2024/2864

18.11.2024

CINNEADH 2024/2864 ÓN gCOIMISIÚN

an 24 Samhain 2023

maidir le SA.32179 (2014/C) – Bearta státchabhrach i bhfabhar Trenitalia SpA agus FS Logistica SpA – an Iodáil

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2023) 7891)

(Is é an leagan Béarla amháin atá barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

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

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

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

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

(1) An 29 Nollaig 2010, fuair an Coimisiún gearán maidir le deonú státchabhrach líomhnaithe ag an Iodáil do Trenitalia S.p.A. ('Trenitalia') trí Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ('RFI'). Is fochuideachtaí de Ferrovie dello Stato S.p.A. ('FS') iad Trenitalia agus RFI araon (féach roinn 2.1). De réir an ghearánaigh, bhí cabhair i gceist le haistrithe áirithe sócmhainní bonneagair iarnróid laistigh de Ghrúpa FS ([2]), ó RFI chuig cuideachtaí eile den ghrúpa sin. Cláraíodh an gearán faoin uimhir SA.32179 (2010/CP).

(2) An 11 Feabhra 2011, sheol an Coimisiún an gearán sin chuig údaráis na hIodáile agus d'iarr sé faisnéis maidir leis na bearta atá faoi imscrúdú. An 1 Aibreán 2011, thug an Iodáil freagra páirteach ar an iarraidh sin. An 14 Meitheamh 2011, sheol an Coimisiún meabhrúchán chuig an Iodáil inar iarradh an fhaisnéis a bhí in easnamh. An 12 Iúil 2011, sholáthair an Iodáil tuilleadh faisnéise mar fhreagairt ar iarraidh an Choimisiúin ar fhaisnéis an 11 Feabhra 2011.

(3) An 24 Samhain 2011, d'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ar an Iodáil. An 31 Eanáir 2012, sholáthair an Iodáil an fhaisnéis a iarradh. An 8 Eanáir 2013, chuir an Iodáil tuilleadh faisnéise faoi bhráid an Choimisiúin.

(4) I litir dar dáta an 28 Márta 2014, chuir an Coimisiún an Iodáil ar an eolas go raibh cinneadh déanta aige an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ('CFAE') (an 'cinneadh tosaigh') a thionscnamh i ndáil le haistrithe áirithe sócmhainní ó RFI go Trenitalia agus FS Logistica S.p.A. (na 'bearta atá faoi imscrúdú').

(5) Sa chinneadh tosaigh, chuir an Coimisiún an Iodáil ar an eolas freisin go raibh cinneadh déanta aige an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) CFAE a thionscnamh maidir le cúiteamh a dheonaigh an Iodáil do Trenitalia as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh san iompar lasta iarnróid (cás SA.32953). An measúnú ar an mbeart sin faoi rialacha maidir le státchabhair, tá sé ina ábhar do chinneadh críochnaitheach ar leithligh ón gCoimisiún.

([1]) IO C 156, 23.5.2014, lch. 77.

([2]) Sa chinneadh seo, tugtar 'Grúpa FS' ar FS agus ar na cuideachtaí atá faoi úinéireacht agus rialú FS, lena n-áirítear RFI agus Trenitalia. Chun tuairisc a fháil ar struchtúr Ghrúpa FS, féach roinn 2 den chinneadh seo, chomh maith le leathanach gréasáin oifigiúil Ghrúpa FS, atá le fáil ag: https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) An 22 Aibreán 2014, d'iarr an Iodáil go gcuirfí síneadh leis an teorainn ama chun a barúlacha a chur isteach maidir leis an gcinneadh tosaigh, rud a dheonaigh an Coimisiún an 28 Aibreán 2014. An 21 Bealtaine 2014, d'iarr an Iodáil go gcuirfí síneadh breise leis an teorainn ama chun barúlacha a chur isteach maidir leis an gcinneadh tosaigh, rud a dheonaigh an Coimisiún an lá dár gcionn.

(7) Foilsíodh an cinneadh tosaigh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* an 23 Bealtaine 2014 ([3]). D'iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a thabhairt faoi na bearta atá faoi imscrúdú.

(8) Idir mí an Mheithimh agus mí Iúil 2014, fuair an Coimisiún barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh ón Iodáil agus ó thrí pháirtí leasmhara. Thug an Iodáil barúlacha uaithi an 24 Meitheamh 2014. An 13 Meitheamh 2014, d'iarr FerCargo, ar comhlachas é d'oibreoirí príobháideacha lasta iarnróid, go gcuirfí síneadh leis an teorainn ama chun a bharúlacha a chur isteach maidir leis an gcinneadh tosaigh, rud a dheonaigh an Coimisiún; Chuir FerCargo barúlacha isteach an 8 Iúil 2014. An 16 Meitheamh 2014, d'iarr FS go gcuirfí síneadh leis an teorainn ama chun a bharúlacha a chur isteach maidir leis an gcinneadh tosaigh, rud a dheonaigh an Coimisiún; Thug FS barúlacha uaidh thar ceann Ghrúpa FS an 23 Iúil 2014. Thug Comhphobal na gCuideachtaí Eorpacha Iarnróid agus Bonneagair ('CER') barúlacha uaidh an 19 Meitheamh 2014.

(9) An 20 Meitheamh agus an 6 Lúnasa 2014, sheol an Coimisiún barúlacha na bpáirtithe leasmhara chuig an Iodáil. An 24 Meán Fómhair 2014, d'iarr an Iodáil go gcuirfí síneadh leis an teorainn ama chun a barúlacha a chur isteach maidir le barúlacha na bpáirtithe leasmhara. Dheonaigh an Coimisiún an síneadh sin an lá dár gcionn. An 20 Samhain 2014, sheol an Iodáil a barúlacha maidir le barúlacha na bpáirtithe leasmhara. An 4 Samhain 2015, rinne an Iodáil a barúlacha a fhorlíonadh le faisnéis bhreise.

(10) An 20 Meán Fómhair 2017, sheol an Coimisiún iarraidh ar fhaisnéis chuig an Iodáil, ar ar thug an Iodáil freagra an 16 agus an 30 Samhain 2017. An 22 Nollaig 2017, sheol an Coimisiún iarraidh bhreise ar fhaisnéis chuig an Iodáil, ar ar thug an Iodáil freagra páirteach an 31 Eanáir 2018. An 21 Márta 2018, reáchtáladh cruinniú idir ranna an Choimisiúin agus údaráis na hIodáile. An 3 Aibreán 2018, sheol an Coimisiún iarraidh bhreise ar fhaisnéis chuig an Iodáil, ar ar thug an Iodáil freagra an 23 Bealtaine 2018. Reáchtáladh cruinniú idir ranna an Choimisiúin agus údaráis na hIodáile an 17 Nollaig 2018, agus cruinniú eile an 22 Eanáir 2019. Chuir an Iodáil faisnéis bhreise isteach an 26 Aibreán agus an 28 Meitheamh 2019.

(11) An 20 Nollaig 2019, sheol an Coimisiún iarraidh ar fhaisnéis chuig an Iodáil, ar ar thug an Iodáil freagra an 31 Eanáir 2020.

(12) Bhris paindéim COVID-19 amach go luath in 2020, rud a d'fhág suaitheadh mór i ngeilleagair an Aontais agus a d'fhág go raibh gá le freagairt eacnamaíoch chomhordaithe ó na Ballstáit agus ó institiúidí an Aontais chun na hiarmhairtí diúltacha ar gheilleagar an Aontais a mhaolú. Sna himthosca eisceachtúla sin, d'fhéach an Coimisiún le freagairt go práinneach d'fhógraí maidir le bearta státchabhrach arna ndeonú i gcomhthéacs ráig COVID-19, agus chuir sé i bhfeidhm gach éascú nós imeachta ba ghá chun próiseas formheasa tapa ón gCoimisiún a chumasú ([4]). Le linn thréimhse ghéarchéim COVID-19, bhí ar an gCoimisiún tosaíocht a thabhairt do bhearta státchabhrach COVID-19; ([5]) dá thoradh sin, cuireadh moill ar thabhairt i gcrích an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil maidir leis na bearta atá faoi imscrúdú agus ar thabhairt i gcrích nósanna imeachta eile.

([3]) Féach fonóta 1.

([4]) Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig Parlaimint na hEorpa, chuig an gComhairle Eorpach, chuig an gComhairle, chuig an mBanc Ceannais Eorpach, chuig an mBanc Eorpach Infheistíochta agus chuig an nGrúpa Euro maidir le freagairt eacnamaíoch chomhordaithe ar ráig COVID-19, COM(2020) 112 final an 13. 3.2020, roinn 5.

