.

(391) Cé go ndéanann an Coimisiún measúnú ar an gcomhréireacht mhargaidh ag pointí straitéiseacha ama, i.e. (i) síniú CBCA, (ii) deireadh fhad tosaigh 5 bliana CBCA, agus (iii) tar éis an Staidéir ar lasta vaigíní aonair, ionadú bhainistíocht DB Cargo agus tabhairt isteach an chláir 'Starke Cargo', rinne an Coimisiún meastachán freisin ar luach cothromais DB Cargo bunaithe ar phleananna lár téarma na mblianta eile. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire go mbeadh an glanluach láithreach EUR 2 075 mhilliún, EUR 5 555 mhilliún faoi seach, bunaithe ar phleananna lár téarma 2013 agus 2014.

(392) Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nár tugadh buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo trí na caillteanais faoi CBCA a chumhdach le héifeacht ó dheireadh 2016, i.e. ar dhul in éag a théarma tosaigh.

5.1.3.1.3. Tréimhse ó 2020 ar aghaidh

(393) Ar deireadh, rinne an Coimisiún measúnú ar cé acu a ghníomhaigh nó nár ghníomhaigh DB AG mar oibreoir geilleagair margaidh trí na caillteanais a chumhdach tar éis dó bearta eile a chur chun feidhme cheana féin chun aghaidh a thabhairt ar chaillteanas leanúnach DB Cargo, i.e. tríd an Staidéar ar lasta vaigíní aonair a choimisiúnú, tríd an gclár 'Starke Cargo' a thabhairt isteach agus tríd an bhfoireann bainistíochta a ionadú (féach aithrisí (61) agus (66)). Dá bhrí sin, rinne an Coimisiún measúnú ar an gcomhréireacht mhargaidh bunaithe ar phlean lár téarma na bliana 2020.

(394) Rinne an Coimisiún measúnú ar luach cothromais DB Cargo, de réir na modheolaíochta ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (378) agus (379) agus bunaithe ar na sonraí a áirítear le pleananna lár téarma 2020 agus 2021. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil glanluach láithreach luach cothromais DB Cargo a eascraíonn as plean lár téarma 2020 agus a ríomhtar de réir na modheolaíochta a d'úsáid an Coimisiún diúltach, ag thart ar EUR -441 milliún. Mar sin féin, ní chuirtear an tairbhe cánachais féideartha (féach aithris (43)) san áireamh leis sin. Trí úsáid a bhaint as cur chuige coimeádach chun meastachán a dhéanamh ar an sciath cánach trí úsáid a bhaint as an ráta cánachais 30.5 % ([135]) a léirítear i dtuarascálacha bliantúla ghrúpa DB 2020 agus 2021 ([136]), mheas an Coimisiún go raibh luach cothromais DB Cargo i dtéarmaí glanluacha láithrigh thart ar EUR -259 milliún bunaithe ar phlean lár téarma 2020 (lena gcumhdaítear na blianta 2021-2025) ([137]). Ciallaíonn sé sin go dtabhódh infheisteoir caillteanais le haghaidh infheistíocht sa chuideachta bunaithe ar na réamhaisnéisí gnó a áirítear leis na pleananna lár téarma. Tugann an Coimisiún dá aire i ndáil leis sin gur mhéadaigh paindéim COVID-19 méid chaillteanais DB Cargo freisin. Mar sin féin, ní hé an damáiste ó phaindéim COVID-19 an t-aon fhoinse caillteanas agus tuigeann an Coimisiún go n-ionchorpraítear frithbhearta cheana féin i bplean lár téarma 2020 lena gcúiteofaí thart ar dhá thrian den damáiste.

(395) Meabhraíonn an Coimisiún, mar a shonraítear in aithris (66), i bhfianaise caillteanais mhéadaitheacha (féach Table 4), gur chuir DB AG bainistíocht nua i bhfeidhm ag DB Cargo in 2020, mar aon le clár a thabhairt isteach chun an chuideachta a fhilleadh ar inmharthanacht, a áiríodh cheana féin le plean lár téarma 2019 ('Starke Schiene', faoi seach maidir le DB Cargo: 'Starke Cargo'). Ciallaíonn sé sin go raibh céimeanna éagsúla glactha cheana féin ag an scairshealbhóir in DB Cargo (agus ní den chéad uair é, toisc gur seoladh cláir eile roimhe sin, mar shampla 'Zukunft Bahn') chun DB Cargo a athrú chun feabhais, cé nár éirigh leo. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh coinne a bheith ag an máthairchuideachta le feabhas ar sheasamh airgeadais DB Cargo, nó, agus tionchar diúltach phaindéim COVID-19 á chur san áireamh, ar a laghad gan meath soiléir ar an status-quo. Mar sin féin, d'ainneoin na ngníomhaíochtaí uile roimhe sin, tháinig meath ar luach DB Cargo agus d'éirigh sé diúltach i bplean lár téarma 2020. Is léir freisin ó phlean lár téarma 2020 nach rabhthas in ann an clár 'Starke Cargo', ar straitéis é a bhí bunaithe ar fhás méide, a bhaint amach a thuilleadh toisc gur fhan na méideanna a tuaradh i bplean lár téarma 2020 don tréimhse pleanála ar fad faoi bhun na méideanna a tuaradh i bplean lár téarma 2019, lenar tugadh isteach an clár 'Starke Cargo'.

(396) Tugann an Coimisiún dá aire go n-áirítear le pleananna lár téarma DB Cargo a ullmhaíodh ó bhí 2015 ann sainaithint rioscaí agus deiseanna breise a raibh dóchúlacht os cionn 40 % acu go dtiocfadh siad chun cinn; ní áirítear iad sin leis an gcás bunlíne ach sainaithnítear iad mar sin féin i bhfianaise inchreidteacht a dtarlaithe. Níor áiríodh aon deis bhreise den sórt sin le plean lár téarma 2020. Sainaithníodh leis, áfach, rioscaí breise (féach aithris (58)). Ba rioscaí móra de réir cineáil iad na rioscaí sin, toisc go gciallódh siad tionchar diúltach carntha ar thuilleamh roimh ús agus cáin ghrúpa DB Cargo don tréimhse pleanála de EUR -417 milliún (féach Figure 3), rud a chiallaíonn dá dtiocfadh na rioscaí sainaitheanta sin chun cinn, go dtiocfadh méadú thart ar 65 % ar an tuilleamh diúltach roimh ús agus cáin a tuaradh don tréimhse. Ciallaíonn sé sin go raibh sé réasúnta glacadh leis go mbeadh aon chlaonadh ón bplean diúltach agus nach mbeadh sé dearfach. Dá bhrí sin, bhí an riosca ann go dtearcfheidhmeodh DB Cargo arís, d'ainneoin go rabhthas ag tuar cheana féin go nginfeadh sé toradh diúltach don scairshealbhóir. Chuirfeadh scairshealbhóir dícheallach an riosca tearcfheidhmíochta sin san áireamh freisin.

(397) Thairis sin, coimisiúnaíodh staidéar in 2019 chun teacht ar réitigh chun aghaidh a thabhairt ar laigí na deighleoige lasta vaigíní aonair, a bhí ní hamháin ag tabhú caillteanais ó thaobh struchtúir de, ach a bhí, go deimhin, ar an rannchuiditheoir ba mhó le caillteanais bhliantúla DB Cargo (féach Table 6), (féach aithris (61)). Rinneadh an staidéar sin a dhátú i mí Dheireadh Fómhair 2019 agus leasaíodh é, go pointe áirithe, i mí Eanáir 2020. Dá bhrí sin, bhí sé ar fáil chun bonn eolais a chur faoi na cinntí a bhí le déanamh maidir leis an deighleog lasta vaigíní aonair.

([135]) Úsáideann an Coimisiún meánchostas ualaithe caipitil roimh cháin ghrúpa DB, mar a sholáthraítear i dtuarascálacha bliantúla bhliain an phlean lár téarma, chun an buntáiste cánach a lascainiú. Is toimhde coimeádach é sin toisc go bhfuil costas cothromais ghrúpa DB níos ísle ná costas cothromais a dheighleoige gnólachta lasta agus lóistíochta.

([136]) Sa chomhthéacs sin, meabhraíonn an Coimisiún go n-úsáidtear ráta cánach 15 % leis an dara tuarascáil ó E.CA le haghaidh caillteanas toisc go nglactar leis gur féidir 50 % a aithint mar thabhairt ar aghaidh caillteanais ag ráta cánach 30 %, agus 12 % le haghaidh torthaí dearfacha de bharr thabhairt ar aghaidh an chaillteanais (féach aithris (126)).

([137]) Tugann an Coimisiún dá aire freisin nach bhfuil an glanluach láithreach diúltach teoranta do phlean lár téarma 2020, ach, bunaithe ar phlean lár téarma 2021 (lena gcumhdaítear na blianta 2022-2026), bheadh an glanluach láithreach diúltach freisin ag thart ar EUR -166 mhilliún.

Tugann an Coimisiún dá aire, maidir le torthaí an staidéir ar lasta vaigíní aonair, gur bhain ceithre cinn de na sé chritéar a úsáideadh chun measúnú a dhéanamh ar na roghanna straitéiseacha féideartha le critéir bheartais phoiblí ([138]). Measann an Coimisiún nach gcuirfeadh scairshealbhóir príobháideach na tairbhí don gheilleagar náisiúnta ná na tairbhí éiceolaíocha san áireamh mar chritéir chinntitheacha dá anailís. Ar an gcaoi chéanna, ní comaoin a bheadh ábhartha do scairshealbhóir príobháideach í an fhreagracht speisialta as foireann DB Cargo a choinneáil ar bun mar chuideachta atá faoi úinéireacht stáit. Thairis sin, is cosúil go bhfuil an tionchar a bheadh ag an rogha a roghnaíodh ar an gcóras iarnróid (intíre agus Eorpach) níos ábhartha don Stát freisin toisc go mbaineann sé leis an mbonneagar ach freisin leis an gcion módach (mar shampla déanann sé measúnú dearfach ar aistriú módach chuig iompar d'iarnród). É sin ráite, is cosúil go n-áirítear leis freisin gnéithe áirithe atá tábhachtach do scairshealbhóir príobháideach, amhail an tionchar ar dheighleoga eile, i.e. traenacha aonaid agus iompar traschórais. Ní bheadh ach dhá chritéar, i.e. suíomh straitéiseach DB Cargo agus airgeadas DB Cargo, curtha san áireamh ag infheisteoir príobháideach (féach aithris (64)). Is é an ceann is tábhachtaí den dá chritéar sin an tionchar ar airgeadas DB Cargo, toisc gurb é sin an bonn sa deireadh le cruthú luacha don scairshealbhóir. I ndáil leis sin, mar a léirítear i bhFíor 4, bheadh laghdú ar dheighleog ghnólachta an lasta vaigíní aonair ina rogha a raibh an tionchar is dearfaí aici ar airgeadas DB Cargo.

(398) Roghnaíodh straitéis dhifriúil, áfach. Ba straitéis í sin a d'fhágfadh, cé go n-áireofaí ioncaim ó thacaíocht Stáit don deighleog lasta vaigíní aonair cheana féin (féach aithris (68)), go bhfanfadh an deighleog sin ag tabhú caillteanais go hilbhliantúil ar an leibhéal oibríochtúil (i.e. tuilleamh roimh ús agus cáin), mar a léirítear i bhFíor 5 (i bplean lár téarma 2021, rinneadh athbhreithniú ar an bhfigiúr chun go dtosódh an deighleog lasta vaigíní aonair de bheith ag giniúint tuilleamh dearfach roimh ús agus cáin in 2026, ach bunaithe ar thacaíocht airgeadais mhór leanúnach ón stát, féach Fíor 7).

(399) Tuigeann an Coimisiún go n-áitítear go raibh an rogha sin bunaithe go páirteach ar gan naisc líonra a bhriseadh (féach aithris (66)) chun iarmhairtí diúltacha líonra a sheachaint (agus costais mhéadaithe dá bhrí sin), rud ar cosúil gur ábhar imní dlisteanach é. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go mbeartaítear go beacht leis an bplean athstruchtúrúcháin atá ann faoi láthair, tar éis theagmhais 2021, áfach, athruithe ar an gcóras táirgthe lena ndíscaoiltear idirnaisc idir deighleoga gnólachta (féach aithris (262)), de réir mar is gá, rud a d'fhéadfadh amhras a chaitheamh ar a réasúnta atá sé gan rogha níos luaithe a dhéanamh don chás dírithe.

(400) Thairis sin, is cosúil go n-áirítear leis an bplean ní hamháin cabhair a eascraíonn as an scéim a bhaineann le '*Anlagenpreisförderung*' (tacaíocht do chomhdhéanamh traenach) ach cabhair bhreise don ghnó lasta vaigíní aonair, ós rud é go sáraíonn an méid EUR 246 mhilliún in Figure 6 buiséad iomlán na scéime sin de EUR 200 milliún (féach aithris (67)). Níor tháinig cabhair bhreise i gcrích ach in 2024 (féach fonóta 74) agus, mar sin, tá amhras mór ann faoina réasúnta atá sé sruthanna ioncaim den sórt sin a áireamh leis an bpleanáil.

(401) Rinne an Coimisiún measúnú freisin ar an nglanluach láithreach bunaithe ar na pleananna lár téarma idir deireadh fhad tosaigh CBCA agus 2020, i.e. pleananna lár téarma 2017 go 2019. Tugann an Coimisiún dá aire go mbeadh glanluach láithreach chothromas DB Cargo, bunaithe ar phleananna lár téarma 2017 agus 2018, dearfach agus thart ar EUR 1 888 milliún ann in 2017 agus thart ar EUR 1 883 mhilliún ann in 2018. Tá an glanluach láithreach atá bunaithe ar phlean lár téarma 2019, áfach, neamhchonclúideach. Bunaithe ar an modheolaíocht ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (378) agus (379), bheadh glanluach láithreach diúltach agus thart ar EUR -108 milliún ann. Mar sin féin, mar a shonraítear in aithris (407), bunaithe ar mhodheolaíocht beagán difriúil, bheadh cothromas DB Cargo mar ghlanluach láithreach beagán dearfach agus thart ar EUR 34 mhilliún ann. Dá bhrí sin, tá an measúnú atá bunaithe ar phlean lár téarma 2019 neamhchonclúideach, agus é mar éifeacht leis sin nach féidir leis an gCoimisiún a dheimhniú, i bhfianaise an phlean lár téarma sin, go gcuirfeadh scairshealbhóir príobháideach réasúnach deireadh le CBCA cheana féin. Mar sin féin, léiríonn an plean lár téarma sin treocht dhiúltach cheana féin.

(402) Bunaithe ar na cúiseanna a leagtar amach thuas, agus i gcomhthéacs chaillteanais DB Cargo a bhí ag síormhéadú, agus an fíoras go raibh bearta eile amhail athrú ar bhainistíocht agus ar an straitéis ghnó tugtha isteach cheana féin, bheadh CBCA foirceanta ag oibreoir geilleagair margaidh stuama chun deireadh a chur le tionchar diúltach na gcaillteanas aistrithe don mháthairchuideachta agus freisin mar bhealach chun an chuideachta a smachtú a thuilleadh trí iallach a chur air foinsí éagsúla maoinithe a lorg ([139]).

([138]) Is iad sin, na critéir uimhrithe 1, 2, 5 agus 6, i.e.: (1) tairbhí don gheilleagar náisiúnta (tionchar ar an nGearmáin mar shuíomh tionsclaíoch), (2) tairbhí éiceolaíocha (tionchar ar inbhuanaitheacht an iompair lasta sa Ghearmáin), (5) tionchar ar phearsanra DB Cargo agus an 'fhreagracht speisialta' as fostaithe na cuideachta atá faoi úinéireacht stáit á cur san áireamh, agus (6) tionchar ar an gcóras iarnróid intíre agus Eorpach.

([139]) Cé go n-áitíonn an Ghearmáin go bhfuil éifeacht smachtaithe ag gné rialaithe CBCA (féach aithris (113)), tá amhras ar an gCoimisiún faoi éifeachtacht na ngnéithe sin, i bhfianaise mhainneachtain leanúnach DB Cargo spriocanna feidhmíochta a chomhlíonadh agus a chaillteanais bhliantúla leanúnacha (féach Tábla 4).

(403) Dá bhrí sin, i bhfianaise na tréimhse fógra 3 mhí roimh dheireadh na bliana fioscaí (féach aithris (51)) agus uainiú ullmhú na bpleananna lár téarma agus an chur i láthair do Bhord Maoirseachta DB Cargo, agus do DB AG (féach aithris (54)), bheadh éifeacht ag cinneadh a dhéanamh maidir le foirceannadh CBCA ar a luaithe tar éis phlean lár téarma 2020 a ullmhú ag deireadh 2021, agus ní chumhdófaí go huathoibríoch a thuilleadh na caillteanais a thabhaigh DB Cargo in 2022.

(404) Maidir leis an gcéad tuarascáil ó E.CA agus leis an dara tuarascáil ó E.CA, tugann an Coimisiún dá aire nach n-áirítear ach leis an dara tuarascáil ó E.CA cainníochtú ar an mbrabúsacht (i dtéarmaí glanluach láithreach) do scairshealbhóir DB Cargo. Thairis sin, coimisiúnaíodh na tuarascálacha *ex post* tar éis chumhdach na gcaillteanas, ionas gur fianaise é a cuireadh ar fáil tar éis don scairshealbhóir cinneadh a dhéanamh na caillteanais atá i gceist a chumhdach.

(405) Tugann an Coimisiún dá aire go n-úsáidtear modheolaíocht beagán difriúil leis an dara tuarascáil ó E.CA chun glanluach láithreach DB Cargo a ríomh trí Shreabha Airgid Saor in Aisce chuig an nGnólacht a úsáid, Sreabha Airgid Saor in Aisce chuig an nGnólacht go DB AG sa chás seo. Ós rud é nár cumhdaíodh an tréimhse 2019 nó ina dhiaidh sin le tuarascáil E.CA ina mheasúnú cainníochtúil, ríomh an Coimisiún an glanluach láithreach freisin bunaithe ar Shreabha Airgid Saor in Aisce chuig an nGnólacht agus na toimhdí céanna á n-úsáid aige maidir leis na sochair chánach agus an ráta lascaine (meánchostas ualaithe caipitil iarchánach na deighleoige iompair lasta agus lóistíochta) mar atá i dtuarascáil E.CA (féach aithrisí (126) agus (127)).

(406) Mar is gnách agus luach cothromais á chinneadh agus Sreabha Airgid Saor in Aisce chuig an nGnólacht á úsáid mar bhonn leis an nglanluach láithreach, ríomh an Coimisiún an difríocht idir luach intreach fiontair agus glanfhiachas mar luach intreach cothromais DB Cargo ([140]).

(407) Bunaithe ar an modheolaíocht ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (405) agus (406), bheadh luach cothromais DB Cargo mar ghlanluach láithreach in 2019 thart ar EUR 34 mhilliún, thart ar EUR - 1 852 mhilliún in 2020, agus thart ar EUR - 1 445 mhilliún in 2021. Fiú dá gcuirfí san áireamh go dearfach seachaint thart ar EUR 1.5 billiún i gcostais scoir don deighleog lasta vaigíní aonair, mar a mheastar sa dara tuarascáil ó E.CA, bheadh luach chothromas DB Cargo fós diúltach. Dá bhrí sin, trí úsáid a bhaint as an modheolaíocht éagsúil sin, ní chaitear amhras ar na torthaí go ndéanfadh infheisteoir stuama i ngeilleagar an mhargaidh CBCA a fhoirceannadh le héifeacht ó dheireadh 2021.

(408) Maidir le hargóint na Gearmáine go ngníomhaíonn scairshealbhóir atá ann cheana ar bhealach difriúil ná infheisteoir nua (féach aithris (116)), aontaíonn an Coimisiún, ar an iomlán, gurb amhlaidh atá. Cuireann an Coimisiún a sheasamh thuas san áireamh freisin, ós rud é nár aistrigh DB Cargo aon bhrabús chuig DB AG ó bhí 2008 ann agus nár ghin sé ach caillteanais a bhí le cumhdach ag a mháthairchuideachta (féach Table 4). Aontaíonn an Coimisiún freisin go gcuirfeadh scairshealbhóir atá ann cheana teip leanúnach DB Cargo a spriocanna feidhmíochta a bhaint amach san áireamh ina phróiseas cinnteoireachta. Tugann an Coimisiún dá aire, i ndáil leis sin, go ndearna DB AG iarrachtaí atá ar fáil do scairshealbhóir atá ann cheana, i.e. cláir athstruchtúraithe a thabhairt isteach nó bainistiú DB Cargo a athrú, chun go mbeadh DB Cargo inmharthana arís. Tá sé réasúnta a mheas go mbeadh na hiarrachtaí sin déanta ag scairshealbhóir atá ann cheana, i bhfianaise bhuntáistí na haontachta fioscaí freisin. Mar sin féin, ní bheadh sé sin déanta aige ar feadh tréimhse éiginnte, go háirithe nuair a theip ar na hiarrachtaí torthaí dearfacha a sholáthar. I ndáil leis sin, meabhraíonn an Coimisiún go mbeadh luach cothromais DB Cargo 2019 mar ghlanluach láithreach thart ar nialas agus go dtiocfadh meath breise air go luach diúltach d'ainneoin na n-iarrachtaí uile a rinneadh roimhe sin le plean lár téarma 2020. Ciallaíonn sé sin nár éirigh le haon ghníomhaíocht a rinneadh roimhe seo, ó 2015 ar aghaidh cheana féin leis an gclár 'Zukunft Bahn'. Dá bhrí sin, tá sé réasúnta glacadh leis go ndéanfadh scairshealbhóir príobháideach réasúnach CBCA a fhoirceannadh a luaithe is léir go mbeadh luach a infheistíochta diúltach, fiú faoi thoimhdí plean agus gan na torthaí stairiúla iarbhír a chur san áireamh.

(409) Thairis sin, maidir le hargóint na Gearmáine gur ghlac an Coimisiún leis i gcás eile nár thug cúiteamh ar chaillteanais ilbhliantúla buntáiste eacnamaíoch (féach aithris (115), meabhraíonn an Coimisiún nach mór a mheasúnú a bheith bunaithe ar fhíorais an cháis shonraigh amháin. Dá bhrí sin, tá an argóint neamhábhartha. É sin ráite, bhain an cás a thagair an Ghearmáin dó le haerfoirt Schönefeld, Tegel, agus Tempelhof Bheirlín. Sa chás sin, thug an Coimisiún dá aire in aithris (179) dá Chinneadh lena gcinntear nach cabhair iad na bearta lena bhféadfadh coinne a bheith ag FBS

([140]) Tugann an Coimisiún dá aire nár ríomh E.CA an difríocht idir an luach intreach fiontair agus an glanfhiachas, gan ach luach fiontair DB Cargo a ríomh seachas a luach cothromais.

go sáródh *'tairbhí fadtéarmacha — oscailt rathúil agus oibriú brabúsach aerfoirt aonair nua le haghaidh cheirtleán Bheirlín (móide na brabúis ionchasacha ó oibríochtaí Schönefeld tar éis roinnt blianta de chur chun feidhme straitéis LCC) — na caillteanais arna gcarnadh ag Schönefeld roimh oscailt BER'*. Sa chomhthéacs sin, níl staid DB Cargo, nach raibh coinne le haon athrú mór fadtéarmach ina leith, amhail oscailt aerfort Bheirlín-Brandenburg (BER), inchomparáide in aon chor le staid an cháis a luaigh an Ghearmáin.

(410) Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid, tar éis phlean lár téarma 2020, go ndéanfadh infheisteoir sa i ngeilleagar an mhargaidh CBCA a fhoirceannadh le héifeacht ó dheireadh 2021. Ciallaíonn sé sin go dtugann cumhdach caillteanais uathoibríoch na mblianta 2022 agus ina dhiaidh sin buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo arb é, in éineacht lena fhochuideachtaí a gcomhdhlúthaíonn DB Cargo a gcaillteanais nó a mbrabúis ina chuntais chorparáideacha, tairbhí an bhuntáiste sin.

(411) Mar a luaigh an Chúirt Bhreithiúnais, nuair atá cabhair aonair i gceist, is leor, i bprionsabal, an buntáiste eacnamaíoch a shainaithint chun tacú leis an toimhde go bhfuil beart roghnaitheach ([141]). Tá sé sin amhlaidh beag beann ar cibé an bhfuil oibreoirí ar na margaí ábhartha atá i staid inchomparáide fíorasach agus dlí. Ós rud é nach ndeonaítear an buntáiste sin ach do DB Cargo mar an tairbhí aonair, tá an buntáiste eacnamaíoch roghnaitheach.

5.1.3.2. Cumhdach páirteach BEV ar luach saothair státseirbhíseach a fhostaíonn DB Cargo ('Beart 4')

(412) Cuimsítear le hAirteagal 107(1) CFAE bearta lena laghdaítear, i bhfoirmeacha éagsúla, na hualaí a bhíonn le hiompar ag gnóthas de ghnáth agus, dá bhrí sin, ní fóirdheontais iad i mbrí bheacht an téarma ach tá siad ar aon dul leo ó thaobh cineáil agus éifeachta de ([142]). Ní dhéantar idirdhealú le hAirteagal 107(1) CFAE idir bearta idirghabhála Stáit faoi threoir a gcúiseanna ná a n-aidhmeanna, ach sainítear iad i ndáil lena n-éifeachtaí ([143]).

(413) Tugann an Coimisiún dá aire gurb é an toradh atá ar Bheart 4 córas inar aistríodh gach oifigeach iarnróid a bhí fostaithe ag iarnróid phoiblí na Gearmáine chuig eintiteas sonrach Stáit a d'eascair as cumasc idir Deutsche Bundesbahn agus Deutsche Reichsbahn — BEV — atá freagrach as na tuarastail agus na sochair eile a íoc go díreach leis na hoifigigh ábhartha. Bainistíonn BEV ciste árachais sláinte na n-oifigeach iarnróid agus pinsin na foirne atá ar scor freisin. Cuireadh an córas sin i bhfeidhm tráth a cruthaíodh DB AG mar chuideachta iarnróid chónaidhme nua a bunaíodh faoin dlí príobháideach in 1994, is é sin 13 bliana roimh léirscaoileadh iomlán an mhargaidh lasta iarnróid in 2007, agus níor modhnaíodh go substaintiúil é ó shin (aithris (77) ([144]).