([5]) Tá liosta de na cinntí a ghlac an Coimisiún i gcomhthéacs ghéarchéim COVID-19 le fáil ar shuíomh gréasáin Ard-Stiúrthóireacht na hIomaíochta ag an nasc seo a leanas: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (an 20.10.2023 a tugadh cuairt air go deireanach).

(13) Thairis sin, an 24 Feabhra 2022 thug an Rúis fogha míleata faoin Úcráin. Bhí iarmhairtí eacnamaíocha ag éifeachtaí díreacha agus indíreacha fhogha míleata na Rúise ar an margadh inmheánach ina iomláine. Mar gheall ar an staid sin, bhí gá le freagairt mhear ón gCoimisiún chun na hiarmhairtí diúltacha sóisialta agus eacnamaíocha san Aontas a mhaolú. Sna himthosca sin, iarradh ar an gCoimisiún freagairt go práinneach d'fhógraí maidir le bearta státchabhrach arna ndeonú i gcomhthéacs ghéarchéim na hÚcráine. ([6]) I gcaitheamh 2022 agus 2023, bhí ar an gCoimisiún tosaíocht a thabhairt don scrúdú ar na bearta státchabhrach sin, ([7]) agus dá dhroim sin cuireadh tuilleadh moille ar thabhairt i gcrích an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil maidir leis na bearta atá faoi imscrúdú.

(14) An 17 Deireadh Fómhair 2023, chomhaontaigh an Iodáil go heisceachtúil lena cearta de bhun Airteagal 342 CFAE, i gcomhar le hAirteagal 3 de Rialachán 1/1958 ([8]), a tharscaoileadh agus le go nglacfar an Cinneadh seo, agus go dtabharfar fógra faoi, as Béarla.

2. TUAIRISC AR GHRÚPA FS AGUS AR CHOMHTHÉACS OSCAILT AN MHARGAIDH

2.1. Atheagrú Ghrúpa FS

(15) Ba é Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni ('sean-FS'), oibreoir iarnróid na hIodáile a bhí comhtháite go hiomlán ingearach agus an t-aon eintiteas dlíthiúil a bhí i gceannas ar iompar poiblí d'iarnród, do phaisinéirí agus do lasta araon, go dtí gur cuireadh tús lena athstruchtúrú ag deireadh na 1990í. Ba le sean-FS iomlán na sócmhainní ba ghá chun a dhualgais a dhéanamh agus bhí sé 100 % faoi úinéireacht Aireacht Geilleagair agus Airgeadais na hIodáile ('MEF').

(16) Idir 1998 agus 2001, d'atheagraigh an Iodáil sean-FS trí fhochuideachtaí nua a chruthú a bhí freagrach as réimsí éagsúla gnó, ar aistrigh sean-FS iomlán a shócmhainní agus a ghníomhaíochtaí chucu. Go sonrach, chruthaigh an Iodáil cuideachta sealbhaíochta nua atá 100 % faoi rialú MEF, is é sin FS, a bhfuil úinéireacht agus rialú aige ar na cuideachtaí uile atá gníomhach sna réimsí éagsúla gnó, lena n-áirítear na réimsí seo a leanas:

(a) Trenitalia, a bunaíodh i mí an Mheithimh 2000, a cuireadh i gceannas ar sheirbhísí iompair d'iarnród a sholáthar (arna soláthar roimhe sin ag Rannóg Paisinéirí, Rannóg Iompair Réigiúnaigh agus Rannóg Lasta agus Aonad Teicneolaíochta Rothstoic sean-FS);

(b) RFI, a bunaíodh i mí Iúil 2001, a tháinig chun bheith ina úinéir agus ina bhainisteoir aonair ar an mbonneagar iarnróid. Na sócmhainní atá faoi réir na mbeart a bhfuil measúnú á dhéanamh orthu, bhí siad faoi úinéireacht agus bainistíocht shealadach RFI freisin go dtí go ndearnadh na sócmhainní sin a leithdháileadh a thuilleadh ar eintitis eile de chuid Ghrúpa FS – féach roinn 3.1).

Is éard atá i nGrúpa FS, atá faoi úinéireacht iomlán MEF, Trenitalia agus RFI chomh maith leis an gcuideachta sealbhaíochta FS agus iad siúd atá á rialú aige.

(17) I gcomhthéacs an atheagrúcháin dá dtagraítear in aithris (16), na sócmhainní uile ba ghá chun na gníomhaíochtaí faoi seach a dhéanamh, bhí siad le haistriú chuig Trenitalia agus chuig eintitis nuachruthaithe eile dá dtagraítear in aithris (18), amhail FS Logistica, agus chuig eintitis eile freisin nach gcumhdaítear leis an imscrúdú seo. Mar sin féin, cuireadh bac ar aistriú sócmhainní réadmhaoine áirithe mar gheall ar chastachtaí dlíthiúla agus teicniúla ([9]), rud a chuir moill ar thabhairt i gcrích an atheagrúcháin.

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

([7]) Liosta de na cinntí a ghlac an Coimisiún faoin gCreat Sealadach Géarchéime agus Aistrithe le haghaidh bearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar tar éis ionsaí na Rúise i gcoinne na hÚcráine, tá sé le fáil ar shuíomh gréasáin Ard-Stiúrthóireacht na hIomaíochta ag an nasc seo a leanas: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_ga (an 16.10.2023 a tugadh cuairt air go deireanach).

([8]) Rialachán Uimh. 1 lena gcinntear na teangacha a úsáidfidh Comhphobal Eacnamaíochta na hEorpa (IO 17, 6.10.1958, lch. 385/58).

([9]) Go sonrach, tugann an Iodáil dá haire gur ghá na doiciméid riachtanacha cláir talún, riaracháin agus chuntasaíochta a bhaineann leis na sócmhainní a bhí le haistriú chuig Trenitalia a bhailiú, a chatagóiriú agus a fhíorú sula ndearnadh an t-ath-leithdháileadh. Dá réir sin, tar éis do RFI na saoráidí bonneagair uile a fháil ó shean-FS, choinnigh sé faoina úinéireacht go sealadach iad, lena n-áirítear na saoráidí a bhí le haistriú chuig Trenitalia agus FS Logistica.

(18) De réir na hIodáile, i gcomhthéacs phróiseas atheagrúcháin Ghrúpa FS dá dtagraítear in aithris (16), d'fhormheas Bord FS Plean Gnó 2007–2011 an 17 Bealtaine 2007 ([10]). I gcomhthéacs chaillteanais shubstaintiúla airgeadais Ghrúpa FS (níos mó ná EUR 2 bhilliún in 2006), ghlac FS plean athstruchtúrúcháin inmheánach chun inmharthanacht airgeadais Ghrúpa FS a athbhunú. Anuas ar bhearta costchiorraithe, rinne Grúpa FS cinneadh a ioncam oibríochtúil a mhéadú, go háirithe trí chuíchóiriú na réadmhaoine agus na saoráidí atá scaipthe thar eintitis éagsúla Ghrúpa FS. Is éard a bhí i gceist leis sin fochuideachtaí tiomnaithe a chruthú ar chucu a aistríodh na sócmhainní a úsáideadh chun gníomhaíochtaí sonracha a dhéanamh:

(a) seirbhísí lóistíochta; chuige sin, bunaíodh oibreoir nua darb ainm FS Logistica S.p.A. ('FS Logistica') in 2007 chun seirbhísí lóistíochta comhtháite a chur ar fáil, de réir mar a rinneadh i gcás oibreoirí Eorpacha eile a bhí ann an tráth sin (DB Schenker sa Ghearmáin agus Geodis sa Fhrainc atá faoi úinéireacht SNCF). An 1 Eanáir 2017, athainmníodh FS Logistica mar Mercitalia Logistics S.p.A. ('Mercitalia Logistics') ([11]);

(b) seirbhísí soghluaisteachta agus bainistiú réadmhaoine; chun na críche sin, cruthaíodh fochuideachta nua darb ainm FS Servizi Urbani S.p.A. an 27 Feabhra 2008 chun luach na réadmhaoine faoi úinéireacht FS a uasmhéadú;

(c) seirbhísí innealtóireachta i margaí eachtracha; bhí na seirbhísí sin á n-oibriú ag Italferr S.p.A.