(414) Ar bhonn fhorálacha Airteagal 143a de Bhunreacht Chónaidhme na Gearmáine agus §§ 12, 21 agus 23 DBGrG, sanntar na hoifigigh iarnróid atá fostaithe go foirmiúil ag BEV do DB AG ar íocaíocht, a ríomhtar a méid ar bhonn aonair agus coincréiteach do gach oibrí sannta agus a íocann DB AG go bliantúil le BEV. Leithdháileann DB AG oifigigh iarnróid a shanntar dó ar a fhochuideachtaí, lena n-áirítear DB Cargo. Tá DB Cargo ag aisíoc na gcostas foirne d'oifigigh iarnróid le DB AG, a aistríonn an íocaíocht sin chuig BEV.

(415) Ina theannta sin, léiríonn fianaise a chuir an Ghearmáin isteach go bhfuil BEV ag sannadh oifigigh iarnróid freisin do ghnóthais eile ar iomaitheoirí DB AG iad. Tá na sanntaí teoranta sin deonach, sa mhéid is nach bhfuil siad bunaithe ar fhorálacha DBGrG ach ar fhorálacha § 29 de BBG amháin, lena gceanglaítear toiliú an oifigigh ábhartha (féach aithris (77)).

([141]) Féach breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 4 Meitheamh 2015, *an Coimisiún* v *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, mír 60.
([142]) Breithiúnais na Cúirte Breithiúnais an 15 Márta 1994, *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, mír 13 agus an 11 Iúil 1996, *SFEI agus Eile*, C-39/94, EU:C:1996:285, mír 58.
([143]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 26 Deireadh Fómhair 2016, *Orange v an Coimisiún*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, mír 38.
([144]) Maidir le modhnuithe teoranta ar § 21 DBGrG, féach fonóta 48.

(416) Ar bhonn §§ 21(1) agus 23 DBGrG, ní mór na híocaíochtaí atá le déanamh ag DB AG le BEV le haghaidh gach oifigigh iarnróid aonair a shanntar a ríomh de réir an phrionsabail 'als-ob-Kosten' ('prionsabal costais amhail is'), rud a chiallaíonn go bhfuil a mhéid bunaithe ar chostais foirne oibrithe inchomparáide DB AG a earcaítear ar an margadh saothair, *amhail is* gur earcaigh DB AG na hoifigigh shannta as an nua. Áirítear leis na híocaíochtaí sin gach gné de luach saothair oibrí atá fostaithe faoi chomhaontú comhchoiteann ábhartha, is é sin bunphá agus liúntais ábhartha agus ranníocaíochtaí fostóirí le scéimeanna slándála sóisialta sainordaitheacha. Baineann na ranníocaíochtaí sin, go háirithe, le scéimeanna pinsean, árachas sláinte, timpiste agus dífhostaíochta, tobhach cúraim fhadtéarmaigh, tobhach máithreachais agus tobhach dócmhainneachta. Mar thoradh ar chur i bhfeidhm an phrionsabail, cuirtear roinnt muirear agus tobhach a tugadh isteach tar éis chruthú DB AG agus atá mar chuid de chostais foirne oibrithe conarthacha leis na costais a aisíocann DB AG le BEV freisin. Ar an taobh eile, cumhdaíonn BEV na costais a eascraíonn as na difríochtaí struchtúracha sa luach saothair agus as gnéithe speisialta dhlí na seirbhíse poiblí i gcomparáid le dlí an tsaothair phríobháidigh. Ar deireadh, áirítear freisin leis na híocaíochtaí le BEV costais a bhaineann le riarachán acmhainní daonna (aithris (79)).

(417) Tá feidhm ag na rialacha ar a dtugtar tuairisc in aithris (416) freisin maidir le DB Cargo, a aisíocann le DB AG costais foirne na n-oifigeach iarnróid a leithdháiltear air. Sholáthair an Ghearmáin fianaise a bhaineann le cur chun feidhme an phrionsabail 'als-ob-Kosten' sa chleachtas laistigh de DB Cargo, i bhfoirm táblaí lena ndéantar comparáid idir caiteachas foirne d'oibrithe aonair ar conradh a fhostaítear go díreach ar mhargadh an tsaothair agus caiteachas foirne d'oifigigh a shanntar ó BEV i gcás gairmiúil comhchosúil (aois, feidhmeanna, cáilíochtaí agus grúpa pá comhchosúil). Léiríonn an fhianaise a soláthraíodh go ndéantar costais foirne na n-oibrithe ábhartha ar conradh agus na costais foirne nach mór do DB Cargo — trí DB AG — a íoc le BEV i gcomaoin na n-oifigeach sannta a ríomh de réir na modheolaíochta céanna, go n-áirítear leo na gnéithe céanna, go háirithe sciar céanna na bhfostóirí de ranníocaíochtaí slándála sóisialta éigeantacha agus go bhfuil siad, *in fine*, ar mhéid comhchosúil. Mar chonclúid, de thoradh chur chun feidhme an phrionsabail 'als-ob-Kosten', léiríonn na costais foirne nach mór do DB Cargo a aisíoc le BEV as na hoifigigh iarnróid shannta praghas an mhargaidh le haghaidh baill foirne a bhfuil cáilíochtaí ábhartha acu.

(418) Ina theannta sin, léirigh an Ghearmáin go bhfuil BEV ag sannadh oifigigh iarnróid do ghníomhaireachtaí stáit eile agus, níos tábhachtaí fós, d'iomaitheoirí DB AG. I gcásanna den sórt sin, ar an gcaoi chéanna le cás DB AG agus DB Cargo, tá BEV ag cumhdach na coda de na costais foirne a bhaineann go sonrach le córas reachtúil na n-oifigeach lena mbaineann ar bhonn comhaontuithe a tugadh i gcrích ar bhonn aonair lena léirítear an prionsabal 'als-ob-Kosten' mar a leagtar síos in § 21(1) DBGrG ([145]). Dá thoradh sin, ní chuireann na costais foirne shonracha sin ualach ar bhuiséid an ghnóthais ábhartha. Cé go bhfuil an cleachtas sin teoranta, léiríonn sé, mar ábhar prionsabail, go ndéantar sannadh na n-oifigeach iarnróid atá fostaithe ag BEV — bíodh sin do DB AG nó dá iomaitheoirí — ar phraghas an mhargaidh.

(419) Thairis sin, contrártha do líomhaintí an ghearánaigh, tá difríocht mhór idir Beart 4 agus an beart a mheas an Coimisiún i gCinneadh 2012/540/AE an 20 Nollaig 2011 i gcás SA.22553, C 25/08 (ex NN 23/08) — athchóiriú ar na socruithe maidir le maoiniú phinsin scoir na státseirbhíseach atá ag obair do France Télécom arna chur chun feidhme ag Poblacht na Fraince i bhfabhar France Télécom ([146]) ('Cinneadh Orange'), a dheimhnigh Cúirteanna an Aontais ([147]). Ar an gcéad dul síos, ba é an beart a scrúdaíodh sa chinneadh sin dlí nach raibh infheidhme ach amháin maidir le France Télécom (a bhfuil Orange ina chomharba air) arbh é, mar iar-roinn den Aireacht Poist, Teileagraf agus Teileafóin, an t-aon fhostóir státseirbhíseach san Aireacht sin a raibh sé de cheangal ar Stát na Fraince, in éineacht le La Poste, íocaíocht pinsean a áirithiú ina leith ([148]). Is éard a bhí sa bheart modhnú ar dhlí *ad hoc* France Télécom 1990 ([149]) lenar foráladh, i measc nithe eile, d'oibleagáid ar France Télécom pinsin státseirbhíseach arna bhfostú ag France Télécom a aisíoc leis an Stát. Leis an modhnú a tugadh isteach in 1996, saoradh France Télécom ó dhliteanas pinsin as an ualach measta a bhaineann leis na pinsin a sheirbhísiú ar deireadh, agus saoradh freisin na forálacha cuntasaíochta is gá a breacadh chun aghaidh a thabhairt ar an dliteanas, agus laghdaíodh méid an chúitimh sin go mór, rud a d'fhág France Télécom i staid níos fabhraí ná an staid a d'eascair as dlí 1990. Ar an dara dul síos, thug an Coimisiún faoi deara nár áirithíodh leis an mbeart a scrúdaíodh i

([145]) Aighneachtaí na Gearmáine an 21 Aibreán 2022 agus an 27 Meán Fómhair 2024.
([146]) IO L 279, 21.8.2012, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Breithiúnais na Cúirte Ginearálta an 26 Feabhra 2015, *Orange v an Coimisiún*, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117 agus na Cúirte Breithiúnais an 26 Deireadh Fómhair 2016, *Orange v an Coimisiún*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Féach aithrisí (98) agus (138) de Chinneadh Orange.
([149]) Dlí Uimh. 90-568 an 2 Iúil 1990.

gCinneadh Orange go raibh na muirir shóisialta a d'íoc France Télécom coibhéiseach le muirir shóisialta a iomaitheoirí. Go háirithe, ríomhadh an ranníocaíocht a d'íoc France Télécom bunaithe ar ráta nach n-áirítear leo ach na ranníocaíochtaí a chomhfhreagraíonn do rioscaí coiteanna fostaithe atá faoi réir dhlí an tsaothair phríobháidigh choitinn agus státseirbhíseach agus, mar thoradh air sin, gan na ranníocaíochtaí a chomhfhreagraíonn do na rioscaí neamhchoiteanna a raibh ar iomaitheoirí — nó France Télécom d'fhoireann nach seirbhíseach sibhialta í — ranníocaíocht a dhéanamh ina leith a chur san áireamh, amhail dífhostaíocht nó neamhíocaíocht pá i gcás dhócmhainneacht an fhostóra.

(420) Os a choinne sin, is cuid de chóras é Beart 4 ina raibh oifigigh iarnróid an Stáit fostaithe ó thús an phróisis chlaochlaithe iarnróid Chónaidhme ag eintiteas Stáit ar leith a bhí ag gníomhú mar ghníomhaireacht a ligeann ar fostú iad faoi na coinníollacha céanna le DB AG (agus ar deireadh lena fhochuideachtaí) agus le gnóthais eile. Tá an córas sin infheidhme maidir le DB AG ó bunaíodh é in 1994 agus níor modhnaíodh riamh é ar bhealach a chuirfeadh feabhas ar staid DB AG nó a fhochuideachtaí ([150]). Ina theannta sin, déantar an luach saothair atá le híoc mar mhalairt ar an lucht saothair a sholáthraíonn BEV do DB AG agus dá iomaitheoirí araon a ríomh ar bhonn aonair agus coincréiteach do gach ball foirne agus léiríonn sé costais margaidh na mball foirne atá cáilithe ar an gcaoi chéanna, toisc go n-áirítear leis gnéithe uile na gcostas a íocann fostóir as an bhfoireann sin a fhostaítear ar an margadh. Níos tábhachtaí fós, áirítear le luach saothair atá le híoc le BEV ranníocaíochtaí leis na scéimeanna slándála sóisialta lena gcumhdaítear na rioscaí uile a thabhaíonn fostaithe na hearnála príobháidí (féach aithris (416)).

(421) Mar chonclúid, ní féidir a mheas go dtagann buntáiste roghnaitheach as Beart 4 de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE le haghaidh DB AG ná le haghaidh cuideachtaí a bhaineann le grúpa DB amhail DB Cargo.

(422) Ós rud é nach féidir a shuí gurb ann do bhuntáiste, atá ar cheann de na coinníollacha carnacha maidir le cabhair a bheith ann, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nach bhfuil státchabhair i gceist le Beart 4.

5.1.4. *Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil*

(423) Faightear go ginearálta go bhfuil saobhadh iomaíochta de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ann nuair a thugann an Stát buntáiste airgeadais do ghnóthas in earnáil léirscaoilte ina bhfuil iomaíocht nó ina bhféadfadh iomaíocht a bheith ([151]). Soláthraíonn DB Cargo seirbhísí lasta iarnróid sa Ghearmáin agus i mBallstáit eile, ina soláthraíonn gnóthais eile seirbhísí den sórt sin in iomaíocht le DB Cargo, go háirithe tar éis léirscaoileadh na seirbhísí lasta iarnróid sa mhargadh inmheánach (féach fonóta 39). Dá bhrí sin, is dócha go bhféadfaidh Beart 1, a mhéid a fhaightear amach go soláthraíonn sé buntáiste roghnaitheach do DB Cargo iomaíocht a shaobhadh nó saobhadh a bhagairt agus difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.1.5. *An chonclúid maidir le cabhair a bheith ann*

(424) I bhfianaise na mbreithnithe a leagtar amach i Roinn 5.15.1, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go mbaineann státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE le Beart 1 le haghaidh na tréimhse ón 1 Eanáir 2022. Os a choinne sin, ní státchabhair iad Bearta 2, 3 agus 4, ná Beart 1 le haghaidh na tréimhse go dtí deireadh 2021, de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.2. **Cabhair nua**

(425) D'ainneoin argóintí na Gearmáine a bhaineann le cáiliú na gceithre bheart a ndearnadh imscrúdú orthu mar chabhair atá ann cheana, ní mór don Choimisiún scrúdú iomlán a dhéanamh, as a stuaim féin, an cabhair nua nó cabhair atá ann cheana é an beart a cháiligh sé mar bheart as ar eascair státchabhair, i.e. CBCA.

(426) De bhun Airteagal 1, pointe (c), den Rialachán Nós Imeachta, ciallaíonn cabhair nua gach cabhair nach cabhair atá ann cheana í, lena n-áirítear athruithe ar chabhair atá ann cheana.

([150]) Féach fonóta 48.

([151]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, pointe 187 agus an cásdlí a luaitear.

(427) Tugadh CBCA atá faoi scrúdú i gcrích ar feadh tréimhse tosaigh 5 bliana agus ina dhiaidh sin cuireadh síneadh bliana breise leis go huathoibríoch ag deireadh gach bliana airgeadais (féach aithris (51). Léiríodh leis an anailís ar chomhréireacht mhargaidh CBCA nár thug CBCA buntáiste roghnaitheach do DB Cargo ach ó 2022 (féach aithris (393) go (411)) agus nach féidir CBCA a mheas mar bheart státchabhrach de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ach ón nóiméad sin.

(428) I gcomhréir leis an gcásdlí bunaithe, cruthaítear cabhair nua le síneadh a chur le fad na cabhrach atá ann cheana atá éagsúil leis an gcabhair a síníodh ([152]), go háirithe nuair a bhíonn méadú buiséid ag gabháil leis an síneadh sin chun tacú léi ([153]). Dá bhrí sin, maidir leis an argóint a chuir an Ghearmáin chun cinn ar dá réir nach raibh in CBCA 2012 ach síneadh ar CBCAnna roimhe sin a bhí i bhfeidhm ó bhí 1999 ann, tugann an Coimisiún dá aire gur gníomh dlí é CBCA atá éagsúil go soiléir ó aon chomhaontú comhchosúil a tugadh i gcrích roimhe sin idir DB Cargo agus a mháthairchuideachta; beidh feidhm aige i dtréimhse nua ama agus beidh acmhainní nua i gceist leis seachas na hacmhainní a slógadh faoi aon chomhaontú a bhí ann roimhe. Is amhlaidh atá maidir le faduithe intuigthe bliantúla CBCA tar éis dá théarma tosaigh dul in éag. Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur tháinig athrú ar na páirtithe sa chomhaontú sin freisin in 2016, tar éis an chumaisc idir DB AG agus DB ML (aithrisí (14), (45) agus (46)), lena n-athraítear freisin in-fhorfheidhmitheacht agus cothromaíocht leasanna na bpáirtithe ann i gcomparáid le comhaontuithe roimhe sin. Mar thoradh air sin, más ann d'aon CBCA a bhí ann roimhe sin lena gcumhdaítear tréimhsí éagsúla ama, ní cháilíonn CBCA atá i gceist (lena n-áirítear a fhaduithe intuigthe) mar chabhair atá ann cheana dá thoradh sin.

(429) Ina theannta sin, ba cheart a thabhairt faoi deara nach bhfuil Airteagal 1 (b)(v) den Rialachán Nós Imeachta infheidhme maidir le CBCA. Go deimhin, tá feidhm ag an bhforáil sin maidir le bearta nár chabhair iad nuair a cuireadh i bhfeidhm iad, agus a tháinig chun bheith ina gcabhair ina dhiaidh sin de bharr éabhlóid an mhargaidh inmheánaigh, gan athrú a bheith déanta uirthi ag an mBallstát. Os a choinne sin, d'eascair státchabhair as leanúint de CBCA, ní de bharr aon éabhlóid ar an margadh inmheánach ach de bharr dheacrachtaí intreacha DB Cargo, rud a d'fhág go raibh caillteanais den sórt sin ann nárbh fhéidir a mheas a thuilleadh go raibh leanúint den chomhaontú sin i gcomhréir leis an margadh (féach aithrisí (393) go (411)).

5.3. **Dleathacht na cabhrach**

(430) I gcomhréir le hAirteagal 108(3) CFAE, ba cheart an Coimisiún a chur ar an eolas faoi aon phlean chun cabhair nua a dheonú agus níor cheart é a chur i bhfeidhm roimh údarú ón gCoimisiún. Cuireadh an chabhair atá faoi scrúdú i bhfeidhm trí cheart in-fhorfheidhmithe a chruthú do DB Cargo go n-aistreofaí a bhrabúis nó a chaillteanais éifeachtacha arna dtabhú ó 2022 chuig DB AG, sula bhformheasfadh an Coimisiún é. Dá bhrí sin, sháraigh údaráis na Gearmáine a n-oibleagáidí faoi Airteagal 108(3) CFAE. Dá bhrí sin, is cabhair neamhdhleathach é Beart 1, a mhéid a cháilíonn sé mar státchabhair ó 2022 ar aghaidh.

5.4. **Comhoiriúnacht na cabhrach leis an margadh inmheánach**

(431) Foráiltear le hAirteagal 107(3), pointe (c) CFAE, go bhféadfar a mheas go bhfuil cabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, is é sin cabhair chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú, i gcás nach ndéanann cabhair den sórt sin dochar do dhálaí trádála a d'fhágfadh iad bheith bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(432) Dá réir sin, chun bheith in ann a mheas go bhfuil sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE, le Státchabhair ní mór dhá choinníoll a chomhlíonadh: (i) ní mór í a bheith beartaithe chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó réimsí eacnamaíocha áirithe a éascú, agus (ii) níor cheart dochar a dhéanamh léi do choinníollacha trádála a mhéid atá bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(433) Tá an dá choinníoll gan dochar don fhíoras nach mór comhlíontacht le dlí an Aontais a áirithiú leis na cinntí a ghlacann an Coimisiún ar an mbonn sin ([154]).

([152]) Féach breithiúnais an 26 Deireadh Fómhair 2016, *DEI agus an Coimisiún v Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, mír 50 agus an cásdlí a luaitear; an 15 Nollaig 2022, *Veejaam agus Espo*, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, míreanna 44 agus 47.

([153]) Breithiúnas an 20 Bealtaine 2010, *Todaro Nunziatina & C.*, C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, míreanna 44 go 47.

([154]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 22 Meán Fómhair 2020, *an Ostair v An Coimisiún*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, mír 20.

(434) Maidir leis an gcéad choinníoll, déanann an Coimisiún scrúdú ar an gcabhair le feiceáil cé acu atá sé beartaithe nó nach bhfuil sé beartaithe chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe a éascú. Faoin dara coinníoll, déanann an Coimisiún éifeachtaí dearfacha na cabhrach beartaithe a chothromú in aghaidh na n-éifeachtaí diúltacha a fhéadfaidh a bheith ag an gcabhair ar an margadh inmheánach ([155]).

(435) I dTreoirlínte R&R, leag an Coimisiún amach na critéir a scrúdaíonn sé nuair a bheidh measúnú á dhéanamh ar chomhoiriúnacht cabhrach athstruchtúrúcháin de chuid cuideachta leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE ([156]). I bhfianaise chineál agus aidhmeanna na státchabhrach atá i gceist, déanfaidh an Coimisiún measúnú an gcomhlíonann an chabhair na forálacha a leagtar síos i dTreoirlínte R&R.

(436) Agus scrúdú á dhéanamh an bhfuil drochthionchar ag cabhair athstruchtúrúcháin ar dhálaí trádála a mhéid atá contrártha leis an leas coiteann, déanann an Coimisiún tástáil um chothromú de réir Airteagal 107(3), pointe (c) CFAE agus Threoirlínte R&R. Agus an tástáil sin á déanamh, má tá an tairbhí incháilithe chun cabhair athstruchtúrúcháin a fháil, déanann an Coimisiún éifeachtaí dearfacha na cabhrach a mheá in aghaidh na n-éifeachtaí diúltacha ar iomaíocht agus trádáil idir na Ballstáit a cruthaíodh le tionchar na Státchabhrach. Agus an measúnú sin á dhéanamh aige, measann sé an gá atá le hidirghabháil Stáit, oiriúnacht, comhréireacht, trédhearcacht na cabhrach agus maolú éifeachtaí diúltacha tríd an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' agus trí bhearta chun saofaí iomaíochta a leagtar amach i dTreoirlínte R&R a theorannú.

(437) Mar a luaitear in aithris (433), ní mór comhlíontacht dhlí an Aontais a áirithiú le cinntí a ghlacann an Coimisiún in ábhair a bhaineann le státchabhair. Sa chomhthéacs sin, tugann an Coimisiún faoi deara nach dtagann sé as an imscrúdú go bhféadfadh sárú ar fhoráil ábhartha de dhlí an Aontais a bheith i gceist leis an gcabhair athstruchtúrúcháin ná leis na coinníollacha a ghabhann léi, ná leis na gníomhaíochtaí eacnamaíocha a éascaítear leis an gcabhair. Ina theannta sin, níor chuir an Coimisiún tús le nós imeachta in aghaidh na Gearmáine maidir le sárú féideartha ar dhlí an Aontais a mbeadh baint aige leis an gcás seo ná níl aon ghearán ná faisnéis faighte aige a d'fhéadfadh a thabhairt le tuiscint go bhféadfadh an státchabhair, na coinníollacha a ghabhann léi ná na gníomhaíochtaí eacnamaíocha a éascaítear leis an gcabhair a bheith contrártha d'fhorálacha ábhartha dhlí an Aontais, seachas Airteagail 107 agus 108 CFAE.

5.4.1. *Incháilitheacht*

(438) Chun bheith incháilithe le haghaidh cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór do ghnóthas cáiliú mar ghnóthas i gcruachás de bhun roinn 2.2 de Threoirlínte R&R. Go háirithe, foráiltear le pointe 20 de Threoirlínte R&R go meastar gnóthas a bheith i gcruachás nuair '*gan idirghabháil ón Stát, go bhfuil sé nach mór cinnte go mbeidh sé daortha chun dul as gnó sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma*'. B'amhlaidh an cás nuair a tharlaíonn ar a laghad ceann de na himthosca a thuairiscítear i bpointe 20(a) go (d) de Threoirlínte R&R. De réir phointe 20(a) de Threoirlínte R&R, 'i gcás cuideachta faoi dhliteanas teoranta, i gcás ina bhfuil níos mó ná leath dá scairchaipiteal suibscríofa imithe de thoradh caillteanais charntha. Is amhlaidh atá i gcás ina mbíonn méid carnach diúltach is mó ná leath an scairchaipitil shuibscríofa mar thoradh ar chaillteanais charntha a asbhaint as cúlchistí (agus as gach gné eile a mheastar a bheith mar chuid de chistí dílse na cuideachta)'.

(439) Mar is léir ó Table 4, sháraigh cothromas DB Cargo a scairchaipiteal suibscríofa gach bliain ó bhí 2012 ann. Mar sin féin, is é is cúis leis sin gurb ann don aistriú caillteanais uathoibríoch faoi CBCA. Ós rud é go n-aistrítear caillteanais chuig DB AG gan difear a dhéanamh do chlár comhardaithe DB Cargo, níl tionchar diúltach acu ar staid chothromais DB Cargo, a mbeadh air na caillteanais a iompar murach sin.

(440) Sa chomhthéacs sin, chinn an Coimisiún gur thug aistriú na gcaillteanas faoi CBCA (arna shíneadh gach bliain go dtí deireadh 2024) ag tosú le haistriú chaillteanais na bliana 2022 buntáiste eacnamaíoch do DB Cargo agus gur státchabhair a bhí ann (féach aithrisí (410) agus (424)) a dheonaigh an Ghearmáin go neamhdhleathach (féach aithris (430)).

([155]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 22 Meán Fómhair 2020, *an Ostair v an Coimisiún*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, míreanna 18 go 20.

([156]) Treoirlínte R&R, pointe 38.

(441) Dá réir sin, measann an Coimisiún go ndearna aistriú caillteanais na bliana 2022 saobhadh ar staid airgeadais iarbhír DB Cargo mar a léirítear ina chuntais iarbhír, toisc nach bhfuil staid chothromais shláintiúil DB Cargo ina chlár comhardaithe de bharr a feidhmíochta airgeadais féin ach de bharr na státchabhrach a deonaíodh go neamhdhleathach amháin, i.e. maoiniú Stáit nach mbeadh an chuideachta in ann a fháil ar an margadh. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún, chun léargas airgeadais réalaíoch a fháil ar DB Cargo an tráth sin, gur cheart éifeachtaí na n-aistrithe sin a eisiamh agus cothromas coigeartaithe DB Cargo a ríomh i gcás ina ndéanfadh na caillteanais difear do chothromas DB Cargo. Sa chomhthéacs sin, cuireann an Coimisiún i dtábhacht go láidir go n-ordaítear le pointe 20 de Threoirlínte R&R go bhféachtar ar chás an tairbhí in éagmais na cabhrach. Meastar go bhfuil gnóthas i gcruachás nuair is amhlaidh, gan idirghabháil ón Stát, go bhfuil sé nach mór cinnte go mbeidh sé daortha chun dul as gnó sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma. Maidir le hidirghabháil Stáit ar leith a bheith struchtúrtha chun caillteanais an tairbhí a chosc ó ualach a chur ar a chlár comhardaithe seachas chun dul i ngleic le caillteanais a aithníodh cheana féin sa chlár comhardaithe sin, ní bhaineann sé le hábhar sa mhéid gur amhlaidh, gan idirghabháil ón Stát, go mbeadh an gnóthas daortha chun dul as gnó sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma.

(442) Mar is léir ó Table 4, ba é staid chothromais DB Cargo ag deireadh 2021 EUR 666 mhilliún. Ós rud é nach measann an Coimisiún gur státchabhair iad ach na caillteanais a aistríodh faoi Bheart 1 ag tosú in 2022, léiríonn staid chothromais 2021 staid airgeadais iarbhír DB Cargo fós in éagmais na cabhrach. Ba iad caillteanais DB Cargo na bliana 2022 EUR 858 milliún, áfach. Dá ngearrfaí na caillteanais sin ar chothromas DB Cargo, d'iompódh an staid chothromais diúltach go EUR -192 mhilliún. Dá réir sin, bheadh cothromas diúltach ag DB Cargo. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire gur carnadh na caillteanais le linn na bliana, cé nach dtarlaíonn an t-aistriú caillteanais ach an 31 Nollaig den bhliain. Dá bhrí sin, bheadh níos mó ná leath dá scairchaipiteal suibscríofa caillte ag DB Cargo tráth éigin le linn 2022. Dá bhrí sin, in éagmais na cabhrach, bheadh níos mó ná leath de scairchaipiteal suibscríofa DB Cargo imithe de thoradh caillteanais charntha ag deireadh 2022 ar a dhéanaí agus go dtí seo ina dhiaidh sin. Dá bhrí sin, cáilíonn DB Cargo mar ghnóthas i gcruachás de bhun phointe 20(a) de Threoirlínte R&R ([157]). Dá bhrí sin, tá sé nach mór cinnte go mbeadh DB Cargo daortha chun dul as gnó sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma, gan leanúint de CBCA inleagtha ar an nGearmáin, dá dtagraítear i bpointe 20 de na Treoirlínte R&R.

(443) De réir phointe 20(c) de Threoirlínte R&R, cáilíonn gnóthas mar ghnóthas i gcruachás nuair atá sé faoi réir imeachtaí dócmhainneachta comhchoiteanna nó nuair a chomhlíonann sé na critéir faoina dhlí náisiúnta lena chur in imeachtaí dócmhainneachta comhchoiteanna arna iarraidh sin dá chreidiúnaithe. Níl DB Cargo in imeachtaí dócmhainneachta comhchoiteanna agus ní chomhlíonann sé ach oiread na critéir maidir le bheith curtha in imeachtaí den sórt sin.

(444) De réir phointe 20(d) de Threoirlínte R&R, cáilíonn gnóthas mar ghnóthas i gcruachás i gcás gnóthas nach FBM é, más rud é, le 2 bhliain anuas: i). bhí cóimheas fiachais/cothromais an ghnóthais de réir na leabhar níos mó ná 7,5 agus ii). bhí cóimheas cumhdaigh úis EBITDA an ghnóthais faoi bhun 1,0.

(445) Ní FBM é DB Cargo. In 2022 agus 2021, bhí EBITDA diúltach ag DB Cargo de thart ar EUR -541 mhilliún in 2022 agus EUR -125 mhilliún in 2021, bunaithe ar a thuarascáil bhliantúil fhoilsithe 2022 agus, dá bhrí sin, bheadh a chóimheas cumhdaigh úis diúltach. Ós rud é go mbeadh an cothromas diúltach gan an chabhair ag deireadh 2022, bheadh cóimheas fiachais/cothromais DB Cargo diúltach. In 2021, áfach, bhí a chóimheas fiachais/cothromais, gan ach iasachtaí á gcur san áireamh, thart ar 3.4. Dá bhrí sin, ní chomhlíonfaí pointe 20(d) de Threoirlínte R&R.

(446) De réir phointe 21 de Threoirlínte R&R, níl gnóthas nuachruthaithe a bhfuil níos lú ná 3 bliana oibríochta aige incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin. Tá DB Cargo ag feidhmiú faoin ainm atá aige faoi láthair agus san fhoirm chorparáideach atá aige faoi láthair ó bhí 2016 ann (féach aithris (12)(d)). Agus ainmneacha éagsúla agus foirmeacha corparáideacha éagsúla á gcur san áireamh, tá DB Cargo gníomhach ó bhí 1999 ann mar fhochuideachta (in)díreach DB AG (féach aithris (47)). Dá bhrí sin, ní gnóthas nuachruthaithe é DB Cargo.

([157]) Go teicniúil agus i dtéarmaí cuntasaíochta, comhlíontar go docht an coinníoll sin an lá a sháraíonn na caillteanais charntha sin tairseach 50 % den scairchaipiteal suibscríofa, rud nach féidir a dheimhniú ach ex post ag téarma na bliana airgeadais, agus níos déanaí tar éis dheimhniúchán an iniúchóra. Chun é a chur i bhfeidhm go praiticiúil, ní mór an coinníoll a léirmhíniú i bhfianaise an tsainmhínithe cháilíochtúil go bhfuil sé nach mór cinnte go mbeadh an gnóthas daortha chun dul as gnó sa tréimhse gearrthéarma nó meántéarma, rud a d'fhéadfadh a bheith éagsúil. Sa chás seo, bheadh caillteanais oibriúcháin de facto in 2021 agus na torthaí réamh-mheasta le haghaidh 2022 agus ina dhiaidh sin ina gcúis le scairshealbhóir sa mhargadh fógra a thabhairt do DB Cargo maidir le foirceannadh CBCA an 30 Meán Fómhair 2021. I gcás den sórt sin agus ón nóiméad sin, tá sé nach mór cinnte go mbeadh DB Cargo daortha chun dul as gnó sa ghearrtéarma nó sa mheántéarma, agus go mbeadh ídiú méadaitheach intuartha ar a bhonn cothromais.

(447) Thairis sin, de réir phointe 22 de Threoirlínte R&R, ní gnách go mbíonn cuideachta a bhaineann le grúpa gnó níos mó incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin, ach amháin i gcás inar féidir a léiriú go bhfuil deacrachtaí na cuideachta intreach agus nach bhfuil siad mar thoradh ar leithdháileadh treallach costas laistigh den ghrúpa, agus go bhfuil na deacrachtaí róthromchúiseach le go ndéileálfaidh an grúpa féin leo.

(448) Meabhraíonn an Coimisiún gurb é cuspóir phointe 22 de Threoirlínte R&R cosc a chur ar ghrúpa gnóthas an iallach a chur ar an Stát costas plean a sheasamh chun athstruchtúrú a dhéanamh ar cheann de na gnóthais ar leis an ngrúpa iad, i gcás ina bhfuil an gnóthas sin i gcruachás agus inar chruthaigh an grúpa féin na deacrachtaí sin nó ina bhfuil sé d'acmhainn aige déileáil leo as a stuaim féin. ([158])

(449) Mar a shonraítear in aithrisí (9) go (14), is cuid de ghrúpa DB é DB Cargo agus, dá bhrí sin, is cuid de ghrúpa gnó níos mó é. Mar sin féin, mar is léir ó aithris (60) agus Table 6, eascraíonn caillteanais DB Cargo as a oibriú. Go háirithe, bhí a dheighleog ghnólachta lasta vaigíní aonair ag déanamh caillteanais ó thaobh struchtúir de. Ós rud é gurb é is cúis le deacrachtaí DB Cargo ná caillteanais a ghiniúint go leanúnach de bharr oibriú neamhbrabúsach, tá a chuid deacrachtaí intreach agus níl siad mar thoradh ar leithdháileadh treallach costas laistigh de ghrúpa DB, costais DB Cargo a mhéadú go treallach ná a bhrabúis a laghdú nó a aistriú chuig a mháthairchuideachtaí nó a chomhchuideachtaí.

(450) Cé go bhfuil caillteanas á dhéanamh ag grúpa DB ó bhí 2020 ann, de réir a thuarascálacha bliantúla ó na blianta 2020 go 2023, (EUR - 5 707 milliún in 2020, EUR -911 mhilliún in 2021, EUR -227 milliún in 2022, agus EUR - 2 351 mhilliún in 2023), tugann an Coimisiún dá aire gur dhéileáil an grúpa go deimhin le deacrachtaí DB Cargo. Go deimhin, aistríodh gach caillteanas DB Cargo chuig DB AG agus, dá bhrí sin, bhí DB Cargo cosanta ar iarmhairtí a fheidhmíochta diúltaí. Cé go measann an Coimisiún gur státchabhair é aistriú na gcaillteanas a thosaigh le caillteanais 2022, ní athraíonn sé sin an fíoras gur chuidigh an grúpa gnó níos mó le DB Cargo, cé gur trí bheith ina soláthraí cabhrach é.

(451) Meabhraíonn an Coimisiún, mar a shonraítear in aithris (448), gurb é cuspóir phointe 22 a sheachaint go n-íocfadh an Stát na costais a bhaineann le hathstruchtúrú, nuair a bheadh sé d'acmhainn ag an ngrúpa gnóthas lena mbaineann an tairbhí é sin a dhéanamh. Cé gur dhéileáil an grúpa féin le deacrachtaí DB Cargo, tugann an Coimisiún dá aire gur mhaolaigh grúpa DB deacrachtaí DB Cargo trí thacaíocht a sholáthar, ar státchabhair í ó 2022 ar aghaidh, cé go meastar nach státchabhair í roimh 2022. Tá imthosca DB AG agus DB Cargo sonrach sa chomhthéacs sin toisc gur tháinig an mháthairchuideachta chun bheith ina deontóir státchabhrach in 2022. Ní cás é, mar a mhínítear in aithris (448), ina gcuireann grúpa na costais a bhaineann le hathstruchtúrú gnóthais ar leis an ngrúpa é ar aghaidh chuig an Stát, ach a mhalairt ar fad, tháinig an grúpa chun bheith ina dheontóir cabhrach. Sna himthosca sonracha sin ina raibh grúpa DB mar dheontóir na cabhrach, ní fhéadfadh an grúpa níos mó a dhéanamh chun déileáil le deacrachtaí DB Cargo. Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nach bac é an fíoras gur le grúpa DB é DB Cargo ar DB Cargo a bheith incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin faoi phointe 22 de Threoirlínte R&R.

5.4.2. *Leis an gcabhair éascaítear forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó réimsí eacnamaíochta áirithe*

(452) Faoi Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE, chun go bhféadfar a mheas go bhfuil Státchabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, ní mór forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó réimsí eacnamaíocha áirithe a éascú léi.

(453) I ndáil leis sin, chun a léiriú go bhfuil cabhair athstruchtúrúcháin beartaithe chun forbairt gníomhaíochtaí nó limistéar den sórt sin a éascú, ní mór don Bhallstát a dheonaíonn an chabhair sin a léiriú go bhfuil sé d'aidhm ag an gcabhair cruatan sóisialta a chosc nó aghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh (féach roinn 3.1.1 de Threoirlínte R&R) trí inmharthanacht fhadtéarmach an ghnóthais a athbhunú (féach roinn 3.1.2 de Threoirlínte R&R). Tugann an Coimisiún dá aire, mar a aithníodh i bpointe 43 de Threoirlínte R&R, go deimhin, go bhfuil imeacht ón margadh tábhachtach do phróiseas fáis níos leithne na táirgiúlachta, rud a fhágann nach údar leordhóthanach le státchabhair é cosc a chur ar ghnóthas imeacht ón margadh. Os a choinne sin, tá cúnamh tarrthála agus cabhair athstruchtúrúcháin i measc na gcineálacha Státchabhrach is saofaí, ós rud é go gcuirtear isteach ar an bpróiseas imeachta ón margadh leo.

([158]) Féach breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Bealtaine 2015, *Niki Luftfahrt v an Coimisiún*, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, mír 159, agus breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 18 Bealtaine 2022, *Ryanair DAC v an Coimisiún*, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, mír 46.

(454) Mar sin féin, i gcásanna áirithe, d'fhéadfadh athstruchtúrú gnóthais atá i gcruachás rannchuidiú le forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha nó limistéar eacnamaíoch, lena n-áirítear lastall de na gníomhaíochtaí féin a dhéanann an tairbhí. Is amhlaidh atá i gcás, in éagmais na cabhrach sin, inarb é a thiocfadh as mainneachtain an tairbhí staideanna teipe margaidh nó cruatain shóisialta, lena gcuirfí bac ar fhorbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha agus/nó na limistéar dá ndéanfaí difear leis na staideanna sin. Soláthraítear liosta neamhchuimsitheach de na staideanna sin i bpointe 44 de Threoirlínte R&R.

(455) Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar dtús an bhfuil an chabhair beartaithe chun cás cliste margaidh nó cruatain shóisialta a chosc (roinn 5.4.2.1) agus an bhfuil plean athstruchtúrúcháin ag gabháil leis an gcabhair athstruchtúrúcháin lena n-athbhunaítear inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí (roinn 5.4.2.2).

5.4.2.1. Cosc le cruatan sóisialta nó teip mhargaidh lena rannchuidítear le forbairt gníomhaíochta eacnamaíche nó limistéir eacnamaíoch

(456) I gcomhréir le pointe 44 de Threoirlínte R&R, ní mór do na Ballstáit a léiriú gur dócha go mbeadh cruatan sóisialta tromchúiseach nó cliseadh margaidh tromchúiseach i gceist le teip an tairbhí, go háirithe trí cheann de na cásanna a liostaítear i bpointe 44 de Threoirlínte R&R a léiriú. Faoi phointe 44 de Threoirlínte R&R, is féidir cosc ar chruatan sóisialta nó cliseadh margaidh a léiriú go háirithe trína léiriú go gcomhlíontar ceann de na himthosca a liostaítear ó phointí 44(a) go (g). I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire, go háirithe, go bhfuil na himthosca a luaitear faoi phointe 44(b) de Threoirlínte R&R, is é sin, i gcás ina bhfuil cabhair beartaithe chun an riosca go gcuirfí bac ar fhás eacnamaíoch mar gheall ar shuaitheadh seirbhíse tábhachtaí mar iarmhairt ar imeacht an tairbhí ón margadh, go bhfuil na himthosca sin ábhartha maidir leis an measúnú ar an mbeart cabhrach.

5.4.2.2. Seachnaítear cur isteach ar sheirbhís thábhachtach leis an gcabhair

(457) Is í an ghníomhaíocht eacnamaíoch a dtacaíonn an chabhair léi iompar lasta earraí, a dhéantar de bhóthar den chuid is mó agus go comhsheasmhach i gcás níos mó ná dhá thrian de mhéid iomlán na n-earraí a iompraítear sa Ghearmáin (Tábla 31).

Tábla 31

Cion módach d'iompar lasta sa Ghearmáin

(in %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Iompar de bhóthar	72.0	71.7	72.4	71.4	71.3
Iompar ar iarnród	18.7	18.5	18.2	19.6	19.8
Modhanna eile iompair	9.3	9.8	9.4	9.0	8.9

Foinse: Bundesnetzagentur 'Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe' lch. 12, fíor 3 ([159]).

(458) D'ainneoin an sciar is mó den iompar de bhóthar, tugann an Coimisiún faoi deara go dtairgeann iompar lasta iarnróid tairbhí móra i gcomparáid leis an iompar de bhóthar, rud a chuireann le forbairt inbhuanaithe agus eacnamaíoch an tionscail lasta araon. Go deimhin, tá lasta iarnróid i bhfad níos neamhdhíobhálaí don chomhshaol ná iompar de bhóthar toisc go dtáirgeann traenacha suas le 80 % níos lú astaíochtaí CO_2 in aghaidh an tona lasta i gcomparáid le trucailí. Léirítear leis an Teachtaireacht ón gCoimisiún 'An Comhaontú Glas don Eoraip' ([160]) '*chun aeráidneodracht a bhaint amach, tá gá le laghdú 90 % ar astaíochtaí iompair faoi 2050*' agus '*mar ábhar tosaíochta, ba cheart cuid shubstaintiúil den 75 % de lasta intíre a iompraítear de bhóthar inniu a aistriú chuig an iarnród agus chuig uiscebhealaí*

([159]) Le fáil ag: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM(2019) 640 final an 11.12.2019. Le fáil ag: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

intíre'. Ar an gcaoi chéanna, ina Theachtaireacht maidir le '*Straitéis um an tSoghluaisteachtInbhuanaithe agus Chliste — iompar Eorpach a chur ar an mbóthar ceart don todhchaí*' ([161]) ('an Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste'), thug an Coimisiún dá aire an gá atá le '*gníomhaíocht chinntitheach chun tuilleadh gníomhaíochta a aistriú i dtreo modhanna iompair níos inbhuanaithe (go háirithe méid substaintiúil lasta a aistriú chuig an iarnród, chuig uiscebhealaí intíre agus chuig loingseoireacht ghearrthurais)*'. Aithníodh freisin leis an Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste '*ós rud é go múnlóidh an nuálaíocht soghluaisteacht lasta [...] amach anseo, ba cheart an creat ceart agus na cumasóirí cearta a bheith i bhfeidhm chun an t-aistriú sin a éascú lenar féidir an córas iompair a dhéanamh i bhfad níos éifeachtúla agus níos inbhuanaithe*'.

(459) Ina theannta sin, laghdaíonn an t-iompar d'iarnród truailliú aeir, torann agus plódú tráchta ar bhóithre arb é an t-iompar de bhóthar is cúis leo, rud a fhágann gur cuid ríthábhachtach den aistriú i dtreo geilleagar ísealcharbóin é. Tá an t-iompar d'iarnród i bhfad níos tíosaí ar fhuinneamh ná an t-iompar de bhóthar freisin toisc gur féidir le traenacha méideanna móra lasta a aistriú thar achair fhada agus níos lú breosla á úsáid acu, rud a laghdaíonn an t-ídiú foriomlán fuinnimh breosla iontaise. Feabhsaítear an éifeachtúlacht sin nuair a chumhachtaítear líonraí iarnróid le leictreachas in-athnuaite, rud a fhágann go mbíonn iompar earraí níos glaine agus níos inbhuanaithe.

(460) Thairis sin, thar achair fhada, féadann lasta iarnróid buntáistí móra costais a thairiscint, go háirithe agus earraí troma nó bulcearraí á n-iompar toisc gur féidir le hiarnród cainníochtaí níos mó lasta a láimhseáil in aon turas amháin, rud a fhágann go mbíonn costais iompair níos ísle in aghaidh an tona i gcomparáid le hiompar de bhóthar. Le hídiú breosla laghdaithe agus gá le níos lú pearsanra, laghdaítear costais oibriúcháin a thuilleadh, rud a chuireann ar a gcumas do chuideachtaí a slabhraí soláthair a optamú go heacnamaíoch.

(461) Is féidir le hiompar d'iarnród méideanna móra earraí a bhogadh le níos mó comhsheasmhachta agus níos lú moilleanna, toisc gur lú an difear a dhéanann plódú tráchta ar bhóithre, an aimsir agus timpistí dó. Tá an iontaofacht sin ríthábhachtach do thionscail a bhfuil sceidil seachadta dhiana acu, toisc go n-áirithítear leis go seachadtar earraí in am agus go mbíonn níos lú suaití. Tairgeann iarnróid inscálaitheacht níos mó freisin toisc go bhféadtar freastal ar lastais mhóra ar bhealach níos éasca leo ná líonraí bóithre, rud a fhágann go bhfuil siad an-oiriúnach le haghaidh bulclasta agus lasta i gcoimeádán.

(462) Tairbhe bhreise amháin a bhaineann le hiompar lasta iarnróid is ea go laghdaítear an brú ar líonraí bóithre trí iompar lasta a aistriú chuig an iarnród. Bíonn níos lú plódú tráchta, níos lú timpistí tráchta agus costais chothabhála ar bhóithre níos ísle mar thoradh air sin. Leis an laghdú ar úsáid an iompair de bhóthar, leathnaítear saolré an bhonneagair phoiblí agus cuidítear leis an ualach costais foriomlán ar rialtais agus ar cháiníocóirí a laghdú. Ar deireadh, féadtar iompar lasta iarnróid a chomhtháthú go héifeachtach i gcórais iompair ilmhódacha, lena gcomhcheanglaítear iarnród le muiriompar, iompar de bhóthar agus aeriompar chun slabhraí lóistíochta gan uaim a chruthú. Cuireann an idirnascacht sin feabhas ar bhealaí trádála domhanda, lena n-éascaítear gluaiseacht éifeachtúil earraí thar réigiúin agus thar theorainneacha. Tá buntáiste ar leith ag baint leis an iarnród maidir le calafoirt mhóra a nascadh le cinn scríbe intíre, rud a chumasaíonn sreabha lasta rianúla agus éifeachtúla.

(463) I bhfianaise an mhéid thuas, measann an Coimisiún go bhfuil ról ríthábhachtach ag lasta iarnróid i bhforbairt fhreagrach an iompair lasta i gcoitinne trí aghaidh a thabhairt ar an ngéarghá atá le réitigh lóistíochta inbhuanaithe. Lena thionchar níos ísle ar an gcomhshaol, a éifeachtúlacht fuinnimh, agus a chumas méideanna móra earraí a aistriú thar achair fhada, cuidítear le gnólachtaí a spriocanna comhshaoil, sóisialta agus rialachais (ESG) a bhaint amach agus costais iompair a laghdú an tráth céanna.

(464) Trí thacú le lasta iarnróid, rannchuidíonn gnólachtaí le slabhra soláthair domhanda níos inbhuanaithe, cuidíonn siad le hastaíochtaí CO_2 a laghdú, agus cothaíonn siad fás eacnamaíoch fadtéarmach a ailíníonn le cuspóirí comhshaoil. Dá bhrí sin, trí lasta a aistriú ón mbóthar go dtí an t-iarnród, féadann gnólachtaí agus rialtais ról díreach a bheith acu maidir le spriocanna aeráide a chomhlíonadh agus tionchar na lóistíochta ar an gcomhshaol a laghdú.

(465) I bhfianaise an mhéid sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil sé d'aidhm ag na bearta athstruchtúrúcháin cosc a chur ar chás ina dtéann DB Cargo as gnó de bharr na ndeacrachtaí airgeadais atá roimhe.

([161]) Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le 'Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste', COM(2020) 789 final an 9.12.2020, ar fáil ag: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Go deimhin, cé go bhfuil ról ríthábhachtach ag earnáil lasta iarnróid na hEorpa, go háirithe an deighleog iompair vaigíní aonair, sa líonra lóistíochta, go háirithe sa Ghearmáin, mar sin féin tá dúshláin mhóra struchtúracha agus oibríochtúla roimhe mar a mhínítear go mionsonraithe in aithrisí (60) go (68). Cuireann iompar lasta vaigíní aonair, a bhaineann le hearraí a iompar i vaigíní aonair seachas traenacha iomlána, solúbthacht ar fáil le haghaidh lastais níos lú. Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, go mbíonn sé ag streachailt chun dul in iomaíocht le hiompar lasta de bhóthar, atá níos tapúla agus níos inoiriúnaithe do riachtanais lóistíochta éagsúla. Tá sé ríthábhachtach go mairfidh an earnáil sin, ní hamháin do shlabhraí soláthair tionsclaíocha, ach chun spriocanna inbhuanaitheachta na hEorpa a chomhlíonadh freisin. D'ainneoin a thábhachtaí atá sé, is deighleog ghnólachta leochaileach é iompar vaigíní aonair de bharr a lán dúshlán, lena n-áirítear cumhdach líonra iarnróid teoranta, costais arda, agus neamhéifeachtúlachtaí.

(467) Tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil cinn scríbe teoranta an líonra iarnróid i gcomparáid le líonraí bóithre ar cheann de na príomhchonstaicí a bhaineann le hiompar lasta vaigíní aonair. Cé go bhfuil an t-iarnród ar fheabhas sa chianiompar, is minic nach mbíonn an nascacht áitiúil is gá ann le haghaidh seachadtaí éifeachtúla ó phointe go pointe. Mar thoradh air sin, is minic a bhíonn gá le hiompar forlíontach de bhóthar don mhíle deiridh, rud a dhéanann an slabhra lóistíochta níos casta agus a chuireann moill ar sheachadtaí. Ag cur leis an tsaincheist sin, tá meánluas na dtraenacha vaigíní aonair an-íseal, idir 22 agus 25 km/h, i bhfad níos moille ná iompar de bhóthar. Leis an luas mall sin, mar aon le tras-seoladh rialta, déantar dochar do chumas an iompair vaigíní aonair amanna seachadta iomaíocha a thairiscint i margadh a éilíonn luas agus solúbthacht níos mó agus níos mó.

(468) Saincheist phráinneach eile is ea inmharthanacht airgeadais an iompair vaigíní aonair. Tá an tsamhail seo faoi ualach ag costais sheasta arda a bhaineann le bonneagar, rothstoc agus oibríochtaí. Níl brabúsacht indéanta ach amháin nuair a aistrítear méideanna móra thar achair fhada, ach is minic a láimhseálann iompar lasta vaigíní aonair lastais níos lú, rud a fhágann go mbíonn neamhéifeachtúlachtaí agus costais níos airde ann. Déanann saincheisteanna idir-inoibritheachta ar fud líonraí iarnróid na hEorpa oibríochtaí níos casta fós. Cé gur rannchuidigh tionscnaimh amhail an Córas Eorpach um Bainistiú Tráchta Iarnróid (ERTMS) le saincheisteanna idir-inoibritheachta a bhaint, bíonn moilleanna agus costais mhéadaithe fós ann d'oibríochtaí trasteorann vaigíní aonair mar thoradh ar dhifríochtaí rialála náisiúnta, éagsúlachtaí maidir le leithead rianta, agus córais chomharthaíochta nach luíonn le chéile.