(19) De réir na hIodáile, chuidigh cur chun feidhme Phlean Gnó 2007–2011 le staid airgeadais FS a athbhunú, mar a leagtar amach i dTábla 1:

Tábla 1

Príomhráiteas ioncaim, clár comhardaithe agus sonraí airgeadais FS

(Méideanna in EUR/milliún)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Sonraí an phríomhráitis ioncaim								
Ioncam oibriúcháin	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Costais oibriúcháin	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Corrlach oibriúcháin comhlán	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Ioncam oibriúcháin (tuilleamh roimh ús agus cáin, EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Glanioncam (caillteanas)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Príomhfhaisnéis Chothromais agus Airgeadais								
Glanchaipiteal infheistithe	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Cothromas scairshealbhóra	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Glanstaid airgeadais	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Fiachas/cothromas	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) Sa chinneadh seo, tagrófar freisin do Phlean Tionsclaíoch 2007-2011 (san Iodáilis 'Piano industriale 2007-2011') mar 'Phlean Gnó 2007–2011'.

([11]) Foinse: Tuarascáil bhliantúil FS 2017, lch. 13 (*Relazione finanziaria annuale*).

(Méideanna in EUR/milliún)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Infheistíocht theicniúil sa tréimhse	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile ina mbarúlacha an 23.7.2014

Tabhair faoi deara:
Taispeántar na sonraí le haghaidh na tréimhse 2007-2008 i gcomhréir le prionsabail chuntasaíochta náisiúnta ITA GAAP, agus tá na sonraí le haghaidh na tréimhse 2009-2013 bunaithe ar IFRS (na Caighdeáin Idirnáisiúnta um Thuairisciú Airgeadais).

2.2. **Tuairisc ar fhochuideachtaí FS lena mbaineann imscrúdú an Choimisiúin**

(20) Is le trí cinn d'fhochuideachtaí FS (RFI, Trenitalia agus FS Logistica) a bhaineann na bearta atá faoi imscrúdú, a dtugtar tuairisc orthu i roinn 3.

2.2.1. *RFI*

(21) Tá RFI i gceannas ar bhainistiú bonneagair iarnróid san Iodáil trí bhíthin conradh lamháltais 60 bliain a deonaíodh le Foraithne ón Aireacht Iompair agus Loingseoireachta in 2000 ([12]). Dá réir sin, tá monaplacht dhlíthiúil ag RFI maidir le tógáil, cothabháil agus oibriú an bhonneagair iarnróid, sábháilteacht iarnróid agus leithdháileadh conairí chuig gnóthais iarnróid. De réir a Reachta, féadfaidh RFI gach gníomhaíocht nó oibríocht a mheastar a bheith riachtanach nó iomchuí chun a mhisin a chur i gcrích a dhéanamh ar an margadh freisin ([13]).

(22) Is é príomhshócmhainn na cuideachta an bonneagar iarnróid féin. Is iad seo a leanas príomhghníomhaíochtaí RFI:

(a) an bonneagar náisiúnta iarnróid a dhearadh, a thógáil, a choimisiúnú, a bhainistiú agus a chothabháil, agus na córais rialaithe agus sábháilteachta a bhainistiú le haghaidh cúrsaíocht traenacha;

(b) comhtháthú bonneagar iarnróid agus comhar le bainisteoirí bonneagair iarnróid eile a chur chun cinn;

(c) cúraimí eile a chuirtear ar iontaoibh an bhainisteora bonneagair de bhun na reachtaíochta ábhartha, amhail bainistíocht a dhéanamh ar an rochtain ar bhonneagar agus ar sheirbhísí, agus na muirir is iníoctha ag cuideachtaí iarnróid i leith úsáid an bhonneagair a bhailiú.

(23) Mar bhainisteoir bonneagair iarnróid na hIodáile, cuimsítear leis na seirbhísí a sholáthraíonn RFI rochtain ar an mbonneagar iarnróid a thabhairt do ghnóthais iarnróid, an bonneagar a chothabháil agus a fhorbairt, a áirithiú go n-urramaítear na caighdeáin slándála agus sábháilteachta, agus deimhnithe slándála a eisiúint ([14]).

([12]) Rinne Stát na hIodáile sean-FS a cheapadh mar bhainisteoir bonneagair trí bhíthin *Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione* Uimh. 138T an 31 Deireadh Fómhair 2000. I mí Iúil 2001, tháinig RFI i gcomharbacht ar shean-FS mar bhainisteoir bonneagair.

([13]) Áirítear ar na misin sin na nithe seo a leanas: réadmhaoin a cheannach nó a dhíol, gníomhaíochtaí tráchtála, tionsclaíocha nó airgeadais a bhfuil baint acu le cuspóir na cuideachta a fhorbairt; scaireanna a fháil i gcuideachtaí eile a bhfuil a gcuspóir comhchosúil nó gaolmhar lena cuspóirí féin nó ríthábhachtach dóibh, comhthaobhacht agus ráthaíochtaí a sholáthar i bhfabhar tríú páirtithe etc.

([14]) Conradh Cláir 2001-2007, Airteagal 4.

(24) Is éard atá in ioncam RFI go príomha ioncam ó sheirbhísí bonneagair (muirir i leith úsáid an ghréasáin, tarraingt leictreach a dhíol, seirbhís farantóireachta agus ranníocaíochtaí Stáit le haghaidh chothabháil an ghréasáin). Leagtar amach i dTábla 2 staid airgeadais RFI le linn na tréimhse 2006-2013:

Tábla 2

Príomhráiteas ioncaim, clár comhardaithe agus sonraí airgeadais RFI

(Méideanna in EUR/milliún)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Sonraí an phríomhráitis ioncaim								
Ioncam oibriúcháin	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Costais oibriúcháin	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Corrlach Oibriúcháin Comhlán	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Ioncam oibriúcháin (tuilleamh roimh ús agus cáin, EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Glanioncam	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Príomhfhaisnéis Chothromais agus Airgeadais								
Glanchaipiteal infheistithe	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Cothromas scairshealbhóra	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Glanstaid airgeadais	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Fiachas/cothromas	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile ina mbarúlacha an 23.7.2014

Tabhair faoi deara:
Taispeántar na sonraí le haghaidh na tréimhse 2006-2008 i gcomhréir le prionsabail chuntasaíochta náisiúnta ITA GAAP, agus tá na sonraí le haghaidh na tréimhse 2009-2013 bunaithe ar IFRS (na Caighdeáin Idirnáisiúnta um Thuairisciú Airgeadais).
(*) In 2008 cuireadh prionsabal nua i bhfeidhm den chéad uair maidir le costas úsáide rothstoic (dímheas). Dá réir sin, rinneadh na sonraí le haghaidh 2007 a chomhchuibhiú freisin maidir leis an 'earnáil clóis/ainlithe iarnróid' a ghearradh amach chuig RFI.

2.2.2. *Trenitalia*

(25) Bunaíodh Trenitalia in 2000 mar fhochuideachta faoi lánrialú ag FS. Tráth a glacadh na bearta atá faoi imscrúdú agus a cuireadh chun feidhme iad agus an dáta a tionscnaíodh an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil, bhí Trenitalia gníomhach in iompar paisinéirí agus lasta araon d'iarnród. Is é Trenitalia an t-oibreoir iarnróid is mó san Iodáil faoi láthair, a oibríonn traenacha fadraoin, áitiúla agus réigiúnacha do phaisinéirí; ó bhí mí Eanáir 2017 ann, tá seirbhísí lasta á soláthar ag Mercitalia Rail.

(26) Leagtar amach i dTábla 3 staid airgeadais Trenitalia le linn na tréimhse 2006-2013.

Tábla 3

Príomhráiteas ioncaim, clár comhardaithe agus sonraí airgeadais Trenitalia

(Méideanna in EUR/milliún)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Sonraí an phríomhráitis ioncaim								
Ioncam oibriúcháin	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Costais oibriúcháin	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Corrlach Oibriúcháin Comhlán	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Ioncam oibriúcháin (tuilleamh roimh ús agus cáin, EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Glanioncam	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Príomhfhaisnéis Chothromais agus Airgeadais								
Glanchaipiteal infheistithe	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Cothromas scairshealbhóra	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Glanstaid airgeadais	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Fiachas/cothromas	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile ina mbarúlacha an 23.7.2014

Tabhair faoi deara:

Taispeántar na sonraí le haghaidh na tréimhse 2006-2008 i gcomhréir le prionsabail chuntasaíochta náisiúnta ITA GAAP, agus tá na sonraí le haghaidh na tréimhse 2009-2013 bunaithe ar IFRS (na Caighdeáin Idirnáisiúnta um Thuairisciú Airgeadais).

(*) In 2008 cuireadh prionsabal nua i bhfeidhm den chéad uair maidir le costas úsáide rothstoic (dímheas). Dá réir sin, rinneadh na sonraí le haghaidh 2007 a chomhchuibhiú freisin maidir leis an 'earnáil clóis/ainlithe iarnróid' a ghearradh amach chuig RFI.