(469) Bíonn dianiomaíocht roimh oibreoirí na deighleoige iompair vaigíní aonair, ní hamháin ó iompar lasta de bhóthar ach ó iontrálaithe nua sa mhargadh iarnróid freisin toisc gur gnách go ndíríonn na hoibreoirí nua sin ar dheighleoga nideoige brabúsacha amháin, amhail traenacha aonaid, a thairgeann seirbhísí ó phointe go pointe gan stadanna idirmheánacha agus, ar an gcaoi sin, a sheachnaíonn na castachtaí agus na neamhéifeachtúlachtaí oibríochtúla a bhaineann le hiompar vaigíní aonair a ndéanann a gcórais leagáide, a seantrealamh, agus a gcostais sheasta arda ualach a chur ar na hoibreoirí ceannasacha, amhail DB Cargo.

(470) Cé go bhfuil na dúshláin suntasach, tá béim athnuaite á leagan ar luach straitéiseach an iompair vaigíní aonair in aistriú na hEorpa i dtreo lasta inbhuanaithe. Is bunchloch é lasta iarnróid de bheartas an Aontais maidir leis an gComhaontú Glas ([162]) agus Oiriúnach do 55 ([163]), a bhfuil sé d'aidhm acu astaíochtaí carbóin a laghdú 55 % faoi 2030. Tá sé fíor-riachtanach aistriú ón mbóthar go dtí an t-iarnród a spreagadh, go háirithe i gcás iompar vaigíní aonair agus iompar idirmhódúil, chun na spriocanna comhshaoil sin a bhaint amach. Sa chomhthéacs sin, tugann dul chun cinn teicneolaíochta dóchas éigin chun éifeachtúlacht agus iomaíochas iompair lasta vaigíní aonair a fheabhsú. Tá coinne leis go bhfeabhsófar iontaofacht agus luas na seirbhísí le hinfheistíochtaí i mbonneagar digiteach agus i nuachóiriú líonraí iompair lasta vaigíní aonair, rud a fhágfaidh go mbeidh iompar lasta vaigíní aonair ina rogha mhalartach níos inmharthana ar iompar de bhóthar amach anseo.

([162]) Is é an Comhaontú Glas don Eoraip, a sheol an Coimisiún Eorpach i mí na Nollag 2019, treochlár an Aontais i dtreo geilleagar inbhuanaithe atá neodrach ó thaobh carbóin de agus is é is aidhm dó go mbeidh an tAontas aeráidneodrach faoi 2050. Áirítear leis na príomhspriocanna atá aige astaíochtaí gás ceaptha teasa a laghdú 55 % faoi 2030, fuinneamh a dhícharbónú, geilleagar ciorclach a chur chun cinn, bithéagsúlacht a athbhunú, agus talmhaíocht inbhuanaithe a chothú tríd an Straitéis 'Ón bhFeirm go dtí an Forc'. Tacaíonn an plean leis an nuálaíocht ghlas, leis an aistriú tionsclaíoch, agus le Sásra um Aistriú Cóir chun cabhrú le hoibrithe sna réigiúin a ndéantar difear dóibh. Is mar a leanas atá a amlíne: 2019: Seoladh an Chomhaontaithe Ghlais, 2020-2021: Forbairt straitéisí sonracha (e.g. an Bhithéagsúlacht agus an Geilleagar Ciorclach), 2021: Tabhairt isteach an phacáiste 'Oiriúnach do 55', 2022-2030: Cur chun feidhme beartais, lena ndírítear ar laghdú 55 % ar astaíochtaí faoi 2030, 2050: Sprioc na haeráidneodrachta.

([163]) Is pacáiste reachtach de chuid an Aontais é an clár 'Oiriúnach do 55' a seoladh i mí Iúil 2021 mar chuid den Chomhaontú Glas don Eoraip, arb é is aidhm dó astaíochtaí gás ceaptha teasa a laghdú 55 % faoi 2030 i gcomparáid le leibhéil 1990, ar an gconair i dtreo na haeráidneodrachta faoi 2050. Ar na príomhbhearta tá: (i) Córas Trádála Astaíochtaí (CTA) an Aontais a athchóiriú agus Sásra Coigeartaithe Carbóin ar Theorainneacha (SCCT) a thabhairt isteach, (ii) nuashonruithe ar an Treoir maidir le Fuinneamh In-athnuaite, ag a bhfuil 40 % fuinneamh in-athnuaite faoi 2030 mar sprioc, agus an Treoir maidir le hÉifeachtúlacht Fuinnimh le haghaidh úsáid fheabhsaithe fuinnimh, (iii) linnte carbóin neartaithe faoin rialachán maidir le hÚsáid Talún, Athrú ar Úsáid Talún, agus Foraoiseacht (ÚTAÚTF), (iv) Ciste Aeráide Sóisialta a chruthú chun tacú le teaghlaigh leochaileacha. Is mar a leanas atá a amlíne: 2021: Seoladh agus plé an phacáiste, 2022: Tabhairt i gcrích comhaontuithe polaitiúla, 2023-2025: Cur chun feidhme príomhbheartas, 2030: Sprioc laghdaithe astaíochtaí 55 %, 2050: Sprioc na haeráidneodrachta.

(471) I bhfianaise an mhéid sin, measann an Coimisiún nach bhféadfaí barraíocht béime a chur ar thábhacht straitéiseach an iompair lasta vaigíní aonair. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil sé fíor-riachtanach do go leor tionscal, lena n-áirítear ceimiceáin, mótarfheithiclí agus monaraíocht, a bhíonn ag brath ar lasta iarnróid le haghaidh lastais níos lú agus solúbtha nach féidir leo traenacha iomlána a líonadh. Dá dteipfeadh ar DB Cargo agus, dá bhrí sin, ar a oibríochtaí iompair lasta vaigíní aonair, bheadh iarmhairtí tromchúiseacha aige sin do na tionscail sin, ós rud é go mbeadh sé deacair réitigh lóistíochta mhalartacha, go háirithe iompar lasta de bhóthar, a mheaitseáil le toilleadh agus tairbhí comhshaoil an iarnróid. D'fhéadfadh costais mhéadaithe, suaitheadh sa slabhra soláthair, agus fiú caillteanas post ar fud príomhearnálacha a bhíonn ag brath ar lasta iarnróid chun earraí idirmheánacha agus amhábhair a iompar a bheith mar thoradh ar theip den sórt sin.

(472) Ina theannta sin, measann an Coimisiún gur shubstaintiúil an tionchar sochaíoch níos leithne a bheadh ag suaitheadh i seirbhísí iompair lasta vaigíní aonair. Go deimhin, dá ndéanfaí lasta a atreorú chuig bóithre, chuirfí leis na dúshláin chomhshaoil agus bhonneagair, toisc go dtáirgeann iompar de bhóthar astaíochtaí i bhfad níos airde agus go gcuireann sé le plódú tráchta. Sa chomhthéacs sin, measann an Coimisiún go ndéanfadh an t-aistriú sin dochar do spriocanna inbhuanaitheachta náisiúnta agus do spriocanna inbhuanaitheachta an Aontais araon, amhail an Comhaontú Glas agus tionscnaimh 'Oiriúnach do 55', lena gcuirtear i dtábhacht astaíochtaí carbóin a laghdú trí lasta a aistriú ón mbóthar go dtí an t-iarnród. Dá bhrí sin, bheadh caillteanas seirbhísí lasta vaigíní aonair ina chliseadh margaidh agus ina chéim ar gcúl san iarracht níos leithne chun díobháil don chomhshaol a laghdú.

(473) Aithníonn an Coimisiún go bhfágann castacht oibríochtaí iompair lasta vaigíní aonair gur deacair d'oibreoirí iarnróid eile an deighleog sin a mhacasamhlú nó leathnú isteach inti. Murab ionann agus traenacha aonaid, a ritheann go díreach idir dhá phointe, is éard atá i gceist le hiompar lasta vaigíní aonair vaigíní aonair ó chustaiméirí éagsúla a chur le chéile in aon traein amháin ag clóis eagraithe. Éilíonn an próiseas dlúthshaothair seo lóistíocht shofaisticiúil, trealamh speisialaithe, agus bonneagar fairsing. Tá corrlaigh beag, agus mar gheall ar an iomaíocht ó iompar lasta de bhóthar, a thairgeann seirbhísí níos tapa agus níos solúbtha, tá sé deacair do chuideachtaí eile infheistíocht a dhéanamh in iompar lasta vaigíní aonair ar mhórscála amhail iompar DB Cargo.

(474) Mar phríomhoibreoir an iompair lasta vaigíní aonair sa Danmhairg (ag a bhfuil sciar [...] %) ([164]), sa Ghearmáin (ag a bhfuil sciar 90 %) ([165]), san Ísiltír (ag a bhfuil sciar [...] %) ([166]) agus san Iodáil (ag a bhfuil sciar [...] %) ([167]), tá líonra ollmhór clós eagraithe, inneall féinghluaiste agus pearsanra oilte ag DB Cargo, rud a sholáthraíonn barainneachtaí scála a bheadh sé deacair d'iontrálaithe nua a bhaint amach sna Ballstáit sin. Ina theannta sin, fágann suíomh DB Cargo mar oibreoir lasta iarnróid ceannasach na Gearmáine go bhfuil sé in ann seirbhísí iompair lasta vaigíní aonair a chomhtháthú le réitigh níos leithne sa slabhra soláthair, buntáiste a d'fhéadfadh a bheith in easnamh ar oibreoirí níos lú nó níos nuaí. Measann an Coimisiún go gcruthaíonn na costais sheasta arda, mar aon leis na dúshláin oibríochtúla bhunúsacha a bhaineann le hiompar lasta vaigíní aonair ([168]), bacainní móra d'iontrálaithe féideartha sa deighleog lasta vaigíní aonair, rud a fhágann nach dócha go bhféadfadh cuideachtaí eile gníomhú chun an bhearna a líonadh gan suaitheadh, dá gclisfeadh ar DB Cargo, agus go háirithe ar a dheighleog iompair lasta vaigíní aonair.

(475) Measann an Coimisiún go seachnaítear leis an gcabhair athstruchtúrúcháin a thacaíonn leis an bplean athstruchtúrúcháin imeacht gnóthais atá in ann suaitheadh sa tseirbhís thábhachtach a sholáthraíonn DB Cargo a chosc, go háirithe i ndáil le hiompar lasta vaigíní aonair. Tagann sé ar an gconclúid, tríd an riosca go suaithfear seirbhísí a sholáthraíonn DB Cargo a sheachaint, go rannchuidíonn an chabhair athstruchtúrúcháin a thacaíonn leis an bplean athstruchtúrúcháin le cuspóir dea-shainithe cruatan sóisialta nó cliseadh margaidh a sheachaint mar a fhoráiltear le pointe 44(b) de Threoirlínte R&R, agus, dá bhrí sin, le forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche a bhaineann le soláthar seirbhísí iompair lasta de thalamh i gcríoch iomlán na Gearmáine agus na mBallstát eile ina bhfuil DB Cargo gníomhach.

([164]) Féach Roinn 2.2., aithrisí (27) agus (37).
([165]) Féach Roinn 2.2., aithrisí (27) agus (37).
([166]) Féach Roinn 2.2., aithrisí (27) agus (37).
([167]) Féach Roinn 2.2. thuas, aithrisí (27) agus (37).
([168]) Féach aithrisí (466) go (469).

5.4.2.3. Plean athstruchtúrúcháin agus filleadh ar inmharthanacht fhadtéarmach

(476) Faoi phointe 46 de Threoirlínte R&R, i gcásanna cabhrach ad hoc, ní mór deonú cabhrach athstruchtúrúcháin a bheith coinníollach ar chur chun feidhme plean athstruchtúrúcháin lena n-athbhunófaí inmharthanacht an tairbhí. Is coinníoll riachtanach é leasú a dhéanamh ar na cúiseanna ba chúis le deacracht an tairbhí, trína inmharthanacht fhadtéarmach a éascú, ionas gur féidir leis an gcabhair athstruchtúrúcháin fónamh d'fhorbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha agus do na réimsí ina n-oibríonn an tairbhí.

(477) Fágann sé sin gur gá measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach athstruchtúrúcháin lenar cumhdaíodh na caillteanais a thabhaigh DB Cargo le linn 2022 agus a bheadh breactha faoin 31 Nollaig 2022 in éagmais CBCA mar rud atá coinníollach ar chur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin ar cuireadh tús lena phróiseas ullmhúcháin agus tarraingthe suas i mí Iúil 2022, fiú má rinneadh an plean a tharchur go foirmiúil cheana féin le linn a chur chun feidhme chuig an gCoimisiún ina dhiaidh sin (aithrisí (173) agus (174)). Tá tarlú na gcaillteanas a chumhdaítear le CBCA a bhfuil sé d'aidhm ag an bplean srian a chur leo agus croineolaíocht ullmhú agus chur chun feidhme an phlean laistigh de 2022 gar in am sa chás seo.

(478) Is iomchuí, dá bhrí sin, a mheas gur gá measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach athstruchtúrúcháin atá beartaithe go dtí deireadh 2025, is cuma má deonaíodh go neamhdhleathach í ag an tús, i ndáil leis an bplean athstruchtúrúcháin agus a chomhlíontacht le ceanglais Threoirlínte R&R.

(479) Faoi phointí 45 go 48 de Threoirlínte R&R, níor cheart cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú ach amháin chun tacú le plean athstruchtúrúcháin atá réalaíoch, comhleanúnach agus forleathan, nach mór a bhearta a dhearadh chun inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú, gan aon chabhair bhreise a chur san áireamh ach an chabhair a thacaíonn le plean athstruchtúrúcháin an tairbhí laistigh d'amscála réasúnta, laistigh de thréimhse atá chomh gearr agus is féidir. Leis an bplean athstruchtúrúcháin ní mór na cúiseanna atá le deacrachtaí an tairbhí agus laigí an tairbhí féin a shainaithint, agus an bealach a dhéanfar fadhbanna foluiteacha an tairbhí a leigheas leis na bearta athstruchtúrúcháin beartaithe a leagan amach.

(480) Faoi phointe 49 de Threoirlínte R&R, ní mór faisnéis a sholáthar leis an bplean athstruchtúrúcháin maidir le samhail ghnó an tairbhí, lena léirítear conas a chothóidh an plean a inmharthanacht fhadtéarmach. Ba cheart a áireamh leis sin, go háirithe, faisnéis maidir le struchtúr eagraíochtúil, cistiú, rialachas corparáideach agus gach gné ábhartha eile de chuid an tairbhí. Ba cheart measúnú a dhéanamh leis an bplean athstruchtúrúcháin an bhféadfaí deacrachtaí an tairbhí a sheachaint trí ghníomhaíocht bhainistíochta iomchuí thráthúil agus, i gcás inarb amhlaidh an cás, ba cheart a léiriú go ndearnadh athruithe bainistíochta iomchuí. I gcás ina n-eascraíonn deacrachtaí an tairbhí as lochtanna ina shamhail ghnó nó ina chóras rialachais chorparáidigh, beidh gá le hathruithe iomchuí.

(481) Faoi phointí 50 go 52 de Threoirlínte R&R, ní mór torthaí an athstruchtúraithe a léiriú i gcásanna éagsúla, go háirithe trí pharaiméadair feidhmíochta agus na príomhfhachtóirí riosca intuartha a shainaithint. Ní mór toradh iomchuí ar an gcaipiteal a infheistíodh teacht as filleadh an tairbhí ar an inmharthanacht tar éis costais a chumhdach, gan bheith ag brath ar thoimhdí dóchasacha maidir le tosca seachtracha amhail athruithe praghais nó éilimh. Baintear amach inmharthanacht fhadtéarmach nuair atá gnóthas in ann toradh iomchuí réamh-mheasta ar chaipiteal a sholáthar tar éis a chostais uile a chumhdach lena n-áirítear dímheas agus muirir airgeadais agus nuair atá sé in ann dul san iomaíocht ar an margadh ar a fhiúntais féin dá bhrí sin.

(482) Déantar scrúdú ar na ceanglais sin i ranna 5.4.2.3.1 go 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Measúnú ar chreidiúnacht an Phlean Athstruchtúrúcháin chun aghaidh a thabhairt ar na cúiseanna atá le deacrachtaí airgeadais DB Cargo

(483) Ba í an deighleog lasta vaigíní aonair ba chúis go príomha le deacrachtaí airgeadais DB Cargo, ar foinse mhór caillteanas í ó bhí 2013 ann (ba í ba chúis, aisti féin, le 64 % de chaillteanais na cuideachta in 2022 agus 82 % in 2023), agus léiríodh feidhmíocht luaineach ach feidhmíocht nach raibh chomh diúltach céanna sna deighleoga traenach aonaid agus iompair traschórais. Chomh maith le caillteanais na deighleoige lasta vaigíní aonair, le paindéim COVID-19, suaitheadh sa slabhra soláthair domhanda, agus saincheisteanna áitiúla maidir le bonneagar margaidh na Gearmáine, cuireadh le dúshláin DB Cargo ó 2019 go 2022.

(484) Tá na feidhmíochtaí díobhálacha airgeadais sin, a d'eascair caillteanais throma arís agus arís eile astu, mar bhonn faoin ngá atá leis an bPlean Athstruchtúrúcháin lena modhnófar go mór samhail oibriúcháin agus straitéis DB Cargo chun a bhoinn airgeadais a neartú agus na costais a bhaineann lena ghnó a oibriú a chuíchóiriú d'fhonn filleadh ar inmharthanacht faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(485) I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire go n-áirítear leis an bPlean Athstruchtúrúcháin tacar beart tromchúiseach, iomadúil, comhsheasmhach agus a threisíonn a chéile (ranna 5.4.2.2.1 go 5.4.2.2.31) lena dtugtar aghaidh ar bhunchúiseanna dheacrachtaí oibríochtúla agus airgeadais DB Cargo toisc go rannchuideoidh siad le feabhas a chur ar éifeachtúlacht tháirgeadh agus sholáthar seirbhíse DB Cargo dá chustaiméirí mar aon lena bhonn costais a chuíchóiriú ar go leor bealaí éagsúla. Go háirithe, tá coinne leis go gcuirfidh claochlú a chórais táirgthe chomhpháirtigh an-chasta é ar a chumas do DB Cargo freagairt ar bhealach níos solúbtha do riachtanais a chustaiméirí. Leis an athstruchtúrú ina réimsí gnó níos lú agus níos dírithe bunaithe ar earnálacha gnó agus/nó grúpaí custaiméirí, ba cheart castacht na samhla táirgeachta a laghdú go mór, rud ba cheart, dá réir sin, costais a laghdú go mór agus iomaíochas DB Cargo a fheabhsú.

(486) Mar shampla, le beart Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo maidir le hoptamú a líonra vaigíní aonair trí athbhreithniú a dhéanamh ar a dhearadh, tá coinne leis go simpleofar agus go bhfeabhsófar stóinseacht tháirgeadh agus chaighdeánú thairiscint tráchtála DB Cargo sa deighleog sin. Go deimhin, is athrú radacach é tiomnú an phearsanra agus an trealaimh don deighleog vaigíní aonair i gcomparáid le táirgeadh comhtháite an lae inniu de vaigíní aonair, traenacha aonaid agus iompar traschórais. Ba cheart go dtiocfadh feabhsuithe cáilíochta ar an tseirbhís do chustaiméirí freisin as na feabhsuithe sin ar an tsamhail táirgeachta agus, mar thoradh air sin, tá coinne leis go gcumasóidh siad coigeartuithe dearfacha praghais chun toilteanas na gcustaiméirí íoc as seirbhísí vaigíní aonair a ghabháil ar bhealach níos fearr. Dá réir sin, tá coinne leis go gcuirfidh bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin a dhíríonn ar dheighleog vaigíní aonair DB Cargo go mór le feabhas a chur ar staid airgeadais na cuideachta toisc go bhfuil coinne leis go nginfidh siad os cionn EUR 100 milliún de thuilleamh breise roimh ús agus cáin ag tosú in 2025 mar a léirítear i roinn 4.1.5.2.

(487) Ar an gcaoi chéanna, tá coinne leis go gcuirfidh bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin atá spriocdhírithe ar phunann dheighleog traenach aonaid DB Cargo a optamú agus ar réitigh lóistíochta chliste a fhorbairt dá chustaiméirí go mór le feabhas a chur ar thuilleamh roimh ús agus cáin DB Cargo toisc go bhfuil coinne leis go gcuirfidh réitigh nuálacha iompair iarnróid ar a chumas don chuideachta tairbhiú de thoilteanas difreáilte na gcustaiméirí íoc ar bhealach níos fearr agus na bealaí sin ar cheart scor díobh a shainaithint chun na hacmhainní a leithdháileadh níos fearr ar ghnó corrlaigh níos airde. Ina theannta sin, cosúil leis an méid a dhéanfar sa deighleog vaigíní aonair freisin, áirítear le Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo beart lena gcuimseofar oibriú traenach aonaid ag a bhfuil leithdháileadh tiomnaithe acmhainní chun cáilíocht táirgthe a mhéadú. Leis na feabhsuithe ar cháilíocht sna seirbhísí do chustaiméirí ar a dtugtar tuairisc thuas, ba cheart údar a thabhairt freisin le coigeartuithe praghais le haghaidh seirbhísí traenach aonaid níos cáilíochtúla de bhreis ar chúiteamh na gcostas fachtóra. Dá réir sin, tá coinne leis go gcuirfidh bearta an Phlean Athstruchtúrúcháin atá dírithe ar dheighleog traenach aonaid DB Cargo go mór le feabhas a chur ar staid airgeadais na cuideachta toisc go bhfuil coinne leis go nginfidh siad i bhfad os cionn EUR 200 milliún de thuilleamh breise roimh ús agus cáin ag tosú in 2025 mar a léirítear i roinn 4.1.5.2.

(488) Le bearta uile an Phlean Athstruchtúrúcháin lena ndírítear ar an deighleog iompair traschórais lena n-áirítear, i measc nithe eile, (i) athdhearadh an líonra mhuirí, comhtháthú a chríochfort, optamú a phunainne, (ii) atoisiú an iompair traschórais ilchríochaigh, feabhas ar cháilíocht a chórais táirgthe, agus (iii) optamú phunann an díolacháin iompróra, tá coinne leis go rannchuideofar freisin le feabhas a chur ar staid airgeadais DB Cargo toisc go bhfuil coinne leis go nginfidh siad os cionn EUR 50 milliún de thuilleamh breise roimh ús agus cáin ag tosú in 2025 (agus os cionn EUR 100 milliún in aghaidh na bliana ina dhiaidh sin) mar a léirítear i roinn 4.1.5.2.

(489) Ar deireadh, féachfaidh Plean Athstruchtúrúcháin DB Cargo le deireadh a chur leis na neamhéifeachtúlachtaí a eascraíonn as próisis iomarcacha, as an ró-acmhainneacht agus as na seirbhísí a bhfuil breisluach teoranta ag baint leo tríd an gcastacht in aonaid ghnó éagsúla na cuideachta a laghdú agus trí chórais TF DB Cargo a nuachóiriú. Ar an gcaoi chéanna, tá coinne leis go gcuirfidh laghdú ar spás oifige agus ar chaiteachas margaíochta mar aon le cuístruchtúrú struchtúir bhainistíochta riaracháin DB Cargo le feabhas a chur ar staid airgeadais DB Cargo. Tá coinne leis go nginfidh na bearta sin le chéile os cionn EUR 50 milliún de thuilleamh breise roimh ús agus cáin ag tosú in 2025 (agus os cionn EUR 100 milliún in aghaidh na bliana ina dhiaidh sin) mar a léirítear i roinn 4.1.5.2.

(490) Ar an iomlán, nuair a chuirtear le chéile iad, tá coinne leis go rannchuideoidh bearta Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo breis agus EUR 500 milliún de thuilleamh breise roimh ús agus cáin ó 2025 ar aghaidh agus i bhfad os cionn sin ina dhiaidh sin. Dá bhrí sin, tá coinne leis go gclaochlóidh cur chun feidhme Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo an chuideachta ina sholáthraí seirbhíse atá níos barainní, níos éifeachtúla agus níos dírithe ar réitigh chustaiméirí ionas go bhfuil coinne leis go bhfillfidh sí ar inmharthanacht ó 2026 ar aghaidh, an bhliain dheireanach den tréimhse athstruchtúrúcháin, nuair atá coinne leis go nginfidh sí a céad Ghlanioncam dearfach (ar cheart dó fás a thuilleadh ina dhiaidh sin).

(491) Bunaithe ar an méid thuas, measann an Coimisiún go dtugtar aghaidh go leordhóthanach leis an bplean athstruchtúrúcháin ar na cúiseanna le deacrachtaí airgeadais DB Cargo. Measann an Coimisiún freisin nach bhfuil fad an Phlean Athstruchtúrúcháin, go dtí deireadh na bliana 2026, rófhada, i bhfianaise an líon agus méid beart athstruchtúrúcháin a pléadh thuas mar aon leis na caillteanais throma a bhí mar thúsphointe do DB Cargo.

(492) Ina dhiaidh sin, ní mór don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar chreidiúnacht na dtoimhdí is bun le Plean Athstruchtúrúcháin an tairbhí agus ansin ar an bhfianaise go bhfillfidh an tairbhí ar a inmharthanacht ag deireadh an Phlean Athstruchtúrúcháin.

5.4.2.3.2. Measúnú ar chreidiúnacht thoimhdí an Phlean Athstruchtúrúcháin

(493) Mar chuid dá mheasúnú ar thoimhde Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, rinne an Coimisiún athbhreithniú ar an ioncam (i bpraghsanna agus i méideanna araon) agus ar na réamh-mheastacháin chostais a chuir an Ghearmáin isteach le haghaidh fhad na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(494) Ar an gcéad dul síos, maidir leis na réamh-mheastacháin ioncaim, tugann an Coimisiún faoi deara go meastar le toimhde na Gearmáine maidir le forbairt ioncam DB Cargo thar fhad na tréimhse athstruchtúrúcháin go bhfanfaidh ioncam DB Cargo réasúnta cothrom (+ 4.9 % thar an tréimhse athstruchtúrúcháin nuair a chuirtear an t-ioncam oibriúcháin eile san áireamh) agus diúltach iarbhír (- 2 %) nuair a eisiatar an t-ioncam oibriúcháin eile ([169]) agus nach mbreithnítear ach fás ionchasach ioncam DB Cargo a dhíorthaítear óna phríomhghníomhaíochtaí thar an tréimhse athstruchtúrúcháin (Tábla 21). Measann an Coimisiún go bhfuil an fhorbairt sin réasúnta sa mhéid go bhfuil sí i gcomhréir leis na laghduithe méide a bhfuil coinne ag DB Cargo leo mar chuid de chur chun feidhme bhearta a Phlean Athstruchtúrúcháin i ndáil leis sin.

(495) Ina theannta sin, tar éis anailís níos críochnúla a dhéanamh ar mhéideanna agus ar phraghsáil, measann an Coimisiún, maidir le méideanna, gur féidir a mheas go bhfuil forbairt mhéid iomlán DB Cargo, ar bhonn tona-ciliméadair, mar a thuar an Ghearmáin, réasúnta agus réalaíoch i gcomhthéacs an mhargaidh atá ann faoi láthair toisc go bhfuil sé fós teoranta do mhéadú ráta fáis iolraithe bliantúil de [...] % le linn na tréimhse 2025 go 2029. Tá toimhdí fáis méide DB Cargo coimeádach go deimhin toisc go dtuarann an Ghearmáin nach mbeidh aon éifeacht bhreise ó fhás faoi thionchar an mhargaidh san iompar lasta vaigíní aonair agus faoi bhun ráta fáis an mhargaidh sna deighleoga traenach aonaid agus an iompair traschórais.

(496) Thairis sin, cé go dtuarann an Ghearmáin go dtiocfaidh méadú ar fhorbairt ioncaim DB Cargo in aghaidh an tona-chiliméadair agus ráta fáis iolraithe bliantúil de [...] % ann idir 2025 agus 2029, measann an Coimisiún freisin go bhfuil toimhdí den sórt sin réasúnach agus réalaíoch a mhéid atá cur ar aghaidh den sórt sin maidir leis an gcuid is mó de na méaduithe costais bunaithe ar fheabhas a chur ar tháirgiúlacht agus ar cháilíocht seirbhíse DB Cargo mar thoradh ar chur chun feidhme bhearta éagsúla an Phlean Athstruchtúrúcháin arb é is aidhm bheacht dóibh a bheith in ann seirbhísí feabhsaithe a chur ar fáil do chustaiméirí mar mhalairt ar phraghsanna níos airde.

(497) Ar an mbonn sin, measann an Coimisiún go bhfuil na toimhdí a chuir an Ghearmáin isteach i dtéarmaí forbairt fhoriomlán an ioncaim réasúnta agus inchreidte.

(498) Ar an dara dul síos, maidir leis na réamh-mheastacháin chostais, tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil coinne leis go dtiocfaidh laghdú thart ar 10 % (2026 vs. 2023) ar na trí phríomhchatagóir chostais (ábhair, pearsanra agus costais oibriúcháin eile) a réamh-mheastar le linn fhad na tréimhse athstruchtúrúcháin a mhéid a bhaineann le costais ábhar agus costais phearsanra, arb iad le chéile i bhfad os cionn [...] % de bhonn costais iomlán an tairbhí (agus tá coinne leis go laghdófar costais oibriúcháin eile DB Cargo níos mó fós). Meastar go bhfuil na laghduithe sin ar chostais, a d'fhéadfadh de réir dealraimh a bheith mór i ndearbhthéarmaí, ach nach bhfuil chomh mór sin i

([169]) Áirítear leis an ioncam oibriúcháin eile éifeacht aonuaire na ngnóthachan suime glanluacha ó dhíol na n-inneall féinghluaiste in 2026.

dtéarmaí coibhneasta, réasúnta ar an dara cúis áirithe sin agus ar an bhfíoras go bhfuil siad bunaithe ar chláir dea-shainithe chomhaontaithe um laghdú costas agus, dá réir sin, go dtacaíonn siad le feabhas a chur ar leibhéal EBITDA DB Cargo agus go gcumasaítear iompú dearfach (EUR 107 milliún) leo in 2025 cheana féin, i.e. bliain amháin roimh dhul in éag na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(499) Leis an laghdú ar mhuirir dímheasa a leanann as caiteachais chaipitiúla laghdaithe, ar féidir é a thabhairt faoi deara ar chlár comhardaithe DB Cargo, rannchuidítear a thuilleadh le feabhas a chur ar thuilleamh roimh ús agus cáin DB Cargo agus ar chorrlach oibriúcháin, a bhfuil coinne leis, ar an mbonn sin, go n-iompóidh siad dearfach (EUR [...] agus [...] % faoi seach) faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2026.

(500) Bunaithe ar na bearta athstruchtúrúcháin éagsúla a chuir DB Cargo i bhfeidhm i gcomhthéacs a Phlean Athstruchtúrúcháin, is féidir a mheas go bhfuil na toimhdí a chuir an Ghearmáin isteach maidir lena éabhlóid costais agus atá mar bhonn taca le filleadh DB Cargo ar inmharthanacht réasúnta agus inchreidte.

(501) Mar chonclúid, rinne an Coimisiún athbhreithniú cúramach ar na príomhthoimhdí is bonn le réamhaisnéisí airgeadais Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo a chuir an Ghearmáin isteach agus cinneann sé go bhfuil na toimhdí is bonn leis na réamh-mheastacháin airgeadais réasúnta agus inchreidte agus, dá bhrí sin, creatúil.

5.4.2.3.3. Measúnú ar chreidiúnacht fhilleadh an tairbhí ar inmharthanacht

(502) Tar éis dó creidiúnacht na dtoimhdí is bonn leis na réamh-mheastacháin airgeadais a bhunú, déanfaidh an Coimisiún measúnú anois an féidir leis an tairbhí, bunaithe ar na réamh-mheastacháin sin, filleadh ar a inmharthanacht faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin. Go sonrach, fíoróidh an Coimisiún an bhfuil coinne ag an tairbhí, faoi dheireadh na bliana airgeadais 2026, go nginfidh sé ráta leordhóthanach toraidh óna oibríocht agus go mbeidh sé in ann dul san iomaíocht ar bhonn a fhiúntas féin.

(503) Tuartar go mbeidh corrlach tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo (ioncam gan an t-ioncam oibriúcháin eile a áireamh) [...] % diúltach ag deireadh 2024 agus [...] % dearfach faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin i mí na Nollag 2026. Dá bhrí sin, tá coinne leis go dtiocfaidh méadú mór ar bhrabúsacht DB Cargo, arna tomhas mar chorrlach tuillimh roimh ús agus cáin, le linn fhad na tréimhse athstruchtúrúcháin (agus go gcobhsóidh sí ina dhiaidh sin) ([170]). Ní féidir comparáid cheart a dhéanamh idir na feidhmíochtaí feabhsaithe sin agus feidhmíochtaí roimhe seo a mhéid a bhí siad diúltach go bunúsach agus tá an feabhas mór sin bunaithe ar chur chun feidhme Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo

(504) Ina theannta sin, tá coinne leis go nginfidh DB Cargo glanioncam dearfach i gcás na gcásanna bunlíne agus doirbh araon. Ina theannta sin, cuirfidh forbairtí dearfacha den sórt sin go dearfach le staid chothromais DB Cargo toisc go bhfuil sé beartaithe go leanfaidh siad ar aghaidh tar éis na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(505) Thairis sin, léirítear le hairgeadas Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo go dtiocfaidh feabhas ar a tháscairí toraidh ar feadh na tréimhse athstruchtúrúcháin agus go sroichfidh siad toradh ar chaipiteal a úsáidtear [...] % faoi dheireadh 2026, rud a mhéadóidh a thuilleadh tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin go [...] % in 2030, mar shampla. De réir ríomh na Gearmáine, dá bhrí sin, bheadh toradh DB Cargo ar chaipiteal, arna thomhas le toradh ar chaipiteal a úsáidtear, ó dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2026 ar aghaidh, níos airde i gcónaí ná leibhéal a [...] (fonóta 112). Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go bhfuil leibhéal toraidh ar chaipiteal a úsáidtear in DB Cargo ard go leor chun é a mheas mar thoradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal a mhéid a chuireann sé é ar a chumas do DB Cargo, tar éis dó a chostais uile a chumhdach, lena n-áirítear dímheas agus muirir airgeadais, dul san iomaíocht sa mhargadh ar bhonn a fhiúntas féin.

([170]) Tá sé tábhachtach a thabhairt faoi deara nach féidir an corrlach tuillimh roimh ús agus cáin sin a bhaint amach ach amháin trí mheascán de bhearta uaillmhianacha inmheánacha cuideachta agus fóirdheontas iompair lasta vaigíní aonair na Gearmáine de thart ar EUR 300 milliún in aghaidh na bliana. Gan an fóirdheontas a áireamh, ní fhillfeadh an deighleog ghnólachta vaigíní aonair ar bhrabúsacht. Tá sé chomh hábhartha céanna a thabhairt ar aird nach bhfuil iarratas DB Cargo ar chistiú iompair vaigíní aonair do 2024 formheasta go fóill ag Údarás Iarnróid Chónaidhme na Gearmáine. Dá bhrí sin, níl sé soiléir fós cá mhéad a gheobhaidh DB Cargo den chistiú EUR 300 milliún in aghaidh na bliana don earnáil. Is é an toimhde sa bhonnchás go leithdháilfear [...] % den mhéid sin (EUR [...] in aghaidh na bliana) ar DB Cargo.

(506) Measann an Coimisiún gur mó fós an cás go n-áirítear le réamh-mheastachán na Gearmáine ar thoradh ar chaipiteal a úsáidtear in DB Cargo rannchuidiú teoranta na deighleoige iompair lasta vaigíní aonair le brabúsacht fhoriomlán DB Cargo, a bhfuil, mar a mhínítear i roinn 5.4.2.1, dúshláin iomadúla roimpi (costais sheasta arda, cumhdach teoranta an líonra iarnróid, agus iomaíocht ón iompar de bhóthar atá níos tapúla agus níos inoiriúnaithe) ach a bhfuil ról criticiúil aici i líonra lóistíochta na hEorpa (go háirithe i gcás tionscail amhail ceimiceáin, mótarfheithiclí agus monaraíocht, atá ag brath ar sheirbhísí solúbtha lasta iarnróid) agus atá fíor-riachtanach chun astaíochtaí CO_2 a laghdú agus chun sprioc aeráide an Aontais a bhaint amach mar rogha mhalartach níos inbhuanaithe agus níos éifeachtúla ar iompar de bhóthar.

(507) Measann an Coimisiún freisin go bhfuil sé beartaithe go mbeidh feidhmíocht ionchasach DB Cargo níos fearr ná feidhmíocht a phiarghrúpa. Go deimhin, nuair a dhéantar comparáid idir leibhéil chorrlaigh tuillimh roimh ús agus cáin faoi seach (is cuid thábhachtach de chóimheas an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear é an tuilleamh roimh ús agus cáin), tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil sé beartaithe go sroichfidh corrlach tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo [...] % faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2026 agus go raibh corrlach a phiaraí, ar an meán le linn na tréimhse 2021/2023, 2 % le haghaidh gníomhaíochtaí inchomparáide (agus 5 % nuair nach mbreithnítear ach na piaraí sin nach n-oibríonn gnólachtaí iompair lasta vaigíní aonair). Dá bhrí sin, tá coinne leis go bhfeidhmeoidh DB Cargo ar aon dul lena phiaraí atá ann faoi láthair nó os a chionn.

(508) A mhéid a bhaineann lena tháscairí sócmhainneachta, tá coinne leis go gcoinneoidh DB Cargo staid chothromais dhearfach atá ag fás ar bun ar feadh fhad chur chun feidhme a Phlean Athstruchtúrúcháin agus tiocfaidh méadú de réir a chéile ar a chóimheas cothromais (Cothromas/Sócmhainní Iomlána) faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin ([...] % i mí na Nollag 2026) agus ina dhiaidh sin (suas le [...]% i mí na Nollag 2030). Ar an gcaoi chéanna, tá coinne leis go bhforbróidh Cóimheas Cumhdaigh Úis DB Cargo (tuilleamh roimh ús agus cáin/costais úis) go dearfach thar fhad thréimhse an Phlean Athstruchtúrúcháin agus go sroichfidh sé leibhéal i bhfad os cionn 1x faoi dheireadh 2026 (agus os cionn 1.5x faoi mhí na Nollag 2030).

(509) Mar mhalairt ar chás Bunlíne na réamh-mheastachán airgeadais, measann an Coimisiún go bhfuil an cás Doirbh mar a shainmhínítear sa Phlean Athstruchtúrúcháin leordhóthanach agus inchreidte freisin a mhéid a ghlacann sé le roinnt forbairtí díobhálacha féideartha a dhéanann difear do pharaiméadair spreagtha fheidhmíocht an tairbhí, amhail moilleanna féideartha ar fhorghníomhú bhearta Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo, caillteanais mhóra méideanna nó dianiomaíocht praghsanna. Dá bhrí sin, tugann an Coimisiún dá aire go gcuirtear san áireamh go héifeachtach leis an gcás Doirbh éagsúlachtaí sochreidte sna spreagthaí ioncaim agus costais a d'fhéadfadh difear a dhéanamh d'inmharthanacht DB Cargo ina n-aonar nó i dteannta a chéile. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go meastar gur go comhuaineach a tharlóidh na tosca a dhéanann difear diúltach d'ioncaim agus do chostais sa chás Doirbh.

(510) Sa chás Doirbh sin, déantar difear do thorthaí DB Cargo ach tá siad fós dearfach agus inbhuanaithe agus, dá bhrí sin, ní chuirtear filleadh an tairbhí ar inmharthanacht i mbaol. Go deimhin, maidir le glanioncam ionchasach an cháis Dhoirbh tar éis na costais oibriúcháin uile a chumhdach, lena n-áirítear úis agus costais dímheasa, leanann sé de bheith dearfach faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2026 agus dá éis sin mar atá sa chás Bunlíne. Ina theannta sin, cé go seasfadh corrlach tuillimh roimh ús agus cáin DB Cargo ag EUR [...] (i.e. corrlach [...] % ar ioncaim) in 2026 faoin gcás Doirbh, mhéadódh sé go gar do EUR [...] (i.e. thart ar chorrlach [...] % ar ioncaim) sna blianta ina dhiaidh sin.

(511) Ar an gcaoi chéanna, tá coinne leis go dtiocfaidh laghdú ar an toradh ar chaipiteal a úsáidtear in DB Cargo faoin gcás Doirbh go [...] % i gcomparáid le [...] % faoin gcás Bunlíne, ach tá coinne leis go dtiocfaidh méadú air go [...] % faoi 2030 (i gcomparáid le leibhéal an cháis Bhunlíne de [...] %). Deimhnítear leis sin go bhfuil filleadh DB Cargo ar inmharthanacht fhadtéarmach fós láidir sa chás Doirbh d'ainneoin na dtoimhdí díobhálacha uile a áirítear leis an gcás sin.

(512) Deimhnítear é sin freisin leis an éabhlóid ionchasach ar thoradh ar shócmhainní DB Cargo, a bheidh, sa chás Doirbh, gar do [...] % ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin (i gcomparáid le [...] % faoin gcás Bunlíne) agus a fhásfaidh go 2.5 % faoi 2030 (i gcomparáid le [...] % faoin gcás Bunlíne).

(513) Maidir le táscairí sócmhainneachta, faoin gcás Doirbh, tá coinne leis freisin go gcoinneoidh DB Cargo staid chothromais dhearfach atá ag fás ar bun le linn fhad thréimhse chur chun feidhme a Phlean Athstruchtúrúcháin. Tiocfaidh méadú seasta ar chóimheas cothromais DB Cargo (Cothromas/Sócmhainní Iomlána), mar atá sa chás Bunlíne, faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin agus ar aghaidh (suas le [...] %). Ar an gcaoi chéanna, tá coinne leis go bhforbróidh Cóimheas Cumhdaigh Úis DB Cargo (tuilleamh roimh ús agus cáin/costais úis) faoin gcás Doirbh go dearfach thar fhad thréimhse an Phlean Athstruchtúrúcháin agus go sroichfidh sé leibhéal gar do 1x faoi dheireadh 2026 (agus os cionn 1x faoi mhí na Nollag 2030).

(514) I bhfianaise an mhéid thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go bhfuil an Plean Athstruchtúrúcháin atá beartaithe, ina chásanna Bunlíne agus Doirbh araon, indéanta, comhleanúnach agus forleathan agus go bhfuil sé in ann inmharthanacht fhadtéarmach DB Cargo a athbhunú laistigh de thréimhse ama réasúnta.

5.4.3. *Is mó éifeachtaí dearfacha na cabhrach ar fhorbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha nó limistéar eacnamaíoch ná na héifeachtaí diúltacha, ó thaobh saofaí iomaíochta agus éifeachtaí díobhálacha ar thrádáil*

(515) Chun measúnú a dhéanamh ar cé acu a dhéantar nó nach ndéantar difear míchuí don iomaíocht agus do choinníollacha trádála, is gá scrúdú a dhéanamh ar riachtanas, oiriúnacht agus comhréireacht na cabhrach, agus trédhearcacht a áirithiú. Is gá freisin éifeachtaí na cabhrach ar an iomaíocht agus ar thrádáil a scrúdú agus tionchar dearfach na cabhrach chun gníomhaíochtaí eacnamaíocha agus réimsí eacnamaíocha a bhfuil sé i gceist ag an gcabhair tacaíocht a thabhairt a fhorbairt, chomh maith le héifeachtaí dearfacha eile na cabhrach sin, in aghaidh a héifeachtaí diúltacha ar an margadh inmheánach a chur san áireamh.

5.4.3.1. Riachtanas na cabhrach agus an éifeacht dreasachta

(516) Faoi phointe 53 de Threoirlínte R&R, ní mór do na Ballstáit a bheartaíonn cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú comparáid a sholáthar le cás malartach inchreidte nach mbaineann státchabhair leis, lena léirítear nach mbainfear amach forbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha ná na réimsí eacnamaíocha atá á lorg leis an gcabhair, dá dtagraítear i roinn 3.1.1 de Threoirlínte R&R, gan an chabhair, nó go mbainfí amach í ar leibhéal níos lú. Freisin, chun a léiriú go bhfuil éifeacht dreasachta ag cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór do na Ballstáit a thaispeáint, in éagmais na cabhrach, go ndéanfaí an tairbhí a athstruchtúrú, a dhíol nó a fhoirceannadh ar bhealach nach mbeadh an cuspóir beartaithe bainte amach aige maidir le cliseadh margaidh nó cruatan sóisialta a sheachaint (pointe 59 de Threoirlínte R&R).

(517) Sa chás malartach nach ndéanfadh DB AG CBCA a fhoirceannadh agus ina ndeonódh sé an chabhair athstruchtúrúcháin lena réitítear an cás diúltach cothromais agus ina ndeonódh sé í fós ina dhiaidh sin, mheallfadh DB Cargo mímhuinín fhéideartha cliant nó soláthróirí, rud a chuirfeadh iallach air ar dtús a chaillteanais oibriúcháin a laghdú go tobann sna deighleoga gnó inar mó iad, go háirithe lasta vaigíní aonair. Bheadh caillteanais mhóra breactha go luath ag DB Cargo agus, dá réir sin, spreagfaí a dhócmhainneacht de facto.

(518) Thairis sin, ós rud é gurb é DB AG an t-aon scairshealbhóir de DB Cargo go stairiúil, (féach aithris (13)), bheadh sé neamhréalaíoch go meallfaí scairshealbhóir rialaithe malartach sa ghearrthéarma chun caipiteal a sholáthar chun caillteanais DB Cargo a chumhdach, ná go meallfaí fós é. Ba faoi DB AG a bhí sé, dá bhrí sin, a sheachaint go scoirfeadh an tairbhí d'oibríochtaí nó go laghdódh sé go mór iad. I gcás frithfhíorasach gan chabhair, bheadh riosca ann, agus bheadh riosca fós ann, go scoirfeadh DB Cargo de sheirbhísí tábhachtacha iompair de thalamh a sholáthar sa deighleog lasta vaigíní aonair sa Ghearmáin, rud nach bhféadfadh iomaitheoirí a mhacasamhlú go héasca agus go tráthúil de réir méide agus cineáil.

(519) Dá bhrí sin, léirítear go raibh éifeacht chinntitheach ag an gcabhair athstruchtúrúcháin, agus go bhfuil éifeacht chinntitheach aici fós, lena ndreasaítear cur chun feidhme na mbeart athstruchtúrúcháin uile atá beartaithe chun filleadh ar inmharthanacht fhadtéarmach agus, an tráth céanna, cosc a chur ar an tairbhí ó rioscaí go scoirfeadh sé d'oibríochtaí iompair de thalamh i ngníomhaíochtaí lasta vaigíní aonair nó i ndeighleoga lasta iarnróid eile nó go laghdódh sé go mór na hoibríochtaí sin, ar rannchuiditheoirí fíor-riachtanacha iad le forbairt eacnamaíoch inbhuanaithe an iompair earraí laistigh den mhargadh inmheánach.

5.4.3.2. Oiriúnacht

(520) Ní mheasfar go bhfuil cabhair athstruchtúrúcháin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach más féidir an cuspóir céanna a bhaint amach le bearta nach bhfuil chomh saobhach céanna; ní mór an chabhair a íoc go cuí agus ní mór na hionstraimí a roghnaítear a bheith iomchuí maidir leis na saincheisteanna sócmhainneachta nó leachtachta a mbeartaítear aghaidh a thabhairt orthu léi ([171]).

(521) Tá an chabhair athstruchtúrúcháin i bhfoirm aistriú caillteanais ó DB Cargo go DB AG. Tá tionchar dearfach ag an aistriú caillteanais sin ar shócmhainneacht DB Cargo, toisc go gcosnaíonn sé staid chothromais DB Cargo ar thionchar diúltach na gcaillteanas a ghintear. Tugann an Coimisiún dá aire nach soláthraíonn an t-aistriú caillteanais aon leachtacht go díreach do DB Cargo i gcomhréir leis an bhfíoras nach raibh aon saincheist leachtachta ag DB Cargo nuair a tháinig sé chun bheith ina ghnóthas i gcruachás.

([171]) Pointí 38(c), agus pointí 54 agus 58 de Threoirlínte R&R.

(522) Maidir leis an ngné den chabhair lena bhfeabhsaítear sócmhainneacht, mar a mhínítear in aithris (442), in éagmais na cabhrach, bheadh ar chothromas DB Cargo na caillteanais a iompar agus, dá bhrí sin, bheadh sé diúltach in 2022. Bheadh staid chothromais dhiúltach, rud a chiallaíonn go sáraíonn dliteanais cuideachta a sócmhainní, ina fadhb thromchúiseach sócmhainneachta, a seachnaíodh idir 2022 agus 2024 tríd an gcabhair a dheonú. .

(523) Maidir leis an gceist faoi luach saothair cuí le haghaidh na n-ionstraimí, tugann an Coimisiún dá aire go ngearrtar na caillteanais go huathoibríoch faoi CBCA ar mháthairchuideachta DB Cargo, DB AG. Ní fhaigheann DB AG aon ghlanluach saothair díreach dearfach as an aistriú caillteanais. Mar sin féin, tá DB Cargo faoi úinéireacht iomlán DB AG agus, dá bhrí sin, bainfidh DB AG, mar scairshealbhóir aonair DB Cargo, leas iomlán as aon tairbhe a dhíorthaítear ó fhilleadh DB Cargo ar inmharthanacht fhadtéarmach.

(524) Sa chomhthéacs sin, réamh-mheastar leis an measúnú torthaí airgeadais réasúnta amach anseo ó DB Cargo a bhfuil coinne leis go gcosnófar leasanna straitéiseacha níos leithne DB AG leo, amhail príomh-fhochuideachta amhail DB Cargo a choinneáil ar bun, go háirithe trí fhreastal ar thionscail amhail cruach, mótarfheithiclí agus ceimiceáin, a ghineann cuid shubstaintiúil d'ioncam bliantúil EUR 4.5 billiún DB Cargo. Dá bhrí sin, trí oibriú leanúnach a áirithiú tríd an gcabhair, caomhnaíonn an Ghearmáin suíomh straitéiseach fadtéarmach DB Cargo. Leis an measúnú ar na réamh-mheastacháin sa chás bunlíne, tá coinne le torthaí airgeadais carnacha ó DB Cargo thar na chéad 5 go 10 mbliana eile, ag ailíniú leis an luach saothair ionchasach le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin agus ina dhiaidh sin. Mar sin féin, faoi bhun an mhéid a d'fhéadfadh a bheith ag infheisteoir margaidh i gcás comhchosúil agus tar éis dó na caillteanais a tabhaíodh le déanaí ó bhí 2022 ann a iompar, tá na torthaí fós réasúnta agus leordhóthanach, go háirithe ón mbliain dheireanach den tréimhse athstruchtúrúcháin agus ina dhiaidh sin. I ndáil leis sin, ríomh an Coimisiún an Ráta Toraidh Inmheánach (IRR) a bhféadfadh coinne a bheith ag DB AG leis ón bplean athstruchtúrúcháin rathúil. Úsáideann an Coimisiún an cur chuige mar a shonraítear in aithrisí (378) agus (379). Mar sin féin, in ionad na pleananna lár téarma a úsáid mar bhonn, úsáideann an Coimisiún na réamh-mheastacháin ar chás bunlíne an phlean athstruchtúrúcháin. Bunaithe ar an ríomh sin, d'fhéadfadh coinne a bheith ag DB AG le IRR de thart ar [...] %. Bheadh an IRR sin laistigh de raon táirgeachta na mbannaí is déanaí a eisíonn Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), a mbíonn toradh idir [...] % agus [...] % orthu faoi láthair ([173]). Dá bhrí sin, tá an luach saothair i gcomhréir den chuid is mó le costais chistithe DB AG.

(525) Ag an bpointe sin, tabharfaidh an ionstraim chabhrach ionchasach aghaidh ar an gcás sócmhainneachta díghrádaithe agus leigheasfaidh sí í, agus tabharfaidh sí luach saothair leordhóthanach do DB AG agus, dá bhrí sin, do Stát na Gearmáine, a mbeidh méadú tagtha ar luach a leasa sa tairbhí.

(526) Dá bhrí sin, is iomchuí an ionstraim um chabhair athstruchtúrúcháin.