(27) Ó mhí Eanáir 2017, aistríodh gníomhaíochtaí lasta Trenitalia chuig cuideachta nuachruthaithe, Mercitalia Rail S.r.l. ('Mercitalia Rail'), atá faoi lánrialú ag Mercitalia Logistics ([15]). Trí Mercitalia Logistics, soláthraíonn Grúpa FS seirbhísí iompair lasta san Iodáil agus ar an gcoigríoch trí úsáid a bhaint as teicnící iompair traidisiúnta agus teicnící iompair traschórais araon.

2.2.3. *FS Logistica*

(28) Bunaíodh FS Logistica in 2007 mar thoradh ar an gcinneadh a rinne FS na gníomhaíochtaí lóistíochta uile a dhéantar laistigh de Ghrúpa FS a ghrúpáil in aon oibreoir tiomnaithe amháin. Go dtí 2017 (nuair a athainmníodh mar Mercitalia Logistics é) ([16]), sholáthair FS Logistica seirbhísí lóistíochta san earnáil lasta, lenar bhain oibríochtaí iarnróid, réitigh iompair idirmhódúil, stóráil, láimhseáil agus na hoibríochtaí gaolmhara réadmhaoine uile. Níor cháiligh FS Logistica riamh mar 'ghnóthas iarnróid' de réir bhrí Airteagal 3 de Threoir 91/440/CEE ón gComhairle ([17]) toisc nach mbíodh tarraingt traenacha á déanamh aige.

([15]) Na sócmhainní agus na dliteanais uile a bhí ag Trenitalia a bhí nasctha le seirbhísí agus lóistíocht lasta, d'aistrigh sé chuig Mercitalia Rail iad. Foinse: Tuarascáil bhliantúil Trenitalia SpA 2017, lch. 26 agus lch. 36 (*Relazione finanziaria annuale*).

([16]) Féach tuarascáil bhliantúil FS ar chumarsáid airgeadais 2017, lch. 13.

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

2.3. **Cúlra maidir le léirscaoileadh an iompair d'iarnród san Aontas agus san Iodáil**

2.3.1. *San Aontas*

(29) Ar leibhéal an Aontais, rinneadh iompar **lasta** iarnróid a léirscaoileadh i dtrí bhabhta i ndiaidh a chéile.

(30) Is é an toradh a bhí ar an gcéad tionscnamh reachtach go luath sna 1990í gur glacadh Treoir 91/440/CEE, nár mhór do na Ballstáit a thrasuí sa dlí náisiúnta faoin 1 Eanáir 1993. Leis an ngníomh sin, tionscnaíodh léirscaoileadh an iompair d'iarnród trí cheart rochtana ar bhonneagar iarnróid a thabhairt isteach do ghrúpálacha idirnáisiúnta agus do ghnóthais iarnróid a oibríonn seirbhísí iompair lasta traschórais idirnáisiúnta ([18]) lena ngabhann prionsabal na deighilte idir gníomhaíochtaí bainistithe bonneagair agus gníomhaíochtaí iompair. Ní raibh feidhm ag an bprionsabal sin maidir le struchtúir ach le feidhmeanna, go háirithe an fheidhm chuntasaíochta. Faoin Treoir sin, d'fhéadfaí deighilt a bhaint amach trí rannóga ar leith a chruthú laistigh de ghnóthas aonair nó trí bhainistiú bonneagair a chur ar iontaoibh eintitis ar leithligh. Ní raibh an díchuachadh dlíthiúil sin éigeantach, áfach.

(31) Leasaíodh Treoir 91/440/CEE le Treoir 2001/12/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle, ([19]), a bhí ina cuid den 'chéad phacáiste iarnróid' mar a thugtar air ([20]), a bhí le trasuí sa dlí náisiúnta ag na Ballstáit faoin 15 Márta 2003. Le hAirteagal 10(3) de Threoir 91/440/CEE, arna leasú le Treoir 2001/12/CE, deonaíodh ceart rochtana do ghnóthais iarnróid ar bhonn neamh-idirdhealaitheach i ndáil leis na cineálacha seirbhísí seo a leanas:

(a) seirbhísí lasta idirnáisiúnta ar an nGréasán Lasta Iarnróid Tras-Eorpach – TERFN; ([21])

(b) seirbhísí lasta idirnáisiúnta ar ghréasán iarnróid iomlán an Aontais, ón 15 Márta 2008.

(32) D'fhonn feabhas a chur ar shábháilteacht, idir-inoibritheacht agus oscailt an mhargaidh lasta iarnróid, glacadh Treoir 2004/51/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([22]), a bhí ina cuid den 'dara pacáiste iarnróid' mar a thugtar air ([23]). Leis an Treoir sin, bunaíodh ceart rochtana ag gnóthais iarnróid i ndáil leis na cineálacha seirbhísí seo a leanas:

(a) seirbhísí lasta idirnáisiúnta ar ghréasán iarnróid iomlán an Aontais ón 1 Eanáir 2006 (lena rabhthas in oirchill spriocdháta an 15 Márta 2008 a leagtar síos le Treoir 2001/12/CE);

(b) gach cineál seirbhísí lasta (lena n-áirítear trácht náisiúnta) ón 1 Eanáir 2007.

(33) Dá thoradh sin, osclaíodh an margadh lasta iarnróid don iomaíocht ón 15 Márta 2003 ar an nGréasán Lasta Iarnróid Tras-Eorpach, ón 1 Eanáir 2006 i gcás lasta idirnáisiúnta ar ghréasán iarnróid iomlán an Aontais agus ón 1 Eanáir 2007 i gcás cabatáiste lasta iarnróid. Dá bhrí sin, meastar go bhfuil an t-iompar lasta iarnróid léirscaoilte go hiomlán ar leibhéal an Aontais ón bhí an 1 Eanáir 2007 ann i gcás seirbhísí náisiúnta agus idirnáisiúnta araon.

([18]) Sainmhínítear iompar traschórais mar iompar idirmhódúil ina bhfuil céim bhóthair a bhfuil teorainn dhocht léi, féach Airteagal 1 de Threoir 75/130/CEE ón gComhairle an 17 Feabhra 1975 maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú le haghaidh cineálacha áirithe iompair traschórais earraí de bhóthar/d'iarnród idir na Ballstáit (IO L 48, 22.2.1975, lch. 31).

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

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

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

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

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

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

(35) Maidir le hiompar **paisinéirí** d'iarnród, leis an 'tríú pacáiste iarnróid' (trí Threoir 2007/58/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([25])) rinneadh iompar idirnáisiúnta paisinéirí d'iarnród a oscailt don iomaíocht, le héifeacht an 1 Eanáir 2010. Rinneadh iompar paisinéirí d'iarnród a léirscaoileadh go hiomlán leis an 'gceathrú pacáiste iarnróid':

— Le Treoir (AE) 2016/2370 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([26]) lena leasaítear Treoir 2012/34/AE, deonaíodh rochtain do ghnóthais iarnróid ar ghréasáin náisiúnta iarnróid ón 1 Eanáir 2019 ([27]);

— Le Rialachán (AE) 2016/2338 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([28]) tugadh isteach an oibleagáid conarthaí seirbhíse poiblí a dhámhachtain ar bhonn iomaíoch ón 3 Nollaig 2019, lena ngabhann idirthréimhse dar críoch an 24 Nollaig 2023 ([29]).

2.3.2. *San Iodáil*

(36) Rinne an Iodáil seirbhísí iompair lasta iarnróid a léirscaoileadh ón 22 Deireadh Fómhair 2003 le teacht i bhfeidhm Fhoraithne Reachtach Uimh. 188 an 8 Iúil 2003 ('Foraithne Reachtach 188/2003') ([30]) lena dtrasuitear an chéad phacáiste iarnróid sa dlí náisiúnta. I ndáil le seirbhísí lasta náisiúnta a sholáthraítear ar an mbonneagar iarnróid náisiúnta, le hAirteagal 6 d'Fhoraithne Reachtach 188/2003 deonaíodh cearta rochtana éagsúla do ghnóthais iarnróid a bhaineann úsáid as an ngréasán iarnróid náisiúnta, faoi réir ceanglais áirithe a chomhlíonadh ([31]) agus faoi réir cómhalartachta i gcás gnóthais iarnróid atá bunaithe ar an gcoigríoch.

([24]) 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).

([25]) Treoir 2007/58/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 23 Deireadh Fómhair 2007 lena leasaítear Treoir 91/440/CEE ón gComhairle maidir le forbairt iarnróid an Chomhphobail agus Treoir 2001/14/CE maidir le toilleadh bonneagair iarnróid a leithdháileadh agus maidir le muirir a ghearradh i leith úsáid bonneagair iarnróid (IO L 315, 3.12.2007, lch. 44).

([26]) 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).

([27]) Féach Airteagal 3 de Threoir 2016/2370, lena bhforáiltear, fiú má thagann an Treoir i bhfeidhm ón 1 Eanáir 2019, nach mbeidh a forálacha maidir le rochtain ar ghréasáin iarnróid infheidhme ach amháin maidir leis an tráthchlár oibre dar tús an 14 Nollaig 2020.

([28]) Rialachán (AE) 2016/2338 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 14 Nollaig 2016 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007 a mhéid a bhaineann leis an margadh do sheirbhísí intíre iompair do phaisinéirí d'iarnród a oscailt (IO L 354, 23.12.2016, lch. 22).

([29]) Féach Airteagal 1(9), pointe (a).

([30]) *Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 – Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria* (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24.7.2003 - Supplemento ordinario n. 118*). Cuireadh Foraithne Reachtach 188/2003 in ionad dhá Fhoraithne ón Uachtarán (*Decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277 – Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie - Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 187, 12.8.1998*) agus *Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 – 'Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacitá di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura'* - (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 119, 24.5.1999) lenar trasuíodh Treoracha 91/440/CE, 95/18/CE agus 95/19/CE.

([31]) Bhí ar ghnóthais iarnróid a raibh sé beartaithe acu seirbhísí lasta iarnróid náisiúnta a oibriú san Iodáil údarú sonrach a bheith acu ón Aire Bonneagair agus Iompair (Airteagal 6(2) d'Fhoraithne Reachtach 188/2003) mar a shainmhínítear in Airteagal 131(1) de Dhlí Uimh. 388 an 23 Nollaig 2000, i dteannta an cheadúnais oibríochta iarnróid a cheanglaítear faoi Airteagal 6(1) d'Fhoraithne Reachtach 188/2003. Thug an dlí sin údar leis an ngá atá le foráil a dhéanamh d'údarú den sórt sin chun go mbeidh an Aireacht Bonneagair agus Iompair in ann an méadú ar tharaifí iarnróid a shrianadh agus inmharthanacht eacnamaíoch na ngníomhaíochtaí iompair iarnróid san Iodáil a ráthú.

(37) Le Foraithne Reachtach 188/2003 rinneadh margadh seirbhísí iarnróid intíre na hIodáile do phaisinéirí a oscailt go páirteach ([32]) freisin in 2003. Mar sin féin, bhí an iomaíocht sa mhargadh i gcás gach oibríochta intíre teoranta *de facto* go dtí go ndearnadh an t-iompar idirnáisiúnta paisinéirí d'iarnród a oscailt don iomaíocht an 1 Eanáir 2010, agus gur tháinig Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. isteach sna seirbhísí intíre iompair ardluais d'iarnród in 2012. Tá an iomaíocht sa mhargadh fós dúnta a bheag nó a mhór toisc gur dámhadh formhór na gconarthaí seirbhíse poiblí go díreach do Trenitalia cé is moite de roinnt eisceachtaí ([33]).

(38) Rinne an Iodáil Treoir 2004/51/CE a thrasuí sa dlí náisiúnta le Foraithne Reachtach Uimh. 162 an 10 Lúnasa 2007 ([34]) (i bhfeidhm ón 23 Deireadh Fómhair 2007). Leis an bhforaithne sin, leasaíodh Foraithne Reachtach 188/2003 ón 23 Deireadh Fómhair 2007 trí rochtain a dheonú do ghnóthais iarnróid ar ghréasán iarnróid na hIodáile, faoi choinníollacha cothroma, neamh-idirdhealaitheacha agus trédhearcacha, chun seirbhísí lasta idirnáisiúnta a oibriú agus, ón 1 Eanáir 2007 ar a dhéanaí, rochtain ar an ngréasán iarnróid chun gach cineál seirbhísí lasta iarnróid a oibriú ([35]).

(39) Ar deireadh, rinne an Iodáil Treoir 2012/34/AE a thrasuí sa dlí náisiúnta le Foraithne Reachtach Uimh. 112 an 15 Iúil 2015 ([36]) (i bhfeidhm ón 27 Iúil 2015). Athdhearbhaíodh leis an bhforaithne sin ceart rochtana gnóthas iarnróid ar an margadh iompair lasta agus paisinéirí d'iarnród, faoi choinníollacha cothroma, neamh-idirdhealaitheacha agus trédhearcacha, chun iomaíocht san earnáil iarnróid a áirithiú ([37]).

3. TUAIRISC AR NA BEARTA ATÁ FAOI IMSCRÚDÚ

3.1. Tuairisc ar na haistrithe sócmhainní ('na haistrithe sócmhainní' nó 'na bearta')

(40) Leis na bearta atá faoi imscrúdú, cumhdaítear aistriú 31 sócmhainn ó RFI chuig Trenitalia i mí Mheán Fómhair 2009 chomh maith le haistriú 10 sócmhainn ó RFI chuig FS Logistica i mí na Nollag 2007, aistriú 42 shócmhainn i mí na Nollag 2008 agus aistriú 5 shócmhainn i mí Iúil 2011, faoi na coinníollacha a thuairiscítear san fhoroinn seo.

(41) Na cinntí maidir le sócmhainní bonneagair iarnróid áirithe a aistriú ó RFI chuig Trenitalia, rinneadh iad ag cruinniú de chuid Bhord FS a reáchtáladh an 7 Meán Fómhair 2009 agus formheasadh iad ag cruinnithe ginearálta RFI agus Trenitalia a reáchtáladh an 10 Meán Fómhair 2009.

(42) Is mar a leanas a rinneadh na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia:

(a) Laghdaíodh scairchaipiteal RFI ('*capitale sociale e patrimonio*') faoi EUR 621 106 000 i mí Mheán Fómhair 2009 trí 621 106 000 gnáthscair arbh fhiú EUR 1 an ceann iad a chur ar ceal; Méadaíodh scairchaipiteal Trenitalia go comhuaineach faoi EUR 621 106 000 trí 1 242 212 ghnáthscair a eisiúint arbh fhiú EUR 500 an ceann iad (ainmniúil);

(b) Is é FS an t-aon scairshealbhóir i gcónaí in Trenitalia agus RFI araon, mar a bhí roimh na hathruithe ar scairchaipiteal RFI agus Trenitalia a thuairiscítear i bpointe (a) agus mar atá ina ndiaidh.

([32]) Bhí an oscailt faoi réir clásal cómhalartachta le haghaidh ghnóthais iarnróid na hIodáile, ar cuireadh deireadh leis in 2007.

([33]) Maidir leis an ngréasán atá faoi bhainistiú ag RFI, in 2019, níor dheonaigh ach dhá réigiún a gconarthaí seirbhíse trí bhíthin tairisceana (Valle d'Aosta agus Emilia Romagna), agus shann na réigiúin eile conarthaí seirbhíse trí dhámhachtain dhíreach (seachas an Lombaird, rinne na 17 réigiún eile an conradh a shannadh ar feadh 9 mbliana nó 15 bliana do Trenitalia). A mhéid a bhaineann leis an gcuid eile den bhonneagar, atá faoi úinéireacht pháirteach ag an Aireacht Bonneagair agus Iompair agus ag Réigiúin, Cúigí, bardais, eintitis phríobháideacha agus comhlachtaí poiblí eile, i ngeall ar leagáid stairiúil, tá feidhm ag socruithe sonracha (foinse: *Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice*, arna chur in eagar ag Matthias Finger agus Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, lch. 70)).

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

([35]) Airteagal 25(1) d'Fhoraithne Reachtach Uimh. 162 an 10 Lúnasa 2007 lena leasaítear Airteagal 12(1) d'Fhoraithne Reachtach 188/2003.

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

([37]) Airteagal 2(1), pointe (c)), d'Fhoraithne Reachtach Uimh. 112 an 15 Iúil 2015.

(43) Rinneadh aistrithe sócmhainní bonneagair iarnróid áirithe ó RFI chuig FS Logistica a fhormheas ag cruinnithe ginearálta RFI agus FS Logistica a reáchtáladh an 30 Deireadh Fómhair 2007, an 26 Samhain 2008, agus an 20 Nollaig 2010 ([38]).

(44) Rinneadh na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica i bhfoirm trí idirbheart shonracha in 2007, 2008 agus 2011:

(a) Laghdaíodh scairchaipiteal agus sócmhainní RFI:

(i) faoi EUR 268 673 758 an 21 Nollaig 2007;

(ii) faoi EUR 151 786 267 an 30 Nollaig 2008;

(iii) faoi EUR 3 186 760 an 6 Iúil 2011;

(b) Méadaíodh scairchaipiteal agus sócmhainní FS Logistica go comhuaineach faoi na luachanna céanna faoi seach trí ghnáthscaireanna a eisiúint;

(c) Is é FS an t-aon scairshealbhóir i gcónaí in FS Logistica agus RFI araon, mar a bhí roimh na hathruithe ar scairchaipiteal RFI agus Trenitalia a thuairiscítear i bpointí (a) agus (b) agus mar atá ina ndiaidh.