5.4.3.3. Comhréireacht na cabhrach agus comhroinnt dualgas

(527) Faoi phointe 38(e) de Threoirlínte R&R, níor cheart an chabhair athstruchtúrúcháin a bheith níos airde ná an t-íosmhéid is gá chun an cuspóir a shaothraítear leis an gcabhair sin a bhaint amach. Ní mór méid agus déine na cabhrach athstruchtúrúcháin a theorannú don íosmhéid is gá chun go bhféadfar an t-athstruchtúrú a dhéanamh, i bhfianaise na n-acmhainní airgeadais atá ag an tairbhí, ag a scairshealbhóirí nó ag an ngrúpa gnó lena mbaineann sé (pointe 61 de Threoirlínte R&R). Go háirithe, ní mór leibhéal leordhóthanach ranníocaíochta dílse le costais an athstruchtúraithe agus, i gcás ina dtabharfar tacaíocht Stáit i bhfoirm lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí, comhroinnt dualgas a áirithiú. Leis an measúnú ar na ceanglais sin cuirfear san áireamh aon chúnamh tarrthála a dheonaítear roimh ré.

([172]) Bannaí leis na hUimhreacha Aitheantais Urrús Idirnáisiúnta (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) De réir sonraí ó https://www.boerse-frankfurt.de/en, arna rochtain go deireanach an 27 Samhain 2024.

5.4.3.3.1. Ranníocaíocht dhílis

(528) Ní mór ranníocaíocht dhílis an tairbhí leis na costais athstruchtúrúcháin ó acmhainní dílse DB Cargo, a scairshealbhóra nó a chreidiúnaithe — nó infheisteoirí nua — a bheith fíor agus iarbhír agus ba cheart í a bheith inchomparáide de ghnáth leis an gcabhair a dheonaítear i dtéarmaí éifeachta ar staid sócmhainneachta nó leachtachta an tairbhí. De bhun phointe 63 de Threoirlínte R&R, is gá don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar cé acu atá nó nach bhfuil foinsí éagsúla na ranníocaíochta dílse iarbhír agus saor ó chabhair. De réir phointe 64 de Threoirlínte R&R, measann an Coimisiún de ghnáth gur leordhóthanach an ranníocaíocht dhílis má tá sí cothrom le 50 % ar a laghad de na costais athstruchtúrúcháin.

(529) Ar an gcéad dul síos, mar réamhchomaoin chun measúnú a dhéanamh ar an gcomhréireacht, ba cheart a thabhairt ar aird go gcuirtear uasteorainn de facto le méid na cabhrach athstruchtúrúcháin lena dtacaítear le costais an phlean athstruchtúrúcháin trí dhearadh ar mhéid na nglanchaillteanas a tabhaíodh le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin suas leis an 31 Nollaig 2024. Ina dhiaidh sin, ba ghá aon ghlanchaillteanas a thabhódh DB Cargo — lena bhfuil coinne in 2025 — a bhreacadh agus a thabhú mar a thaifeadtar i ráiteas ioncaim agus i gclár comhardaithe DB Cargo, in éagmais CBCA le DB AG a foirceannadh. Thairis sin, áirítear le ranníocaíocht dhílis scairshealbhóir DB Cargo caipiteal Mezzanine (iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite EUR 842 mhilliún) a d'fhéadfaí a chomhshó agus tacú le staid chothromais agus sócmhainneachta DB Cargo más gá ar bhealach atá cosúil leis an mbealach a rinneadh agus a dhéantar leis an gcabhair athstruchtúrúcháin go dtí 2024 agus an bhliain sin san áireamh.

(530) Go deimhin, tugtar aghaidh ar aon saincheist sócmhainneachta tar éis fhoirceannadh CBCA nó éifeachtaí moillithe de go dtí go bhfuil coinne le brabús trí infhaighteacht línte maoinithe a ranníocann DB AG agus, go háirithe, caipiteal Mezzanine (EUR 842 mhilliún d'iasachtaí fo-ordaithe), arb é an méid aonair is mó den ranníocaíocht dhílis é. Maidir le sócmhainneacht DB Cargo, bheadh ról comhchosúil ag caipiteal Mezzanine le CBCA chun staid chothromais DB Cargo a fheabhsú i bhfianaise a fho-ordaithe agus, dá bhrí sin, rangú slándála gar do chothromas.

(531) Maidir le pointe 63 de Threoirlínte R&R, ní mór don Choimisiún a fhíorú an bhfuil na foinsí éagsúla cistiúcháin don ranníocaíocht dhílis le costais an phlean athstruchtúrúcháin a shonraítear i roinn 4.1.5.3.2.2 saor ó chabhair agus fíor, is é sin, gur leordhóthanach an dóchúlacht go dtiocfaidh siad i gcrích le linn chur chun feidhme an phlean sin, gan brabúis a áireamh. Maidir le cineál saor ó chabhair ranníocaíocht dhílis an tairbhí, cé is moite de dhífheistiú sócmhainní agus fachtóireacht, tá an chuid is mó di comhdhéanta d'ionstraimí airgeadais nó de thacaíocht a chuireann DB AG ar fáil do DB Cargo trí acmhainní Stáit, ceanglaítear go ndéanfaí í a struchtúrú go docht agus a sholáthar ar théarmaí margaidh.

5.4.3.3.1.1. Caipiteal Mezzanine (Iasachtaí Fo-ordaithe In-chomhshóite EUR 842 mhilliún) agus Línte Creidmheasa (EUR 325 mhilliún agus EUR 434 mhilliún)

(532) Measann an Coimisiún gur chloígh DB AG leis an bprionsabal sin maidir le téarmaí margaidh trí rátáil inmheánach intomhaiste, infhíoraithe agus margadhbhunaithe a shannadh ar dtús, ar bhonn shaintréithe airgeadais intreacha DB Cargo, agus ansin, trí thagarmharcáil a dhéanamh ar na hionstraimí airgeadais a sholáthraíonn sé do DB Cargo in aghaidh sonraí ó uirlisí praghsála margaidh creidiúnacha amhail LSEG Data & Analytics ([174]) lena n-áirithítear, ar an gcaoi sin, go léiríonn na rátaí úis a chuirtear i bhfeidhm ar na hionstraimí éagsúla an riosca a bhaineann le rátáil DB Cargo.

([174]) Is soláthraí domhanda sonraí agus bonneagair margaidh airgeadais Mheiriceá-na Breataine é LSEG Data & Analytics, a bhíodh Refinitiv roimhe seo. Bunaíodh an chuideachta in 2018 mar fhochuideachta de Thomson Reuters, a dhíol sciar 55 % ansin le Blackstone Group LP i mí Lúnasa 2018. I mí Dheireadh Fómhair 2019, d'fhógair Blackstone agus Thomson Reuters díol na cuideachta le London Stock Exchange Group (LSEG). Meastar go bhfuil LSEG Data & Analytics an-iontaofa le haghaidh sonraí margaidh airgeadais de bharr a cháile seanbhunaithe, a chumhdaigh chuimsithigh dhomhanda, agus a chruinnis. Seachadann sé sonraí fíor-ama cruinne ar fud cineálacha éagsúla sócmhainní agus tá sé comhtháite le mórchórais airgeadais. Tugann LSEG Data & Analytics le fios go leanann sé dianchaighdeáin rialála, lena gcinntítear trédhearcacht agus comhlíontacht. Daingnítear a iontaofacht a thuilleadh trína chleamhnacht le LSEG. Braitheann institiúidí airgeadais, anailísithe agus rialtóirí ar LSEG Data & Analytics as a chuid uirlisí láidre sonraí agus anailíse, rud a fhágann gur bunchloch den tionscal airgeadais é.

(533) Maidir le hairgeadas corparáideach, feidhmíonn rátálacha creidmheasa mar uirlis chriticiúil chun measúnú a dhéanamh ar riosca mainneachtana gnólachta agus, dá bhrí sin, ar chostas a fhiachais. De réir theoiric chomhbhabhtála an struchtúir chaipitiúil, comhardaíonn gnóthais tairbhí an fhiachais (sciatha cánach) in aghaidh na gcostas (riosca féimheachta agus costais úis). De réir mar a bhíonn brú airgeadais ar ghnólachtaí amhail DB Cargo, mar a léirítear i rátálacha creidmheasa níos ísle, ardaítear a gcostas iasachta de bharr riosca mainneachtana méadaithe.

(534) I ndáil leis sin, measann an Coimisiún gur bonn fónta chun rátáil chreidmheasa inmheánach DB Cargo a chinneadh é an fíoras go ndéanann DB AG measúnú inmheánach ar acmhainneacht creidmheasa DB Cargo trí úsáid a bhaint as prionsabail sheanbhunaithe airgeadais chorparáidigh atá ailínithe leo siúd a úsáideann gníomhaireachtaí rátála creidmheasa amhail S&P ([175]) toisc, i gcorparáidí móra, go mbíonn an próiseas rátála creidmheasa inmheánach ar aon dul le modheolaíochtaí gníomhaireachta seachtracha de ghnáth ach go gcuirtear in oiriúint é chun léargas straitéiseach agus oibríochtúil na cuideachta a léiriú ar bhealach níos fearr. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go n-áirithítear le próiseas rátála inmheánach DB AG go ndéantar ranníocaíocht DB AG a struchtúrú i gcomhréir leis na caighdeáin rialála is infheidhme agus i gcomhréir le prionsabail an mhargaidh atá mar bhunús chun na bisigh riosca agus na rátaí úis iomchuí a chinneadh maidir le hionstraimí airgeadais amhail iasachtaí fo-ordaithe, maoiniú Mezzanine, agus línte creidmheasa a sholáthraíonn DB AG do DB Cargo mar ranníocaíocht dhílis an tairbhí le costais mhaoiniúcháin Phlean Athstruchtúrúcháin DB Cargo.

(535) Thairis sin, aithníonn an Coimisiún go bhfuil na méadrachtaí airgeadais amhail 'cumhdach aisghabhála' (i.e. sreabhadh airgid oibríochtúil iarchánach a roinntear ar ghlanfhiachas), 'glanfhiachas/EBITDA ([176])' agus 'EBITDA/cumhdach úis ([177])' a úsáideann DB AG mar thagairtí chun a fhochuideachtaí a aicmiú, lena n-áirítear DB Cargo, in aicmí creidmheasa agus rátála éagsúla trí úsáid a bhaint as cóimheasa airgeadais, go bhfuil siad bunúsach i measúnuithe riosca creidmheasa agus go n-aithnítear go forleathan iad i dteoiric an airgeadais chorparáidigh ([178]) chun meastóireacht a dhéanamh ar inbhuanaitheacht fiachais, leachtacht agus feidhmíocht oibríochtúil gnólachta agus, dá réir sin, go n-úsáideann anailísithe margaidh airgeadais iad go tráthrialta agus acmhainneacht creidmheasa gnóthas á measúnú acu.

(536) Maidir le DB Cargo, measann an Coimisiún gur cur chuige stuama é cinneadh DB AG, tar éis dó athbhreithniú a dhéanamh ar fheidhmíocht agus réamh-mheastacháin (e.g. EBITDA 2024 réamh-mheasta) airgeadais DB Cargo, chun rátáil inmheánach DB Cargo a íosghrádú ó '[...]' '[...]' bunaithe, go háirithe, ar mheath shláinte airgeadais DB Cargo ó 2021 go 2023, rud a rannchuidíonn le rátaí úis níos réalaíche agus níos iomchuí is infheidhme maidir leis na hionstraimí airgeadais ábhartha a sholáthraíonn DB AG do DB Cargo a chinneadh.

(537) Tugtar le fios leis an íosghrádú go '[...]' go bhfuil DB Cargo sa chatagóir ardtoraidh (dramhbhanna), a bhaineann go minic le gnólachtaí anásta a ndéantar a ndóchúlacht mainneachtana a chainníochtú trí úsáid a bhaint as samhlacha riosca creidmheasa amhail Altman Z-Score agus samhail Merton ([179]) atá ar aon dul leis an úsáid a bhaineann DB AG as cóimheasa airgeadais agus dálaí margaidh ina phróiseas rátála creidmheasa inmheánach.

(538) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go léirítear go hiomchuí le rátáil creidmheasa inmheánach DB Cargo de '[...]' a acmhainneacht creidmheasa a chuaigh in olcas tar éis an mheatha ar EBITDA in 2024 lena raibh coinne, a spreag dúshláin tionscail agus deacrachtaí oibríochtúla, rud a lagaíonn a chumas ioncam oibriúcháin leordhóthanach a ghiniúint chun a oibleagáidí fiachais a chomhlíonadh, go háirithe i bhfianaise a chineáil dianchaipitiúil mar chuideachta lóistíochta.

([175]) Amhail dóchúlachtaí mainneachtana stairiúla foilsithe S&P.

([176]) Tomhaistear giaráil gnólachta leis an gcóimheas glanfhiachas/EBITDA, lena léirítear an méid bliain a thógfadh sé ar an gcuideachta a fiachas a aisíoc dá bhfanfadh an fiachas agus EBITDA araon seasmhach. Mar dhea-chleachtas, is minic a fheictear cóimheas os cionn 3 mar chomhartha ar riosca creidmheasa ardaithe, agus i gcás DB Cargo, is dócha gur chuir cóimheas glanfhiachas/EBITDA ard leis an íosghrádú ina rátáil.

([177]) Tomhaiseann cóimheas cumhdaigh EBITDA/úis cumas an ghnólachta a oibleagáidí fiachais a sheirbhísiú, agus léiríonn luachanna níos airde cobhsaíocht airgeadais níos fearr.

([178]) De réir cleachtais airgeadais chorparáidigh nua-aimseartha, déantar fachtóirí cainníochtúla (cóimheasa airgeadais) agus fachtóirí cáilíochtúla (ionchas gnó, cáilíocht bainistíochta, riosca tionscail) araon a mheasúnú le samhail rátála creidmheasa inmheánach chuimsitheach.

([179]) Is samhail airgeadais é Altman Z-Score a úsáidtear chun dóchúlacht féimheachta cuideachta a thuar. Comhcheanglaíonn sé roinnt cóimheasa airgeadais in aon scór amháin, agus léiríonn scóir níos airde riosca níos ísle dócmhainneachta. Le Samhail Merton, déantar riosca creidmheasa cuideachta a mheas tríd an dóchúlacht mainneachtana a ríomh bunaithe ar luach sócmhainne an ghnólachta i gcoibhneas lena dhliteanais, agus teoiric um praghsáil roghanna á húsáid.

(539) Déanann an rátáil sin, ina n-ionchorpraítear riosca creidmheasa níos airde i gcomparáid le fochuideachtaí a bhfuil rátáil níos fearr ag baint leo, difear go díreach do na rátaí úis a mhuirearaítear ar mhaoiniú fiachais toisc, faoi theoirim Modigliani-Miller ([180]), agus anás airgeadais ann, go n-éiríonn fiachas níos costasaí de réir a chéile, rud a léiríonn an biseach méadaithe riosca mainneachtana. Measann an Coimisiún, dá bhrí sin, go léiríonn na rátaí úis a chuireann DB AG i bhfeidhm ar chaipiteal Mezzanine DB Cargo (dá ngairtear iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite freisin) de EUR 842 mhilliún agus dhá líne chreidmheasa de EUR 325 mhilliún agus EUR 434 mhilliún an biseach riosca sin, ag cloí leis na prionsabail airgeadais chorparáidigh a bhfuil glacadh go forleathan leo maidir le toradh riosca-choigeartaithe agus go gcuirtear san áireamh go hiomchuí leo rátáil '[...]' DB Cargo agus, ar an gcaoi sin, go n-áirithítear go bhfuil téarmaí na hiasachta iomaíoch le bannaí ardtoraidh comhchosúla sa mhargadh.

(540) Tar éis measúnú a dhéanamh ar phríomh-eilimintí agus uasmharcálacha na rátaí úis atá idir lámha agus ar a réasúnaíocht airgeadais, is iomchuí freisin, sa chleachtas, measúnú a dhéanamh ar leibhéal na rátaí a eascraíonn as cur i bhfeidhm fhorálacha na gcomhaontuithe maoinithe faoi seach le haghaidh chaipiteal Mezzanine (nó iasachtaí fo-ordaithe) agus an dá líne chreidmheasa a sholáthraítear do DB Cargo.

(541) I ndáil leis sin, ós rud é nach bhfaigheann DB Cargo iasachtaí ó institiúidí airgeadais seachtracha ná ó bhainc, níl aon ús margaidh inbhraite á ghearradh ar a iasachtaí a bheadh ar fáil mar thagarmharc le haghaidh comparáide. Níl sé indéanta oibreoir lasta iarnróid — nó a leithéid — a shainaithint a fhaigheann iasachtaí ar théarmaí margaidh a bheadh comhchosúil go leordhóthanach ó thaobh próifíl oibriúcháin agus airgeadais de agus a d'fhónfadh chun aon tátal bailí a bhaint as costais iasachtaíochta DB Cargo dá gcruinneodh sé maoiniú ó mhargaí nó ó institiúidí airgeadais. Sa chás sin, leis an Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir leis an athbhreithniú ar an modh chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú, leagtar amach critéir chun athróg ionadach ar ráta an mhargaidh a chinneadh ([181]).

(542) Dá bhrí sin, bheadh an athróg ionadach iomchuí a eascraíonn as an Teachtaireacht maidir leis an athbhreithniú ar an modh chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú ina hiasacht ó mháthairchuideachta le fochuideachta amhail DB Cargo ag a bhfuil rátáil lag agus gan aon iasachtaíocht sheachtrach. I gcás mainneachtana, bheadh an mháthairchuideachta/iasachtóir fós i dteideal sásamh a lorg ó shócmhainní neamhualaithe na fochuideachta. Is fiú EUR [...] billiún sócmhainní seasta neamhreatha DB Cargo ina chlár comhardaithe, i bhfad os cionn EUR 1.7 billiún de mhéid iomlán na n-ionstraimí airgeadais a sholáthraíonn DB AG chun tacú le costais phlean athstruchtúrúcháin DB Cargo. Dá bhrí sin, ní bheadh aon chaillteanas nó bheadh caillteanas íseal ag an iasachtóir dá mainneodh DB Cargo. Ba é [...] agus [...], mar a leagtar amach sa Teachtaireacht maidir leis an athbhreithniú ar an modh chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú, a bheadh san (athróg ionadach) ráta úis a mhuirearódh an mháthairchuideachta/t-iasachtóir dá thoradh sin. An ráta úis bliantúil [...] % a mhuirearaíonn DB AG ar DB Cargo ar an dá líne chreidmheasa, arb iad na hiasachtaí ranníocaíochta dílse is sinsearaí iad, tá sé i raon na rátaí athróige ionadaí: i bhfad os cionn na chéad athróige ionadaí agus gar don dara hathróg ionadach. Meallann maoiniú lena mbaineann riosca níos airde i dtéarmaí sinsearachta amhail caipiteal Mezzanine ([182]) (nó iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite) rátaí úis i bhfad níos airde, agus an mhodheolaíocht mhargadhbhunaithe agus oibiachtúil a leagtar amach sna comhaontuithe creidmheasa le DB AG á gcur i bhfeidhm, suas le [...] % faoi láthair.

(543) Thairis sin, bhailigh an Coimisiún sonraí airgeadais ón mbunachar sonraí *S&P Capital IQ* ([183]) chun tagarmharcáil a dhéanamh ar na rátaí úis nach mór do DB Cargo a íoc as na línte creidmheasa agus as caipiteal Mezzanine. I ndáil leis sin, bhailigh an Coimisiún sonraí maidir le torthaí bannaí corparáide le haghaidh corparáidí neamhairgeadais a bhfuil próifíl riosca acu atá cosúil le DB Cargo, i.e. cuideachtaí a bhfuil rátáil '[...]' agus '[...]' acu. Le Figure 9 léirítear na cuair toraidh banna corparáide le haghaidh cuideachtaí den sórt sin. I gcás grúpa riosca ar leith, soláthraítear leis an gcuar meastachán ábhartha ar an toradh ag a ndéanann an margadh fiachas na n-eisitheoirí sin a phraghsáil faoi láthair. Úsáideann an Coimisiún na torthaí bannaí mar athróg ionadach tagarmharcála toisc gurb é toradh bannaí an méid toraidh a réadaíonn infheisteoir ar bhanna lena dtugtar léiriú maith ar chostas 'ilghnéitheach' iasachtaíochta do chuideachta.

([180]) Tugann teoirim Modigliani-Miller le fios, i margadh foirfe, nach ndéanann rátálacha creidmheasa, anás agus rioscaí féimheachta difear do luach gnólachta, toisc nach mbaineann struchtúr caipitiúil le hábhar. Mar sin féin, i ndáiríre, tá tábhacht leis na fachtóirí sin toisc nach bhfuil na margaí foirfe. Dá bhrí sin, bíonn tionchar i gcónaí ag rátálacha creidmheasa agus rioscaí féimheachta ar chostais iasachtaíochta/muirir úis, braistintí infheisteoirí, agus cobhsaíocht airgeadais cuideachtaí anásta, rud a fhágann go bhfuil cinntí struchtúir chaipitiúil ríthábhachtach i bhfíorchásanna.

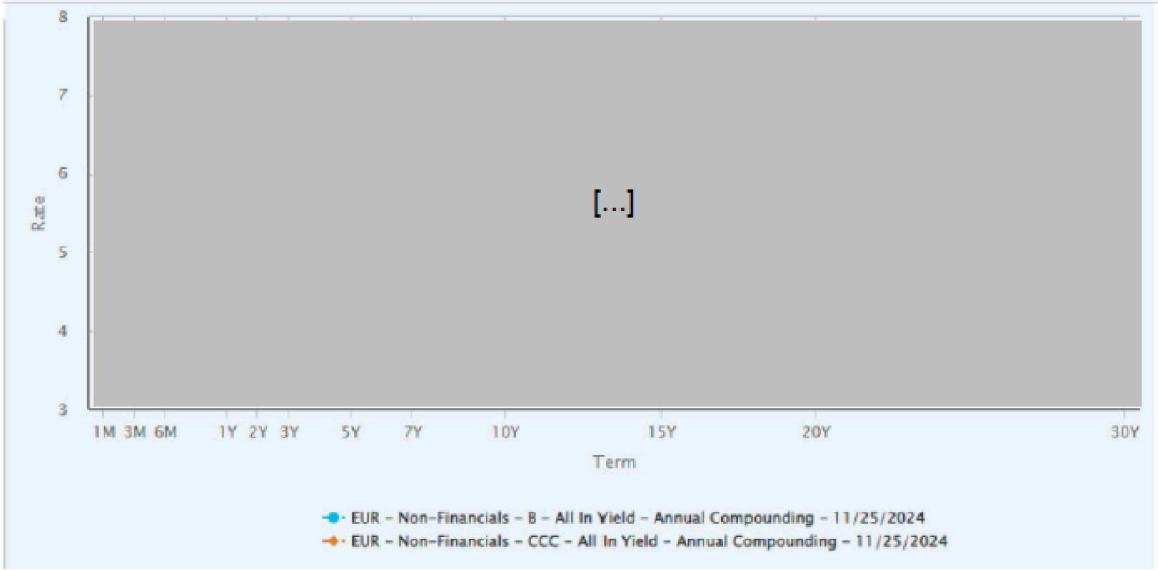
([181]) IO C 14, 19.1.2008, lch. 6.

([182]) Is iondúil go mbíonn ráta úis níos airde ag baint le maoiniú Mezzanine de bharr a shuímh faoi bhun an fhiachais shinsearaigh sa struchtúr caipitiúil, comhsheasmhach le teoiric chéimlathais an airgeadais chorparáidigh. Deir an teoiric sin gur fearr le cuideachtaí caipiteal a chruinniú in ord costais, is lú go dtí is mó, agus is rogha é maoiniú Mezzanine idir cothromas agus fiachas sinsearach. I gcás áirithe DB Cargo agus murab ionann agus i gcásanna eile de mhaoiniú Mezzanine, ní cheadaítear le hiasacht Mezzanine DB AG an íocaíocht úis a chur ar fionraí ná an dáta aisíocaíochta a chur siar, rud a fhágann go ngearrtar muirear úis níos ísle ná mar a ghearrtar i gcás maoiniú cothromais dhírigh nach bhfuil aibíocht ná oibleagáid ann ús a íoc.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Fíor 9

Cuar toraidh banna corparáide le haghaidh aibíochtaí agus rátálacha éagsúla



Foinse: S&P Capital IQ arna rochtain an 26 Samhain 2024

(544) Tugann an Coimisiún dá aire, i gcás na línte creidmheasa sealadacha, féach aithrisí (257)(f) agus (257)(b), go ríomhtar an ráta úis is infheidhme don tarraingt anuas aonair. Agus úsáid á baint as an sampla den tréimhse 6 mhí a bhfuil na rátaí úis ina leith [...] % ar bhonn bliantúil faoi láthair, de réir na modheolaíochta úis ar a dtugtar tuairisc sna comhaontuithe, tugann an Coimisiún dá aire go ndéanann an margadh praghsáil faoi láthair ar fhiachas ag a bhfuil aibíocht 6 mhí ag [...] % le haghaidh cuideachtaí a bhfuil rátáil '[...]' acu, agus ag [...] % le haghaidh cuideachtaí a bhfuil rátáil '[...]' acu faoi seach. Thiocfadh ús DB Cargo laistigh den dá theorainn sin, agus é níos gaire don uasteorainn. Dá réir sin, is cosúil go bhfuil an ráta úis i gcomhréir le hionchais an mhargaidh.

(545) Maidir leis na hiasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite, féach aithrisí (257)(a) go (257)(e), tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil aibíochtaí ag na hiasachtaí sin idir thart ar 5 bliana agus thart ar 7 mbliana agus ráta úis is infheidhme [...] % ar bhonn bliantúil faoi láthair. Faoi láthair, praghsálann an margadh fiachas ag a bhfuil aibíocht cúig bliana ag [...] % le haghaidh cuideachtaí a bhfuil rátáil '[...]' acu agus ag [...] % le haghaidh cuideachtaí a bhfuil rátáil '[...]' acu. Thairis sin, i gcás bannaí a bhfuil aibíocht seacht mbliana acu, déantar an toradh a phraghsáil faoi láthair ag [...] % le haghaidh cuideachtaí a bhfuil rátáil '[...]' acu, agus [...] % le haghaidh cuideachtaí a bhfuil rátáil '[...]' acu faoi seach. Ciallaíonn sé sin go n-íocann DB Cargo biseach suntasach as cineál níos rioscúla na n-iasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite i gcomparáid leis na torthaí bannaí atá ann faoi láthair. Dá bhrí sin, maidir leis na hiasachtaí fo-ordaithe in-chomhshóite freisin, ní léirítear leis an tagarmharcáil go soláthródh DB AG an maoiniú ar choinníollacha a mbeadh buntáiste follasach ag baint leo do DB Cargo.