(45) Leis na cinntí maidir le haistriú a formheasadh ag na cruinnithe dá dtagraítear in aithris (40), cuirtear ar bhonn foirmiúil na cinntí bainistíochta a rinne FS agus a fhochuideachtaí RFI, Trenitalia agus FS Logistica ó bhí 2007 ann ([39]).

(46) Ba é scairshealbhóir FS, is é sin Stát na hIodáile (nó níos beaichte, MEF) a d'údaraigh na bearta atá faoi imscrúdú. An 7 Iúil 2009, d'fhormheas an Iodáil le Treoir ón bPríomh-Aire ([40]) ('Treoir 2009') ([41]) aistrithe sócmhainní bonneagair iarnróid áirithe, a maoiníodh le cistí poiblí, ó RFI chuig Trenitalia agus chuig cuideachtaí eile de chuid Ghrúpa FS atá gníomhach in iompar lasta iarnróid. Go sonrach, foráladh an méid seo a leanas le Treoir 2009:

(a) Tugadh de chumhacht do RFI saoráidí lasta sonracha (nach n-áirítear in Iarscríbhinn 1 a ghabhann le Treoir 2009 ([42])) a aistriú gan bhac chuig cuideachtaí eile de chuid Ghrúpa FS, lena n-áirítear Trenitalia, mar chuid d'idirbhearta fáis sócmhainní (Airteagal 1) ([43]);

(b) Bhí ar RFI togra a chur faoi bhráid Aireacht Bonneagair agus Iompair na hIodáile lena sonraítear an speisialtóireacht fheidhmiúil agus na seirbhísí inmhuirearaithe a chuirtear ar fáil i gcás gach ceann de na saoráidí agus na críochfoirt a liostaítear in Iarscríbhinn 1 a ghabhann le Treoir 2009 (Airteagal 1);

(c) Bhí ar RFI plean a chur faoi bhráid Aireacht Bonneagair agus Iompair na hIodáile lena sonraítear feidhm gach ceann de na saoráidí cothabhála rothstoic atá faoi úinéireacht RFI, chomh maith le hinfhaighteacht na saoráidí do gach cuideachta iarnróid nó an úsáid iomlán a bhaineann cuid acu as saoráidí áirithe (Airteagal 2) ([44]);

(d) aistríodh saoráidí cothabhála rothstoic sonracha, a bhí á n-úsáid go hiomlán ag gnóthais áirithe, chuig cuideachtaí eile de chuid Ghrúpa FS chun costais chothabhála a laghdú (Airteagal 2).

([38]) Glacadh an gníomh dlí lenar cuireadh an t-aistriú ar bhonn foirmiúil an 6.7.2011.

([39]) An 19 Meán Fómhair 2007, sheol Príomhoifigeach Feidhmiúcháin FS M. Moretti litir chuig bainisteoirí an ghrúpa iomláin ('litir an 19 Meán Fómhair 2007') chun an tionscadal ath-leithdháilte sócmhainní a sheoladh mar chuid de chur chun feidhme Phlean Gnó 2007-2011. An 23 Aibreán 2008, d'fhormheas bord FS seoladh an chleachtaidh leithdháilte sócmhainní. An 3 Meitheamh 2008, cruthaíodh tascfhórsa speisialta chun próiseas ath-leithdháilte sócmhainní Ghrúpa FS a stiúradh.

([40]) San Iodáilis: *'Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri.'*

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

([42]) In Iarscríbhinn 1 a ghabhann le Treoir 2009, tugtar liosta de na saoráidí lasta agus na críochfoirt atá faoi úinéireacht RFI.

([43]) 'Chomh maith leis sin, d'fhonn na costais chothabhála a íocann an Stát faoi láthair a laghdú, féadfaidh RFI, faoin Treoir seo, suiteálacha lasta nach n-áirítear sa liosta in Iarscríbhinn 1) a aistriú/a leithdháileadh gan bhac chuig cuideachtaí eile i nGrúpa FS – Trenitalia ina measc – i gcomhthéacs aon oibríochta atheagrúcháin agus fiú i gcomhthéacs an chaipitlithe nó oibríochtaí caipitlithe.') (saoraistriúchán ón Iodáilis).

([44]) 'Chun na costais chothabhála agus chumhdaigh a íocann an Stát faoi láthair a laghdú agus chun caipiteal/caipitliú Trenitalia a dhéanamh, ní mór do RFI plean a chur faoi bhráid na hAireachta Bonneagair agus Iompair, laistigh de 60 lá ón Treoir seo a ghlacadh, ina mbeidh, i gcás gach saoráide cothabhála le haghaidh rothstoc atá faoi úinéireacht an bhainisteora, tásc ar na nithe seo a leanas, chomh maith le haon speisialtóireacht fheidhmiúil:
(a) an tsaoráid a bheith curtha ar fáil do gach gnóthas iarnróid a bhfuil rochtain acu ar an ngréasán;
(b) an tsaoráid a bheith á húsáid go heisiach ag cuid acu.
In aon chás, sna saoráidí thuas, ní sholáthraíonn an Bainisteoir Bonneagair aon seirbhís, agus ní dhéanann sé ach na sócmhainní sin a chur ar fáil.' (saoraistriúchán ón Iodáilis).

(47) Dheimhnigh an Iodáil an liosta de na sócmhainní a aistríodh agus a ngnéithe mar a thuairiscítear in aithris (20) den chinneadh tosaigh, agus í á chur leis gurb é Cód Sibhialta na hIodáile seachas Treoir 2009 an bunús dlí chun na haistrithe a dhéanamh. I dTábla 4 déantar achoimre ar na sócmhainní a d'aistrigh RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica arb iad na bearta atá faoi imscrúdú iad.

Tábla 4

Liosta de na sócmhainní a d'aistrigh RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica

Dáta:	Cuideachta is Tairbhí	Tuairisc	Luach
7 Meán Fómhair 2009	Trenitalia	D'aistrigh RFI 11 saoráid cothabhála rothstoic chuig Trenitalia mar aon le 20 cuid den talamh in aice láimhe	Luach EUR 621 mhilliún de réir na leabhar ([1])
21 Nollaig 2007	FS Logistica	D'aistrigh RFI 10 gcuid de chríochfoirt lasta chuig FS Logistica	Luach EUR 268,7 milliún de réir na leabhar ([2])
30 Nollaig 2008	FS Logistica	Rinne RFI 41 sócmhainn réadmhaoine atá lonnaithe san Iodáil a aistriú chuig FS Logistica (e.g. dáileachtaí talún, stórais, áitribh, monarchana agus saoráidí chun críoch lasta) chomh maith lena scairsheilbh 43,75 % in SGT ([3])	Luach EUR 151,8 milliún de réir na leabhar ([4])
6 Iúil 2011	FS Logistica	D'aistrigh RFI cúig shócmhainn réadmhaoine (gléasraí, láithreacha agus foirgnimh) chuig FS Logistica	Luach EUR 3,2 milliún de réir na leabhar ([5])

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile

([1]) *Foinse:* Tuarascáil bhliantúil RFI 2009, lch. 30 agus 31 (Bilancio di esercizio) agus Tuarascáil bhliantúil Trenitalia 2009, lch. 46 agus 47 (Bilancio di esercizio).

([2]) *Foinse:* Tuarascáil bhliantúil RFI 2008, lch. 27 (Bilancio di esercizio).

([3]) Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., ar oibreoir Iodálach san iompar traschórais de bhóthar agus d'iarnród é atá 53,3 % faoi úinéireacht FS Logistica agus 34,5 % faoi úinéireacht Hupac. De réir acht an 30 Nollaig 2008 lenar aistríodh an úinéireacht, is é EUR 491 732 luach an scairsheilbh 43,75 % in SGT.

([4]) *Foinse:* Tuarascáil bhliantúil RFI 2008, lch. 27 (Bilancio di esercizio).

([5]) *Foinse:* Tuarascáil bhliantúil RFI 2010, lch. 27 (Bilancio di esercizio) agus Tuarascáil FS maidir le hoibríochtaí 2010, lch. 65.

3.2. **Tuairisc ar na sócmhainní a aistríodh chuig Trenitalia**

(48) Áirítear 31 saoráid ar na sócmhainní a aistríodh chuig Trenitalia i mí Mheán Fómhair 2009, go háirithe:

(a) 11 saoráid chothabhála lena n-áirítear ceardlanna arna n-úsáid ag rannóga éagsúla de chuid Trenitalia, a bhfuil 1,6 milliún m^2 iontu san iomlán;

(b) 20 'láithreacha choimhdeacha' atá bainteach le ceardlanna atá faoi úinéireacht Trenitalia cheana féin, a bhfuil 0,6 milliún m^2 iontu san iomlán.

(49) Is éard atá sna láithreacha coimhdeacha go bunúsach na láithreacha talún agus ainlithe in aice le ceardlann nó foirgneamh a bhfuil gá leo chun an cheardlann nó an foirgneamh sin a úsáid.

(50) A mhéid a bhaineann leis na ceardlanna agus na saoráidí teicniúla eile, shonraigh an Iodáil go raibh siad ag freastal ar rannóga paisinéirí éagsúla, mar a leagtar amach i dTábla 5.

Tábla 5

Tuairisc ar an 11 saoráid chothabhála a aistríodh chuig Trenitalia

Uimh. Saoráide	Grúpa sócmhainní	Achar a aistríodh in 2009 (m^2)	Rannóg Trenitalia lena mbaineann
1)	Saoráid Bari Centrale	130 000	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
2)	Saoráid Osmannoro Fhlórans	340 000	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
3)	Saoráid Romito Fhlórans	52 000	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
4)	Saoráid Genova Terralba	41 000	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
5)	Saoráid Napoli Smistamento	317 800	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
6)	Saoráid Messina	26 000	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
7)	Saoráid Prenestina na Róimhe	105 130	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
8)	Saoráid Smistamento Torino	225 000	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
9)	Saoráid Cervignano	117 940	Lasta iarnróid
10)	Saoráid Trieste	61 576	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
11)	Saoráid Verona	169 100	Lasta iarnróid
	IOMLÁN	**1 585 546**	

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile (ina mbarúlacha an 24 Iúil 2014).

(51) Baineadh úsáid mar a leanas as naoi gcinn de na 11 saoráid chothabhála a aistríodh chuig Trenitalia in 2009:

(a) úsáid ag an Rannóg Paisinéirí 'Cianaistir' (ceithre shaoráid, a bhfuil 0,8 milliún m^2 iontu san iomlán);

(b) úsáid ag an Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha (cúig shaoráid, a bhfuil 0,5 milliún m^2 iontu san iomlán).

(52) Baineadh úsáid as an dá shaoráid chothabhála eile, a bhfuil 0,3 milliún m^2 iontu san iomlán, chun cothabháil den chéad leibhéal a dhéanamh ar rothstoc na Rannóige Lasta.

(53) Ar na coimpléisc ag a bhfuil an 11 saoráid chothabhála a aistríodh in 2009 áirítear freisin na rianta rochtana agus na rianta cobhsaithe atá bainteach leis na saoráidí cothabhála sin, chun rothstoc a choimeád roimh chothabháil agus ina diaidh. Áirítear ar chuid de na saoráidí cothabhála sin láithreacha teicniúla atá tiomnaithe d'obair shonrach a bhaineann go díreach le cothabháil den chéad leibhéal, amhail ardáin nó tolláin nite traenacha, láithreacha chun leithris cheimiceacha a fholmhú agus sloic iniúchta rothstoic. De réir FS, rinne Trenitalia infheistíochtaí substaintiúla sna saoráidí sin cheana féin roimh an aistriú sócmhainní, sa tréimhse 2003-2008, d'fhonn feabhas a chur ar éifeachtúlacht na n-oibríochtaí cothabhála ([45]).

(54) Áirítear na nithe seo a leanas ar an 20 láthair choimhdeach a mhionsonraítear i dTábla 6:

(a) cineálacha éagsúla láithreacha atá cóngarach do shaoráidí cothabhála a úsáideann Trenitalia cheana féin le haghaidh na Rannóige Paisinéirí Cianaistir den chuid is mó (cúig shaoráid, a bhfuil 0,26 milliún m^2 iontu san iomlán) agus le haghaidh na Rannóige Paisinéirí Réigiúnacha (13 shaoráid, a bhfuil 0,35 milliún m^2 iontu san iomlán);

([45]) Go sonrach, rinneadh uasghrádú ar na hiostaí cothabhála chun freastal ar na cineálacha rothstoic atá sannta.

(b) is dhá láthair bheaga (22 500 m² agus 14 000 m²) iad na coimpléisc eile atá tadhlach leis na saoráidí a úsáideann an Roinn Theicniúil chun cothabháil den dara leibhéal a dhéanamh ar charráistí do phaisinéirí agus an Rannóg Lasta faoi seach.

Tábla 6

Tuairisc ar na láithreacha choimhdeacha a aistríodh chuig Trenitalia

	Grúpa sócmhainní	Achar a aistríodh in 2009 (m²)	An Rannóg de chuid Trenitalia a úsáideann é
1)	Fabriano	19 100	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
2)	Ancona	70 070	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
3)	Sulmona	16 090	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
4)	Lecce Surbo	39 815	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
5)	Bologna Ravone	14 000	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
6)	Pisa S. Ermete	8 100	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
7)	Siena	4 140	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
8)	Milano Martesana	46 000	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
9)	Voghera	22 500	An Roinn Theicniúil
10)	Milano Fiorenza	50 000	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
11)	Napoli Centrale	45 300	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha.
12)	Catania	50 065	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
13)	Roma S. Lorenzo	53 500	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
14)	Roma Smistamento	49 000	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
15)	Torino Porta Nuova	10 992	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
16)	Novara	8 500	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
17)	Mestre	109 400	An Rannóg Paisinéirí Cianaistir
18)	Trento	2 300	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
19)	Bolzano	9 600	An Rannóg Paisinéirí Réigiúnacha
20)	Torino Orbassano	14 285	Lasta iarnróid
	IOMLÁN	**642 757**	

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile ina mbarúlacha an 24 Iúil 2014

3.3. **Tuairisc ar na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica**

(55) Mar a chuirtear in iúl in aithrisí (18) agus (28), rinne an chuideachta sealbhaíochta FS cinneadh in 2007 an scairchaipiteal agus na sócmhainní comhfhreagracha sa ghnó lóistíochta (a mhéid a bhí siad faoi úinéireacht RFI ach arna n-úsáid sa ghnó lóistíochta) a aistriú chuig cuideachta thiomnaithe (FS Logistica). I dTábla 7 tá liosta de na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica an 21 Nollaig 2007, i dTábla 8 tá liosta de na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica an 30 Nollaig 2008 agus i dTábla 9 tá liosta de na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica an 6 Iúil 2011.

Tábla 7

Liosta de na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica an 21 Nollaig 2007

		Críoch-foirt lasta	Stórais	Oifigí	Láithreacha coimhdeacha	Láithreacha nasctha	Leas scairshealbhóra
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari Ferruccio / Bari Lamasinata ([1])		X	X	X	X	
3	Bologna S. Donato		X	X	X	X	
4	Brescia		X	X	X	X	
5	Marcianise - Maddaloni				X	X	
6	Milano Smistamento	X					
7	Novara		X	X	X		
8	Padova Campo di Marte		X	X	X	X	
9	Torino Teil.		X	X	X	X	
10	Verona		X	X	X	X	

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile ina mbarúlacha an 24 Iúil 2014
([1]) Níl aon láthair nasctha i gcríochfort Bari Lamasinata.

Tábla 8

Liosta de na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica an 30 Nollaig 2008

		Críochfoirt lasta	Stórais	Oifigí	Láithreacha coimhdeacha	Láithreacha nasctha	Leas scairshealbhóra
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		Críochfoirt lasta	Stórais	Oifigí	Láithreacha coimhdeacha	Láithreacha nasctha	Leas scairshealbhóra
3	Casalmaggiore		X	X	X		
4	Cassano D'Adda				X	X	
5	Castelguelfo				X		
6	Catania		X	X	X	X	
7	Cittadella			X	X	X	
8	Conegliano		X		X	X	
9	Fossano						
10	Genova		X	X	X		
11	Grisignano		X		X	X	
12	Indicatore			X	X		
13	Lamezia				X		
14	Legnago		X	X	X	X	
15	Láthair Livorno Palumbo				X		
16	Livorno Cantiere		X		X	X	
17	Lucca		X				
18	Marcianise - Maddaloni	X					
19	Milano smistamento	X					
20	Moncalieri				X	X	
21	Mori		X		X	X	
22	Napoli			X	X		
23	Novara Boschetto				X	X	
24	Novi S. Bovo		X	X	X	X	
25	Ospitaletto TR		X	X	X	X	
26	Padova Interporto	X					