(546) Fágann sé sin go bhfuil na téarmaí ag a gcuirtear maoiniú caipitil Mezzanine agus línte creidmheasa ar fáil do DB Cargo mar fhoinsí ranníocaíochta dílse i gcomhréir le hathróga ionadacha agus tagarmharcanna rátaí margaidh, agus os a gcionn iarbhír, agus, dá bhrí sin, saor ó chabhair.

5.4.3.3.1.2. Fáltais ó dhífheistiú sócmhainní (EUR [460-560] milliún)

(547) Dá bhrí sin, d'fhéadfaí a mheas go bhfuil dífheistiú sócmhainní DB Cargo ar fiú EUR [460-560] milliún é, nach mór a dhéanamh le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin gan ceannacháin inghrúpa san áireamh, saor ó acmhainní Stáit. Thairis sin, léiríonn na cásanna díolachán atá ar fáil cheana féin d'oibreoirí príobháideacha agus na prionsabail lena rialaítear na díolacháin atá beartaithe cur chuige margadhbhunaithe maidir le roghnú ceannaitheora lena gcaomhnaítear leas DB Cargo (féach roinn 4.1.5), ar cheart don Ghearmáin agus DB Cargo a leanúint le haghaidh dífheistiú agus díol sócmhainní a bhfuil gealltanas tugtha ina leith.

(548) Mar sin féin, le pointe 63 de Threoirlínte R&R, eisiatar ionchais maidir le brabúis amach anseo ó raon feidhme na ranníocaíochtaí iarbhír. Áirítear leis an ranníocaíocht dhílis fhíor agus iarbhír ó DB Cargo a shainaithin an Ghearmáin EUR [460-560] milliún d'fháltais a bhfuil coinne leo ó dhíol sócmhainní nó scairshealbha nach mór a dhéanamh [...]. Níl méid iomlán na bhfáltas sin cinnte go leordhóthanach fós. I gcás eile roimhe seo de chabhair chomhoiriúnach d'iomaitheoir lasta iarnróid, mheas an Coimisiún go raibh gealltanas chun sócmhainní nó scairshealbha a dhífheistiú le linn an phlean athstruchtúrúcháin, chomh maith le maoiniú ón máthairchuideachta, ina fhoinse bhailí ranníocaíochta dílse iarbhír fiú mura gcuirtear chun feidhme go hiomlán é nó in éagmais ceannaitheoirí tiomanta ([184]).

(549) Mar sin féin, cuirfidh an Coimisiún i leataobh go coimeádach ón measúnú ar chomhréireacht na cabhrach athstruchtúrúcháin do DB Cargo méid na n-ioncam a bhfuil coinne leo ó dhífheistiú nó ó dhíol sócmhainní nár síníodh go fóill agus na hioncaim sin nach bhfuil ceannaitheoirí atá tiomanta go leordhóthanach sainaitheanta ina leith agus/nó nach bhfuil sa phraghas díola ach meastachán. Dá bhrí sin, beidh gá na costais ábhartha a bheartaítear a thabhú le haghaidh an mhéid chéanna a mhaoiniú leis na hioncaim oibriúcháin ionchasacha ón ngnáthoibriú.

(550) Leanann sé ón tuairisc ar staid na himeartha a sholáthair údaráis na Gearmáine go bhfuil an t-ioncam a bhfuil coinne leis ó dhífheistiú nó ó dhíol sócmhainní a shínítear agus na hioncaim sin a bhfuil tairiscintí ceangailteacha ó cheannaitheoirí sainaitheanta ina leith cothrom le EUR [...], as an méid iomlán díolachán ionchasach de EUR [460-560] milliún (aithris (325)). Ba cheart a mheas gur ranníocaíochtaí fíor agus iarbhír ón tairbhí iad na hiar-ioncaim sin a íocadh cheana féin le DB Cargo nó atá ar tí a íoctha.

5.4.3.3.1.3. Fachtóireacht infháltas ag HSBC (EUR [100-140] milliún)

(551) Comhaontaíonn [...], banc príobháideach a roghnaítear tar éis próiseas tairisceana a bhfuil an tairiscint cheangailteach is fearr aige, an fhachtóireacht EUR [100-140] milliún infháltas (aithris (257)(c)(f)). Laghdaíonn agus laghdóidh fachtóireacht na n-infháltas na costais atá i seilbh DB Cargo agus feabhsóidh sé a chaipiteal oibre agus sreabha airgid. Mar gheall ar sholáthar ó acmhainní nach bhfuil faoi rialú Stát na Gearmáine, is foinse ranníocaíochta saor ó chabhair agus dílse iarbhír í an fhachtóireacht faoi [...].

5.4.3.3.1.4. Aistriú agus cumhdach phá agus chostais téarfa na foirne (EUR [100-140] milliún)

(552) Cumhdófar na costais a bhaineann leis na laghduithe ar an líon ball foirne in DB Cargo a spreagtar leis an bplean athstruchtúrúcháin le ranníocaíocht DB JobService Gmbh (aithris (257)(c)(f)). Chomhaontaigh na comhlachtaí inmheánacha inniúla an laghdú agus an t-athshannadh laistigh de ghrúpa DB le haghaidh líon beacht foirne, ionas go mbeidh rannpháirtíocht DB JobService Gmbh cinnte, sainithe agus cainníochtaithe go cruinn. Eascraíonn an ranníocaíocht sin as cur i bhfeidhm rialacha agus beartais chorparáideacha réamhshocraithe DB AG. Is cinneadh uathrialach laistigh den ghrúpa é cinneadh DB Cargo an tseirbhís a úsáid, nach dócha go bhfuil sé de bharr rannpháirtíocht ná cur isteach an Stáit ina cáil mar scairshealbhóir DB AG.

(553) Thairis sin, tá ról DB JobService Gmbh mar sholáthraí seirbhíse inmheánach cosúil leis an ról atá ag gníomhaireachtaí socrúcháin sa mhargadh saothair chun foireann iomarcach a athshannadh. Ní bac ar bith é cineál inghrúpa raon feidhme, sholáthar agus luach na seirbhíse a sholáthraítear chun a mheas go soláthraítear an tseirbhís ar théarmaí margaidh, mar a bheadh amhlaidh i gcás grúpa atá faoi úinéireacht phríobháideach agus ar comhchosúil a mhéid agus a ghníomhaíochtaí. Fágann sé sin go bhfuil an fhoinse ranníocaíochta sin saor ó chabhair, fíor agus iarbhír.

5.4.3.3.1.5. Conclúid

(554) Is féidir a mheas go bhfuil na hacmhainní a sholáthraíonn an tairbhí agus a scairshealbhóir agus a bhanc fachtóireachta saor ó aon státchabhair. Go héifeachtach, tá na ranníocaíochtaí sin a chuir an Ghearmáin ar aghaidh cothrom le EUR 2 291 mhilliún agus sáraíonn siad méid measta EUR 1 914 mhilliún den chabhair athstruchtúrúcháin, arb é, dá bhrí sin, 54 % den chistiú is gá le haghaidh chostais an phlean. Cuirtear uasteorainn leis an gcabhair go huasmhéid na gcaillteanas a tabhaíodh in 2022, 2023 agus na gcaillteanas sin atá beartaithe do 2024, ionas go leanfadh sí de bheith comhréireach dá bhfanfadh na caillteanais iarbhír a taifeadadh an 31 Nollaig 2024 a aistríodh fós i gcur i bhfeidhm CBCA faoi bhun mhéid na ranníocaíochta dílse ó DB Cargo.

([184]) Cinneadh ón gCoimisiún an 2 Márta 2005 i gcás N386/2004, an Fhrainc, Aide à la restructuration de Fret SNCF, aithrisí 82 go 87 agus 186 go 187

(555) Mar sin féin, ní mór na ranníocaíochtaí sin a bheith fíor agus iarbhír freisin, rud nach amhlaidh don mhéid iomlán EUR [460-560] milliún d'fháltais a bhfuil coinne leo ó dhífheistiú scairshealbhaithe nó ó dhíol sócmhainní le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin. Fiú amháin faoi thoimhde an-choimeádach nach mbeadh aon fháltas ó na díolacháin agus na dífheistithe nach mór do DB Cargo a dhéanamh le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin nach bhfuil aon cheannaitheoir atá tiomanta go leordhóthanach ann dó fós, bheadh an ranníocaíocht dhílis iarbhír le costais ó na foinsí eile maoinithe saor ó chabhair atá urraithe anois fós cothrom le 50 % den iomlán.

(556) Dá bhrí sin, comhlíontar ceanglas phointe 64 de Threoirlínte R&R, ar dá réir a bheidh an ranníocaíocht dhílis ón tairbhí leordhóthanach de ghnáth má tá sí cothrom le 50 % de na costais athstruchtúrúcháin agus má tá sí mór.

5.4.3.3.2. Comhroinnt dualgas

(557) De bhun phointe 65 go pointe 67 de Threoirlínte T&R, is féidir leis an tacaíocht Stáit a thugtar i bhfoirm a chuireann le seasamh cothromais an tairbhí scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe a chosaint ó iarmhairtí a rogha infheistíocht a dhéanamh sa tairbhí, rud a chruthaíonn guais mhorálta agus a lagaíonn smacht an mhargaidh. Dá dhroim sin, cabhair chun caillteanais a chumhdach níor cheart í a dheonú ach ar théarmaí lena mbaineann comhroinnt dualgas leordhóthanach ó na hinfheisteoirí atá ann cheana agus ba cheart idirghabháil Stáit tarlú tar éis na caillteanais a chur san áireamh go hiomlán agus a chur i leith na scairshealbhóirí agus na gcreidiúnaithe sóisearacha atá ann cheana.

(558) De ghnáth, ciallóidh comhroinnt dualgas leordhóthanach nach mór do scairshealbhóirí ceannasacha agus, i gcás inar gá, creidiúnaithe fo-ordaithe caillteanais a iompar ina n-iomláine. Ba cheart do chreidiúnaithe fo-ordaithe rannchuidiú le hiompar na gcaillteanas trí chomhshó go cothromas nó trí dhíluacháil phríomhshuim na n-ionstraimí ábhartha. Dá bhrí sin, níor cheart idirghabháil Stáit a dhéanamh ach amháin tar éis cuntas iomlán a thabhairt ar chaillteanais agus iad a chur i leith na scairshealbhóirí agus na sealbhóirí fiachais fo-ordaithe atá ann cheana. In aon chás, ba cheart eis-sreabha airgid ón tairbhí chuig sealbhóirí cothromais nó fofhiachais a chosc le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin a mhéid is féidir ó thaobh an dlí de, ach amháin dá ndéanfadh sé sin difear díréireach dóibh siúd a rinne cothromas úr a instealladh (pointe 66 de Threoirlínte R&R).

(559) Thairis sin, foráiltear le pointe 67 de Threoirlínte R&R gur cheart aon státchabhair lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí a dheonú ar théarmaí lena dtugtar sciar réasúnta don Stát i ngnóthachain luacha an tairbhí amach anseo, i bhfianaise mhéid an chothromais Stáit a instealltar i gcomparáid le cothromas na cuideachta atá fágtha tar éis caillteanais a chur san áireamh.

(560) Sa chás seo, ní dhreasaítear leis an gcabhair athstruchtúrúcháin guais mhorálta ná riosca iomarcach a thógáil chun tairbhe scairshealbhóirí nó chreidiúnaithe an tairbhí. Go deimhin, níl aon chreidiúnaí fo-ordaithe ann a mhaoinigh DB Cargo toisc gur cuireadh maoiniú uile DB Cargo ar fáil ar bhonn idirchuideachta go díreach ó roinn cisteáin DB AG. Ag an bpointe sin, rinne an scairshealbhóir aonair, DB AG, caillteanais DB Cargo, ar chuir CBCA cosc orthu teacht i láthair, a iompar *de facto* le haghaidh 2024 trí chaillteanais den sórt sin a aistriú i gcur chun feidhme CBCA ón 31 Nollaig 2022 ar aghaidh. Dá bhrí sin, níl aon chaillteanas taifeadta fágtha le hiompar ag DB AG nó curtha i leith DB AG. Ó thaobh na cuntasaíochta de, níor taifeadadh ná níor iompraíodh na caillteanais; mar sin féin, fuair siad tacaíocht de facto ó scairshealbhóir aonair DB Cargo cheana féin. Le coimhdeacht an aistrithe caillteanais, na cabhrach athstruchtúrúcháin agus scor CBCA ón 31 Nollaig 2024 lena gcuirtear cosc ar aistriú uathoibríoch bhrabúis DB Cargo chuig DB AG, comhlíonann an chabhair feabhsaithe cothromais sin pointe 66 de Threoirlínte R&R.

(561) Comhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin pointe 67 de Threoirlínte R&R freisin toisc, agus na feabhsuithe ar chothromas a thagann as an gcabhair trí chosc a chur ar ghlanchaillteanais í a chreimeadh á mbreithniú, go mbainfidh an Ghearmáin, scairshealbhóir aonair trí DB AG de DB Cargo, leas iomlán as na tairbhí scairshealbhóra féideartha uile a dhíorthaítear ó na buntáistí a bhfuil coinne leo ó chur chun feidhme an Phlean Athstruchtúrúcháin agus ó fhilleadh DB Cargo ar inmharthanacht fhadtéarmach. Tá sé sin amhlaidh gan beann ar cé acu a fhabhraíonn nó nach bhfabhraíonn buntáistí amach anseo i bhfoirm díbhinní amach anseo nó i bhfoirm glanioncaim choinnithe lena méadaítear an cothromas agus luach scairsheilbh indíreach an Stáit ar feabhsaíodh le haistrithe caillteanais ó bhí 2022 ann agus a fheabhsóidh siad fós le haghaidh 2024. Dá bhrí sin, trí DB AG, tugann téarmaí na hidirghabhála Stáit sciar réasúnta don Ghearmáin i ngnóthachain luacha DB Cargo amach anseo.

5.4.3.3.3. Conclúid

(562) Is é conclúid an Choimisiúin, dá bhrí sin, go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin comhréireach agus go bhfuil an t-ualach a roinnt mar is iomchuí i gceist leis.

5.4.3.4. Prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' agus teorannú ar shaobhadh iomaíochta

(563) Chun a áirithiú go mbeidh éifeachtaí diúltacha na cabhrach teoranta chun éifeachtaí míchuí ar iomaíocht agus trádáil a sheachaint agus chun a áirithiú go mbeidh an chothromaíocht fhoriomlán dearfach ([185]), ní mór cabhair a dheonú do ghnóthais atá i gcruachás i gcomhréir leis an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' lena dteorannaítear an chabhair sin ar feadh tréimhse 10 mbliana.

(564) Ceadaíonn an Coimisiún cabhair athstruchtúrúcháin chun tacú le hoibríocht athstruchtúrúcháin amháin, agus sin an méid, agus ar choinníoll, más iomchuí, go mbeidh níos mó ná 10 mbliana caite tar éis deonú cabhrach athstruchtúrúcháin roimhe sin nó tar éis deireadh a bheith tagtha leis an bplean athstruchtúrúcháin nó stop a bheith curtha leis ([186]). Ceadaíonn an Coimisiún eisceachtaí ar an riail sin i gcás ina leanfaidh cabhair athstruchtúrúcháin as cúnamh tarrthála mar chuid d'oibríocht athstruchtúrúcháin aonair ([187]).

5.4.3.4.1.1. An prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'

(565) Ní thacaíonn an chabhair athstruchtúrúcháin ach le hoibríocht athstruchtúrúcháin amháin de chuid an tairbhí. Dheimhnigh údaráis na Gearmáine nár thairbhigh an tairbhí d'aon chabhair tharrthála ná athstruchtúrúcháin ná d'aon tacaíocht athstruchtúrúcháin shealadach san am a chuaigh thart agus nach mbaineann sé le grúpa níos mó gnóthas a d'fhéadfadh cabhair den sórt sin a fháil. Deimhnítear an dearbhú sin le measúnú an Choimisiúin ar staid airgeadais DB Cargo roimhe seo mar aon le taifid an Choimisiúin maidir le cabhair tharrthála nó athstruchtúrúcháin roimhe seo agus maidir le tacaíocht athstruchtúrúcháin shealadach. Dá bhrí sin, urramaíonn an chabhair athstruchtúrúcháin an prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'.

(566) Faoi phointe 74 de Threoirlínte R&R, leathnaítear an prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' chuig an ngrúpa, rud a chiallaíonn, i gcás ina bhfuil cabhair tharrthála, cabhair athstruchtúrúcháin nó tacaíocht athstruchtúrúcháin shealadach faighte ag grúpa gnó, nach gceadóidh an Coimisiún tuilleadh cabhrach tarrthála nó athstruchtúrúcháin don ghrúpa féin ná d'aon cheann de na heintitis ar leis an ngrúpa iad de ghnáth mura bhfuil 10 mbliana caite ó deonaíodh an chabhair nó ó tháinig deireadh leis an tréimhse athstruchtúrúcháin nó ó cuireadh deireadh le cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin, cibé acu is déanaí a tharla. Thairis sin, ní mór do na Ballstáit a léiriú, i gcás ina bhfuil cabhair tharrthála, cabhair athstruchtúrúcháin nó tacaíocht athstruchtúrúcháin shealadach faighte ag eintiteas atá i ngrúpa gnó, ach go bhfuil an grúpa ina iomláine mar aon le heintitis eile an ghrúpa fós incháilithe do chabhair tharrthála nó athstruchtúrúcháin, ní chuirfear aon chabhair ar aghaidh ón ngrúpa nó ó ghrúpeintitis eile chuig tairbhí níos luaithe na cabhrach.

(567) A mhéid a bhaineann le grúpa DB, dheimhnigh údaráis na Gearmáine nár thairbhigh máthairchuideachta an tairbhí ná a comhchuideachtaí d'aon chabhair tharrthála ná cabhair athstruchtúrúcháin ná tacaíocht athstruchtúrúcháin shealadach san am a chuaigh thart. Deimhnítear an dearbhú sin le taifid an Choimisiúin maidir le cabhair tharrthála nó athstruchtúrúcháin roimhe seo agus maidir le tacaíocht athstruchtúrúcháin shealadach. Dá bhrí sin, urramaíonn an chabhair tharrthála an prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'.

5.4.3.4.1.2. Saobhadh iomaíochta a theorannú

(568) De réir phointe 76 agus de réir Threoirlínte R&R, nuair a dheonaítear cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór bearta a dhéanamh chun saobhadh iomaíochta a theorannú, ionas go n-íoslaghdófar éifeachtaí díobhálacha ar dhálaí trádála a oiread agus is féidir agus gur mó na héifeachtaí dearfacha ná aon éifeacht dhíobhálach. Mar a mhínítear i bpointí 87 go 93 de Threoirlínte R&R, ba cheart bearta iomaíochta a chalabrú agus a leagan amach i gcomhréir le héifeachtaí saofa na cabhrach. Go háirithe, is iad na tosca ábhartha méid agus cineál na cabhrach agus na coinníollacha agus na himthosca faoina ndeonaítear í, méid na ranníocaíochta dílse agus an chomhroinnt dualgas mar aon le méid agus tábhacht choibhneasta DB Cargo sa mhargadh agus saintréithe an mhargaidh lena mbaineann. Thairis sin, níor cheart go gcuirfeadh bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú isteach ar na hionchais go bhfillfear ar inmharthanacht, ná níor cheart go mbeidís chun dochair do thomhaltóirí ná don iomaíocht.

([185]) Pointe 38(f) de Threoirlínte R&R.
([186]) Pointí 70 agus 71 de Threoirlínte R&R.
([187]) Pointe 72(a) de Threoirlínte R&R.

(569) Ar deireadh, le pointe 122 de Threoirlínte R&R meabhraítear nach mór don tairbhí an plean athstruchtúrúcháin a chur chun feidhme go hiomlán agus nach mór dó aon oibleagáid eile a leagtar síos sa chinneadh ón gCoimisiún lena n-údaraítear an chabhair a chomhlíonadh. Mar a leagtar amach go mionsonraithe i roinn 4.1.5, geallann an Ghearmáin go gcuirfidh DB Cargo na bearta seo a leanas chun feidhme lena dteorannófar saobhadh iomaíochta a mbeidh feidhm acu [...]: (i) scairshealbha a dhíol (mar a shonraítear i roinn 4.1.5.1.2) (ii) toirmeasc ar fhógraíocht státchabhrach a fuarthas (féach aithris (301)), (iii) toirmeasc ar fháil (féach roinn 4.1.5.1.1), (iv) gealltanas méideanna táirgeachta áirithe a sheachfhoinsiú (féach roinn 4.1.5.2), (v) gealltanas chun méideanna táirgeachta DB Cargo a theorannú (féach roinn 4.1.5.3), agus (vi) innill féinghluaiste a dhíol (féach roinn 4.1.5.4). Dá bhrí sin, ba cheart do DB Cargo, as a stuaim féin, na bearta lena mbaineann a chur chun feidhme go dícheallach agus go tráthúil.

(570) Ní mór a chur san áireamh leis an measúnú ar chalabrú cuí na mbeart sin tionchar na cabhrach athstruchtúrúcháin do DB Cargo ar an iomaíocht i bhfianaise mhéid na ranníocaíochta dílse agus na comhroinnte dualgas a baineadh amach sa chás seo. A mhéid a bhaineann le ranníocaíocht dhílis, tacaíonn cineál agus méid na bhfoinsí agus na n-ionstraimí éagsúla leis an gconclúid go bhfuil an chabhair comhréireach, agus léiríonn sí muinín an scairshealbhóra atá ann faoi láthair as leanúint d'oibríochtaí DB Cargo, faoi réir a athstruchtúraithe. Ina theannta sin, áirithítear comhroinnt dualgas iomchuí, toisc go bhfuil caillteanais DB Cargo á n-iompar ag an scairshealbhóir atá ann cheana (lena n-áirítear tríd an mbeart cabhrach), níl aon fhofhiachas ag DB Cargo agus tá an Stát i dteideal, trí DB AG, sciar réasúnta a fháil i ngnóthachain amach anseo de luach DB Cargo.

(571) Maidir le méid agus cineál na cabhrach (pointe 88 de Threoirlínte R&R), tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil na caillteanais a aistríodh faoi CBCA ó bhí 2022 ann cothrom le thart ar EUR 1 914 mhilliún (féach Table). Fiú má tá siad suntasach san iomlán, cothrom le [...] na n-ioncam bliantúil ionchasach ó DB Cargo in 2024 (féach Tábla 21 in aithris (282)), nuair a chuirtear na caillteanais a aistrítear go bliantúil i gcomparáid ar leithligh le hioncam bliantúil na bliana sin (Tábla 21 in aithris (282)) nó le sócmhainní iomlána (Tábla 22), laghdaítear a dtábhacht: […] % d'ioncam in 2022, [...] % in 2023, agus [...] % in 2024, mar aon le [...] % d'iomlán na sócmhainní in 2022, [...] % in 2023 agus [...] % in 2024 faoi seach. Agus sciar an lasta iarnróid sa mhargadh lasta iomlán sa Ghearmáin (Tábla 31) nó fiú gné an mhargaidh lasta iarnróid sa Ghearmáin á chur san áireamh freisin, a mheastar a ghin thart ar EUR 6.3 billiún in ioncam in 2022 agus a d'fhás i gcomparáid le 2021 (mar a léirítear in Figure 10), is cosúil nach bhfuil méid na cabhrach iomarcach.

Fíor 10

Forbairt ioncaim ar mhargadh iarnróid na Gearmáine in EUR billiún (lasta iarnróid i ndath liath/ar bharr na gcolún)

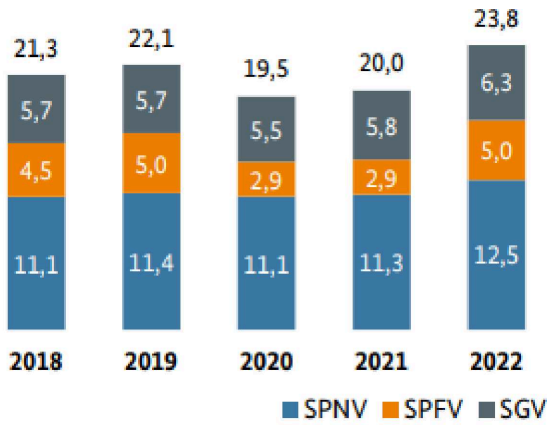


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Foinse: Gníomhaireacht Líonra na Cónaidhme (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de)*, arna rochtain go deireanach an 10 Deireadh Fómhair 2024)*

(572) Tugann an Coimisiún dá aire go soláthraíonn DB Cargo thart ar 8,5 % de na seirbhísí iompair lasta a sholáthraítear sa Ghearmáin (2022, réasúnta cobhsaí le cion comhchosúil thart ar 10 % nó níos lú sna blianta roimhe sin). Maidir le gníomhaíocht eacnamaíoch níos cúinge an lasta iarnróid, is mó a sciar den mhargadh sa Ghearmáin le haghaidh na ndeighleog lasta vaigíní aonair, iompair traschórais de bhóthar/iarnród agus traenach aonaid uile le chéile, thart ar 43 % in 2022. Mar sin féin, tá sciar DB Cargo le haghaidh gníomhaíocht lasta iarnróid ag laghdú go leanúnach, agus tá sciartha níos mó á ngnóthú ag soláthraithe seirbhíse eile (aithris (26)). Thairis sin, agus raon feidhme geografach níos leithne á ghlacadh maidir le gníomhaíochtaí lasta iarnróid sa mhargadh inmheánach, soláthraíonn DB Cargo seirbhísí lasta i roinnt Ballstát eile, a bhfuil sciartha den mhargadh idir [...] % agus [...] % á sealbhú aige sna tíortha sin. Mar sin féin, san iomlán, mar a léirítear in Figure 2 tá sciar den mhargadh de thart ar 22 % ag DB Cargo, atá ag laghdú i gcónaí le blianta beaga anuas agus suíomh DB Cargo ar an margadh á laghdú. Thairis sin, i dteannta na Gearmáine, ní shroicheann DB Cargo sciartha móra den mhargadh ach in dhá Bhallstát eile, is iad sin [...] (féach aithrisí (26) agus (27)), agus Table 2 Table 2 agus 12). Agus na deighleoga gnólachta éagsúla á meas (lasta vaigíní aonair, iompar traschórais de bhóthar/d'iarnród agus traenach aonaid), tá suíomh beagnach monaplachta ag DB Cargo ar mhargadh lasta vaigíní aonair sa Ghearmáin, agus sciartha móra den mhargadh idir [...] % agus [...] % á sealbhú aige sna deighleoga Traenach Aonaid agus Iompair Traschórais (féach Tábla 3). Go deimhin, de réir tuarascála ó Ghníomhaireacht Líonra na Cónaidhme, ní raibh ag DB Cargo ach 39.3 % den mhargadh lasta iarnróid iomlán atá sách éagsúlaithe sa Ghearmáin in 2023, lena n-áirítear, dá bhrí sin, an deighleog lasta vaigíní aonair freisin, nach bhfuil formhór an iliomad soláthróirí lasta iarnróid gníomhach ann (Tábla 3).

Físir 11

Margadh lasta iarnróid sa Ghearmáin in 2023

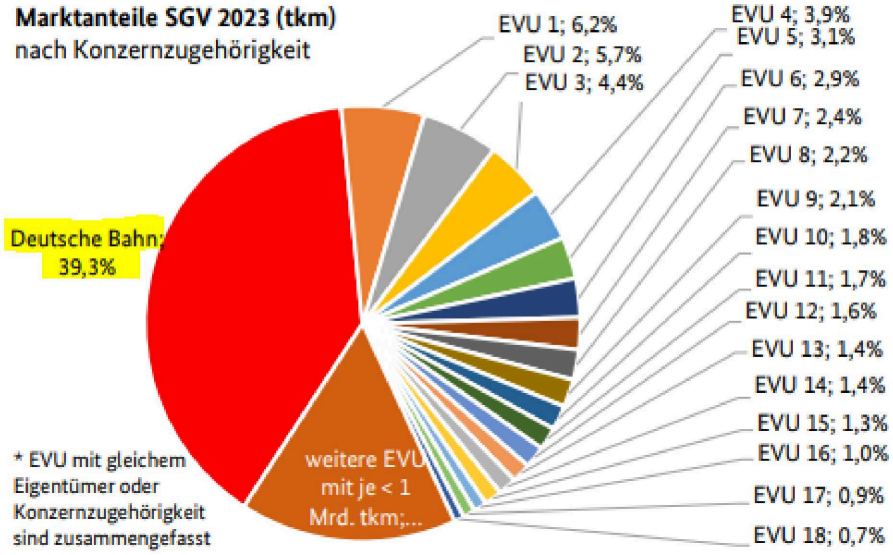


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Foinse: Gníomhaireacht Líonra na Cónaidhme (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), arna rochtain go deireanach an 10 Deireadh Fómhair 2024)

(573) Agus méid agus cineál na cabhrach, méid na ranníocaíochta dílse agus na comhroinnte dualgas, agus suíomh DB Cargo ar an margadh (féach aithrisí (570) go (572)) á gcur san áireamh, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar oiriúnacht na mbeart lena dteorannaítear an saobhadh iomaíochta a chuir an Ghearmáin chun cinn.

5.4.3.4.1.2.1. Bearta struchtúracha

Scairshealbha a dhíol

(574) Baineann díol na scairshealbh ar dtugtar tuairisc in aithris (305) agus ina dhiaidh sin le dífheistiú leasanna gnó ar bhonn gnóthais leantaigh i ngnólachtaí inmharthana. Go háirithe, baineann na dífheistithe in [...] le dífheistiú fochuideachtaí atá faoi rialú indíreach DB Cargo (féach aithris (324)). Mar a léirigh an Ghearmáin, bhí brabús á dhéanamh ag na cuideachtaí go stairiúil (féach Table 30) agus, dá bhrí sin, chuirfeadh imeacht ghrúpa DB Cargo deiseanna nua ar fáil láithreach d'iomaitheoirí, mar a léirítear leis an spéis atá léirithe cheana féin ag ceannaitheoirí ionchasacha (féach aithris (325)). Tugann an Coimisiún dá aire go mbaineann na dífheistithe ní hamháin leis an nGearmáin ([...]) ach leis an [...] freisin, áit a bhfuil sciar mór den mhargadh ag grúpa DB Cargo.

(575) Thairis sin, baineann dífheistiú níos mó ná [...] go stairiúil le gnólachtaí brabúsacha, mar a léirítear in Table .

(576) Maidir leis na dífheistithe ar an [...], tá próiseas díchill chuí ar siúl (féach aithris (325)(c)), dá bhrí sin, léiríonn an spéis sna sócmhainní sin na deiseanna féideartha d'iomaitheoirí ghrúpa DB Cargo. Baineann an dífheistiú sin le gnólachtaí inmharthana freisin, cé gur ghin [...] caillteanas in 2023.

(577) Thairis sin, mura gcuirfear an gealltanas chun feidhme go hiomlán faoin 31 Nollaig 2026, is faoin gCoimisiún a bheidh sé measúnú a dhéanamh an bhfuil na roghanna malartacha a chuirfear i bhfeidhm inchomparáide ó thaobh méide agus tionchair de.

Díol inneall féinghluaiste

(578) Chomh maith le scairshealbha a dhíol, tá sé beartaithe ag DB Cargo, mar a shonraítear in aithris (318), líon mór inneall féinghluaiste a dhífheistiú freisin. Baineann díol na n-inneall féinghluaiste le huaslíon [...] inneall féinghluaiste, líon atá suntasach.

(579) I ndáil leis sin, laghdaíonn dífheistiú na n-inneall féinghluaiste toilleadh agus cumas DB Cargo chun seirbhísí lasta a sholáthar agus, dá bhrí sin, beidh tionchar diúltach aige ar iomaíochas DB Cargo. Thairis sin, díolfar na hinnill féinghluaiste le hiomaitheoirí, rud a mhéadóidh a n-iomaíochais i gcomparáid le DB Cargo. Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire freisin go n-úsáidtear na hinnill féinghluaiste lena mbaineann sna deighleoga traenach aonaid agus iompair traschórais, an dá dheighleog ina bhfuil iomaíocht níos déine roimh DB Cargo.

(580) Ní dhéanann cur chun feidhme agus céimniú isteach beartaithe an bhirt sin, mar a gheall an Ghearmáin, dochar do mheasúnú dearfach ar a éifeachtacht. Go háirithe, soláthraítear coimircí arb é is éifeacht dóibh nach gcuirfear iallach ar DB Cargo níos mó ná [...] % de mhargadhluach na n-inneall féinghluaiste a chailleadh de bharr an oibleagáid atá air iad a dhíol faoin amlíne fhorordaithe go dtí 2026. Le díol éigeantach faoi bhun an mhargadhluacha, laghdófaí go míchuí ar a sheal acmhainní dílse DB Cargo atá ar fáil agus a bheadh luachmhar, go háirithe, i gcás doirbh mar a léirítear. Thairis sin, mura gcuirfear díol na n-inneall féinghluaiste chun feidhme go hiomlán faoin am sin, is faoin gCoimisiún a bheidh sé measúnú a dhéanamh an bhfuil na roghanna malartacha a chuirfear i bhfeidhm incomparáide ó thaobh méide agus tionchair de.

5.4.3.4.1.2.2. Bearta iompraíochta

Teorainn méideanna táirgeachta

(581) Mar a shonraítear in aithris (317), ní sháróidh DB Cargo méideanna táirgeachta áirithe. Tugann an Coimisiún dá aire gurb é an toradh iarbhír ar an ngealltanas sin go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin an 31 Nollaig 2026 laghdú thart ar [...] % ar mhéideanna táirgeachta i gcomparáid le haschur seirbhísí DB Cargo a soláthraíodh in 2022. Tá an laghdú aschuir sin sa limistéar geografach ina bhfuil DB Cargo is gníomhaí mór i ndearbhthéarmaí agus a fortiori, mar sin, i dtéarmaí coibhneasta. Go deimhin, tá coinne ag DB Cargo le margadh atá ag fás sna blianta amach romhainn (féach aithris (279)). Sa chás ina bhfuil coinne leis go dtiocfaidh méadú ar éileamh an mhargaidh, leis an gcaidhpeáil mhéide ar DB Cargo laghdófar láithreacht DB Cargo sa mhargadh ar bhealach níos mó freisin ná mar a dhéanfaí le héileamh marbhánta nó le héileamh atá ag laghdú. Is dócha go mbeidh éifeachtaí moillithe ag laghdú den sórt sin ar mhéideanna tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, rud a mhéadóidh nó a chuirfidh dlús leis an laghdú bliantúil a breathnaíodh agus leis an laghdú bliantúil tráthrialta ar sciar DB Cargo in iomlán na seirbhísí lasta iarnróid a sholáthraítear sa Ghearmáin.

Seachfhoinsiú méideanna táirgeachta

(582) Seachas an chaidhpeáil méide, déanfaidh DB Cargo an táirgeadh a sheachfhoinsiú chuig oibreoirí tríú páirtí freisin (féach aithris (314)). Cé nach ndéanann an beart sin ann féin difear do láithreacht DB Cargo sa mhargadh i dtéarmaí ainmniúla, toisc nach ndéanfaí ach an táirgeadh a sheachfhoinsiú agus bheadh na conarthaí leis na custaiméirí fós ag DB Cargo, soláthróidh sé deiseanna fós d'iomaitheoirí a ngnó atá ann faoi láthair a leathnú agus iomaíocht a mhéadú amach anseo. Is amhlaidh atá toisc go mbeidh tionchar diúltach ag an seachfhoinsiú ar úsáid acmhainneachta DB Cargo, mura laghdaítear an acmhainneacht. Thairis sin, sa bhreis ar ioncaim bhreise ó na seirbhísí a sholáthraítear, d'fhéadfadh deiseanna teacht chun cinn do na hiomaitheoirí a fheidhmíonn faoi na conarthaí seachfhoinsithe nuair a bhíonn cliaint sásta leis na seirbhísí a sholáthraítear.

Toirmeasc ar fhógraíocht agus toirmeasc ar fháil

(583) Thairis sin, cuirfear bac ar fhás gnó DB Cargo freisin leis an toirmeasc ar fháil, lena bhforchuirtear ar an gcuideachta staonadh ó scaireanna a fháil in aon chuideachta le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ach amháin i gcás inar gá sin chun inmharthanacht fhadtéarmach DB Cargo a áirithiú (aithris (302)). Níor chuir an Ghearmáin aon fháil bheartaithe i láthair a chomhlíonfadh an coinníoll a bhaineann le bheith fíor-riachtanach ag an gcéim seo. Ní mór fógra a thabhairt don Choimisiún faoi aon fháil a mheasann an Ghearmáin a bheith fíor-riachtanach chun inmharthanacht fhadtéarmach DB Cargo a áirithiú amach anseo agus ní mór údar cuí a bheith léi, agus staonadh óna cur chun feidhme go dtí go ndeimhneoidh an Coimisiún gur gá an fháil chun tacú le hinmharthanacht fhadtéarmach DB Cargo.

(584) Ós rud é go laghdóidh DB Cargo a aschur, go ndéanfaidh sé seirbhísí a sheachfhoinsiú agus go mbeidh sé teoranta a thuilleadh maidir le fás trí fhálacha seachtracha iomaitheoirí nó soláthróirí táirgí nó seirbhísí a chomhlánaíonn a chuid féin go dtí deireadh an phlean athstruchtúrúcháin, áirithítear leis na bearta iomaíochta nach n-aisghabhfaidh DB Cargo sciar den mhargadh trí fhálacha, nach nglacfaidh sé aon riosca nach bhfuil gá leis agus go ndíreoidh sé acmhainní ar a athstruchtúrú a chur i gcrích. Dá bhrí sin, cuirfear cosc ar DB Cargo, murab ionann agus iomaitheoirí, leathnú trí fhálacha, rud a d'fhéadfaí a dhéanamh go hindíreach leis an gcabhair athstruchtúrúcháin.

(585) Ar deireadh, staonfaidh DB Cargo freisin ó thacaíocht Stáit a phoibliú mar bhuntáiste iomaíoch agus táirgí agus seirbhísí á margú (aithris (301)).

(586) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb iomchuí na bearta a mhol an Ghearmáin chun saobhadh iomaíochta a theorannú chun éifeachtaí diúltacha na cabhrach athstruchtúrúcháin a laghdú.

5.4.3.5. Cabhair a dheonaítear do DB Cargo nó dá fhochuideachtaí le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(587) De bhun phointí 127 go 130 de Threoirlínte R&R, d'fhéadfadh deonú aon chabhrach eile le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, fiú amháin i gcomhréir le scéim a údaraíodh cheana, tionchar a imirt ar mheasúnú an Choimisiúin maidir le méid na mbeart is gá chun saobhadh iomaíochta a theorannú. Ní mór don Choimisiún an chabhair sin a chur san áireamh agus measúnú á dhéanamh aige ar an gcabhair athstruchtúrúcháin, agus ní mór dó a áirithiú nach rachaidh cabhair eile den sórt sin timpeall ar cheanglais Threoirlínte R&R.

(588) Thug an Ghearmáin le fios an chabhair a dheonaítear nó atá beartaithe don tairbhí le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ag cur ar an eolas go bhfaigheann DB Cargo cabhair nó go bhfuil coinne leis go bhfaighidh sé cabhair go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin faoi 29 scéim atá i bhfeidhm ó 2019 ar aghaidh, cibé acu a chuirtear i bhfeidhm go ginearálta í maidir leis an earnáil iarnróid nó a bhaineann go sonrach le lasta iarnróid ó 12 Bhallstát, is iad sin an Fhrainc, an Iodáil, an Ostair, an Ísiltír, an tSualainn, an Bheilg, an tSeicia, an Ghearmáin, an Pholainn, an Ungáir, an Spáinn agus an Danmhairg. Is iad na méideanna iarbhír nó ionchasacha EUR 337.7 milliún (2023), EUR 340 milliún (2024), EUR 502.9 milliún (2025) agus EUR 502.5 milliún (2026).

(589) Tá an Coimisiún sásta go mbaineann an chabhair aonair a sholáthraíonn nó a bheartaíonn an 12 Bhallstát i bhfabhar an tairbhí, go háirithe, le laghdú ar chostais fuinnimh nó muirir rianrochtana nó tacaíocht do lasta iarnróid atá ar fáil go ginearálta do sholáthraithe eile seirbhísí iompair lasta, cé go n-eisiatar iompar de bhóthar. Ní cabhair ad hoc í cabhair aonair den sórt sin de jure ná de facto. Mar gheall ar dhearadh agus cúlra stairiúil na hionstraime um chabhair athstruchtúrúcháin i bhfoirm CBCA mar aon le croineolaíocht agus éagsúlacht gheografach na scéimeanna atá i gceist, ní léir go bhfuil sé de chuspóir nó d'éifeacht ag an gcabhair aonair atá i gceist arna deonú nó arna beartú ag an oiread sin Ballstát éagsúil dul timpeall ar cheanglais Threoirlínte R&R, go háirithe, trí mhéid na cabhrach athstruchtúrúcháin a thacaíonn leis an bplean a laghdú go saorga. In imthosca an cháis seo, ní iomchuí a mheas, dá bhrí sin, gurb iomchuí bearta breise lena laghdaítear saobhadh iomaíochta sna Ballstáit lena mbaineann.

(590) Mar a tugadh faoi deara i roinn 5.4.2.1, tá dícharbónú an iompair lasta ríthábhachtach do Chomhaontú Glas an Aontais agus tá míbhuntáistí intreacha costais ag baint leis na seirbhísí a sholáthraíonn DB Cargo i gcomparáid leis na seirbhísí a bhaineann le hiompar de bhóthar ar thrucailí. Leis na 29 scéim atá idir lámha, tugtar aghaidh go páirteach ar na míbhuntáistí costais sin agus tá siad ar fáil, i bprionsabal, d'oibreoirí lasta iarnróid a chomhlíonann na coinníollacha incháilitheachta riachtanacha. I ndáil leis sin, coinneoidh DB Cargo staid láidir chothromais ar bun le linn an phlean athstruchtúrúcháin agus, ar choinníoll go gcuirfear plean den sórt sin chun feidhme go cuí agus go tráthúil, ní dhéanfaidh an Coimisiún aon agóid i gcoinne DB Cargo a bheith ag leanúint de thairbhiú de na scéimeanna atá i gceist, gan dochar do chomhlíontacht na gcoinníollacha ábhartha atá ann, rud a bheidh faoi na Ballstáit lena mbaineann measúnú a dhéanamh air.

(591) Iarrann an Coimisiún ar an nGearmáin, i gcomhréir le pointe 130 de Threoirlínte R&R, é a chur ar an eolas faoi aon chabhair don tairbhí a bheidh le deonú amach anseo le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, lena n-áirítear cabhair a dheonaítear i gcomhréir le scéim fhormheasta, i dteannta na cabhrach aonair ar chuir an Ghearmáin an Coimisiún ar an eolas ina leith dá dtagraítear in aithris (588).

5.4.3.6. Trédhearcacht

(592) De réir phointe 38(g) de Threoirlínte R&R, ní mór rochtain éasca a bheith ag na Ballstáit, an Coimisiún, oibreoirí eacnamaíocha agus an pobal ar na gníomhartha ábhartha uile agus ar an bhfaisnéis ábhartha uile maidir leis an gcabhair a dámhadh. Ciallaíonn sé sin nach mór don Ghearmáin na forálacha maidir le trédhearcacht a leagtar síos i bpointe 96 de Threoirlínte R&R a urramú. Tugann an Coimisiún dá aire go ngeallann an Ghearmáin na hoibleagáidí sin a urramú. Cuirfear an fhaisnéis ábhartha ar fáil ar an suíomh gréasáin seo a leanas:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Measann an Coimisiún gur gá don Ghearmáin tuarascálacha tráthrialta a sholáthar maidir le cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin gach 6 mhí ó dháta glactha an Chinnidh seo go deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin. Sonrófar leis na tuarascálacha sin, go háirithe, dátaí agus méideanna eisíocaíocht iarbhír an chistithe atá geallta cibé acu mar chabhair athstruchtúrúcháin nó mar ranníocaíochtaí dílse, aon chabhair atá beartaithe don tairbhí nó dá fhochuideachtaí amach anseo lena n-áirítear faoi scéimeanna formheasta, staid chur chun feidhme na mbeart lena laghdaítear saobhadh iomaíochta, aon diall ó chonairí airgeadais nó oibríochtúla an phlean athstruchtúrúcháin, srianadh costas agus laghduithe costais agus tuillimh a baineadh amach leis na bearta athstruchtúrúcháin, agus, i gcás inarb iomchuí, na bearta ceartaitheacha atá beartaithe nó déanta ag an nGearmáin, ag DB AG nó ag an tairbhí laistigh dá raon inniúlachta faoi seach. Leagtar síos in Airteagal 4 den Chinneadh seo an oibleagáid atá ar an nGearmáin tuarascálacha den sórt sin a sholáthar.

(594) Ina theannta sin, meabhraíonn an Coimisiún don Ghearmáin an oibleagáid atá uirthi tuarascálacha bliantúla a chur faoi bhráid an Choimisiúin, i gcomhréir le pointe 131 de Threoirlínte R&R agus tuairisc a thabhairt ar aon chabhair a deonaíodh do DB Cargo nó dá fhochuideachtaí laistigh den mhargadh inmheánach le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, lena n-áirítear cabhair a deonaíodh i gcomhréir le scéim fhormheasta i gcomhréir le pointe 129 de Threoirlínte R&R.

5.4.4. *Éifeachtaí dearfacha agus diúltacha a chothromú*

(595) Le beart Státchabhrach atá deartha go cúramach ní mór a áirithiú go mbeidh cothromaíocht fhoriomlán éifeachtaí an bhirt dearfach trína sheachaint go ndéanfar dochar do choinníollacha trádála a mhéid atá bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(596) I dTreoirlínte R&R, leag an Coimisiún síos na critéir a scrúdaíonn sé le linn measúnú a dhéanamh ar chomhlíontacht na cabhrach athstruchtúrúcháin leis an margadh inmheánach, agus é á áirithiú nach déanfar dochar le forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche i gceist do na coinníollacha trádála a mhéid atá bunoscionn leis an leas comhchoiteann. Mar a mhínítear i bhforanna 5.4.3.1, 5.4.3.2 agus 5.4.3.3, tá éifeacht dreasachta ag an gcabhair athstruchtúrúcháin, tá sí riachtanach, iomchuí agus comhréireach. Thairis sin, tá coimircí leordhóthanacha i bhfeidhm chun saobhadh ar an iomaíocht a theorannú, lena n-áirítear trédhearcacht (foranna 5.4.3.4 agus 5.4.3.6) agus bearta iomaíochta leordhóthanacha lena laghdaítear éifeachtaí diúltacha na cabhrach athstruchtúrúcháin (foroinn 5.4.3.4).

(597) Dá bhrí sin, is mó tionchar dearfach na cabhrach athstruchtúrúcháin ar fhorbairt na gníomhaíochta eacnamaíche atá i gceist ná na héifeachtaí diúltacha féideartha ar an iomaíocht agus ar an trádáil, nach ndéantar difear díobhálach dóibh, dá bhrí sin, a mhéid atá contrártha don leas comhchoiteann.

6. **CONCLÚID**

(598) Cinneann an Coimisiún gur chuir an Ghearmáin an chabhair i gceist chun feidhme go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE. Mar sin féin, i bhfianaise na dtorthaí thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go gcomhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin na coinníollacha comhoiriúnachta leis an margadh inmheánach a leagtar síos i dTreoirlínte R&R, ar choinníoll go gcuireann DB Cargo na bearta dá bhforáiltear sa phlean athstruchtúrúcháin agus/nó ar thug an Ghearmáin gealltanas ina leith chun feidhme ina n-iomláine. Leis an gcabhair, éascaítear forbairt gníomhaíochta eacnamaíche agus ní dhéantar difear díobhálach do dhálaí trádála a mhéid atá contrártha don leas comhchoiteann. Dá bhrí sin, tá an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Ní státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ('CFAE') iad na bearta arb é atá iontu seirbhísí inghrúpa Deutsche Bahn a sholáthar do DB Cargo AG, maoiniú iasachta a sholáthar ag Deutsche Bahn Treasury do DB Cargo AG, cumhdach páirteach luach saothair na státseirbhíseach atá fostaithe ag DB Cargo AG agus aistriú caillteanas bliantúil DB Cargo AG go dtí an 31 Nollaig 2021 faoin gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú idir Deutsche Bahn AG agus DB Cargo AG a tugadh i gcrích an 25 Deireadh Fómhair 2012, arna fhadú.

Airteagal 2

1. Maidir le haistriú caillteanas bliantúil DB Cargo AG chuig Deutsche Bahn AG le haghaidh na tréimhse idir an 1 Eanáir 2022 agus an 31 Nollaig 2024, faoin gcomhaontú maidir le brabús agus caillteanas a aistriú idir Deutsche Bahn AG agus DB Cargo AG a tugadh i gcrích an 25 Deireadh Fómhair 2012, arna fhadú, is státchabhair é de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE. Soláthraíodh an chabhair de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE.

2. Tá an chabhair dá dtagraítear i mír 1 comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de réir bhrí Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE, faoi réir na gcoinníollacha a leagtar síos in Airteagal 3 den Chinneadh seo agus na n-oibleagáidí a leagtar síos in Airteagal 4 den Chinneadh seo.

Airteagal 3

Áiritheoidh an Ghearmáin go ndéanfaidh DB Cargo AG nó Deutsche Bahn AG de réir mar a bheidh, laistigh de na hamlínte a áirítear leis an bplean athstruchtúrúcháin nó, de réir mar is iomchuí, faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin an 31 Nollaig 2026 ar a dhéanaí, na bearta a áirítear le plean athstruchtúrúcháin DB Cargo AG mar aon leis na bearta gaolmhara lena dteorannaítear an saobhadh iomaíochta a chur chun feidhme ina n-iomláine.

Airteagal 4

Laistigh de 2 mhí tar éis fógra a fháil faoin gCinneadh seo, cuirfidh an Ghearmáin an Coimisiún ar an eolas faoi na bearta atá beartaithe nó atá déanta chun é a chomhlíonadh.

Ina dhiaidh sin, soláthróidh an Ghearmáin tuarascálacha tráthrialta don Choimisiún maidir le cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin gach 6 mhí go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin an 31 Nollaig 2026. Ba cheart a shonrú leis na tuarascálacha sin, go háirithe, dátaí eisíocaíocht iarbhír an chistithe a gealladh mar ranníocaíocht dhílis an tairbhí, aon chabhair atá beartaithe amach anseo do DB Cargo AG nó dá fhochuideachtaí, lena n-áirítear faoi scéimeanna formheasta, an dul chun cinn i gcomhlíonadh na gcoinníollacha a leagtar amach sa Chinneadh seo, aon diall ó chonairí airgeadais nó oibríochtúla an phlean athstruchtúrúcháin, srianadh costas agus laghduithe costais agus tuilleamh méadaithe a baineadh amach leis na bearta athstruchtúrúcháin oibríochtúla, agus na bearta ceartaitheacha atá beartaithe nó déanta ag an nGearmáin nó, i gcás inarb iomchuí, DB Cargo AG nó Deutsche Bahn AG de réir mar a bheidh.

Airteagal 5

Is chuig Poblacht Chónaidhme na Gearmáine a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 29 Samhain 2024.

Thar ceann an Choimisiúin
Margrethe VESTAGER
Leas-Uachtarán Feidhmiúcháin