		Críochfoirt lasta	Stórais	Oifigí	Láithreacha coimhdeacha	Láithreacha nasctha	Leas scairshealbhóra
27	Palermo Brancaccio		X	X	X	X	
28	Pomezia	X					
29	Pontirolo				X	X	
30	Prato Centrale		X	X	X	X	
31	Prosecco		X	X	X	X	
32	Ravenna				X		
33	Ravenna Sapir				X	X	
34	Rezzato		X	X	X	X	
35	Roma Smistamento		X	X	X	X	
36	Rovato		X	X	X	X	
37	S.Stefano Magra		X		X	X	
38	Siracusa		X	X	X	X	
39	Surbo		X	X	X	X	
40	Treviso scalo		X	X	X	X	
41	Verona Porta Nuova		X	X	X	X	
42	Partecipazione SGT S.p.A.						X

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile ina mbarúlacha an 24 Iúil 2014

Tábla 9

Liosta de na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica an 6 Iúil 2011

		Críochfoirt lasta	Stórais	Oifigí	Láithreacha coimhd-eacha	Láithreacha nasctha	Leas scair-shealbhóra
1	Lecco		X	X	X	X	
2	Novara Boschetto		X	X	X	X	
3	Ostiglia				X	X	
4	Piadena				X	X	
5	Rivalta Scrivia				X		

Foinse: faisnéis arna cur isteach ag údaráis na hIodáile ina mbarúlacha an 24 Iúil 2014

(56) Tráth na n-aistrithe, bhí an bonneagar lóistíochta a bhí faoi úinéireacht FS Logistica scaipthe ar fud chríoch na hIodáile agus bhí sé á oibriú ag trí Aonad Gnó éagsúla: 'Bainistiú agus Forbairt Sócmhainní Réadmhaoine'; 'Iompar Ilmhódach agus Lóistíocht'; 'Omnia express: Iompar agus Aistrithe'.

(57) Tráth na n-aistrithe, áiríodh i misean corparáideach FS Logistica struchtúir lóistíochta amhail ionaid idirmhódúla, ardáin lóistíochta, lárionaid dáileacháin, críochfoirt agus saoráidí láimhseála agus stórála lasta nó Aonaid Iompair Idirmhódúil (ITUnna) a dhearadh, a chur chun feidhme, a choimisiúnú, a fháil, a dhíol, a bhainistiú agus a chothabháil. Sholáthair FS Logistica seirbhísí lóistíochta comhtháite (stóráil; láimhseáil agus bainistiú orduithe ó ghléasraí táirgeachta nó stórais go pointí seachadta loingseoireachta). Rinne sé sócmhainní réadmhaoine de chineál lóistíochta nó tionsclaíoch a bhainistiú, a fheabhsú agus a fhorbairt freisin. Mar a chuirtear in iúl in aithris (28), athainmníodh FS Logistica mar Mercitalia Logistics in 2017.

4. FORAS LE hAGHAIDH AN NÓS IMEACHTA IMSCRÚDAITHE FHOIRMIÚIL A THIONSCNAMH

4.1. Státchabhair a bheith ann

4.1.1. *Acmhainní Stáit*

(58) Sa chinneadh tosaigh (aithris 70), ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sna haistrithe sócmhainní dá dtagraítear i dTábla 4. Mheas an Coimisiún ar dtús go raibh acmhainní Stáit i gceist leis na bearta atá faoi imscrúdú agus go raibh siad inleagtha ar an Stát. Chun teacht ar an gconclúid sin, thug an Coimisiún faoi deara gur aistríodh na sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica agus go raibh na trí chuideachta sin ina bhfochuideachtaí faoi lánúinéireacht FS, a raibh a scairchaipiteal i seilbh iomlán Stát na hIodáile. Dhearbhaigh an Coimisiún freisin go ndearna Stát na hIodáile, mar scairshealbhóir 100 % de FS, comhaltaí a bhoird a cheapadh agus dá bhrí sin go raibh tionchar cinntitheach aige ar bhainistiú RFI, ar fhochuideachta faoi lánúinéireacht FS í, tráth a rinneadh na hidirbhearta i gceist.

4.1.2. *Buntáiste eacnamaíoch*

(59) A mhéid a bhaineann le buntáiste eacnamaíoch a bheith ann, bhí amhras ar an gCoimisiún an ndearnadh na bearta atá faoi imscrúdú ar an margadhphraghas, ós rud é nár sholáthair údaráis na hIodáile aon luacháil *ex ante* ar mhargadhphraghas na sócmhainní a aistríodh, rud a léireodh gur ghníomhaigh RFI mar oibreoir margaidh nuair a rinneadh na bearta atá faoi imscrúdú ([46]). Bhí amhras ar an gCoimisiún freisin gurbh é a bhí sna hidirbhearta i gceist ath-leithdháileadh sócmhainní laistigh den ghrúpa corparáideach céanna nach raibh faoi réir rialacha maidir le státchabhair. Thug an Coimisiún dá aire go bhfuil údar leis an oibleagáid a eascraíonn as Treoir 91/440/CEE cuntais a dheighilt idir gníomhaíochtaí iompair agus bainistiú bonneagair san earnáil iarnróid de bhrí go ndéantar oibríochtaí iompair ar mhargadh iomaíoch. Dá réir sin, maidir le hath-leithdháileadh sócmhainní gan chomaoin idir eintitis chorparáideacha laistigh den ghrúpa corparáideach céanna ó bhainisteoir bonneagair go hoibreoir iarnróid, mheas an Coimisiún go bhféadfadh sé buntáiste eacnamaíoch a thabhairt don oibreoir iarnróid trí fheabhas a chur ar a sheasamh iomaíoch i gcomparáid le seasamh a iomaitheoirí ar an margadh ([47]).

(60) Go sonrach, ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur tháinig méadú nach beag ar shócmhainní Trenitalia agus FS Logistica gan iallach a bheith ar na gnóthais sin íoc as na sócmhainní sin. Ina theannta sin, níorbh fhéidir ach le Trenitalia agus FS Logistica úsáid a bhaint as an mbonneagar a aistríodh, a d'fhéadfaí a dhíol le cuideachtaí iarnróid eile mar iarmhaoin de chuid an bhainisteora bonneagair. Chuir an Coimisiún i dtábhacht go bhféadfadh an rochtain choinníollach sin ar bhonneagar a bheith ábhartha go sonrach maidir le saoráidí cothabhála, a bhfuil an rochtain orthu agus a gcostas ina dtoisc iomaíoch thábhachtach ar mhargadh na seirbhísí iompair lasta iarnróid.

(61) I bhfianaise an mhéid thuas, mheas an Coimisiún roimh ré, dá bhrí sin, go raibh buntáiste eacnamaíoch do Trenitalia agus FS Logistica i gceist leis na bearta atá faoi imscrúdú.

([46]) Aithris 61 den chinneadh tosaigh.
([47]) Aithris 62 den chinneadh tosaigh.

4.1.3. *Roghnaíocht*

(62) Sa chinneadh tosaigh, ba é réamhthuairim an Choimisiúin go raibh na bearta atá faoi imscrúdú roghnaitheach toisc gur chosúil nár thairbhigh ach Trenitalia agus FS Logistica díobh.

4.1.4. *Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil*

(63) Sa chinneadh tosaigh, thug an Coimisiún dá aire go raibh seirbhísí iompair lasta iarnróid san Iodáil léirscaoilte ó bhí 2003 ann. Bhréagnaigh sé freisin maímh na hIodáile gur cheart na bearta atá faoi imscrúdú a mheas a bheith ina gcuid d'atheagrú tosaigh 2000-2001 Ghrúpa FS, a rinneadh sular osclaíodh an margadh sin, agus gur bhain an t-ath-leithdháileadh sócmhainní a rinneadh in 2009 le ceardlanna a bhain go bunúsach le cothabháil rothstoic le haghaidh iompar paisinéirí, earnáil nár léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais go dtí an 1 Eanáir 2010.

(64) Thug an Coimisiún dá aire nár chuir údaráis na hIodáile aon fhianaise isteach ina léireodh go raibh cinneadh déanta cheana féin tráth atheagrú tosaigh 2000-2001 maidir leis na sócmhainní a aistríodh idir 2007 agus 2011, agus gur cosúil gur cuireadh na bearta atá faoi imscrúdú chun feidhme de thoradh Threoir 2009 ([48]). Maidir le maíomh na hIodáile go raibh rothstoc paisinéirí ag baint leis na ceardlanna cothabhála, chuir an Coimisiún in iúl nár léirigh an Iodáil gur leithdháileadh na sócmhainní sin ar iompar paisinéirí, agus, in aon chás, gur lean an Iodáil de shócmhainní a aistriú tar éis léirscaoileadh an mhargaidh do phaisinéirí, ós rud é gur in 2010 a rinneadh cinneadh maidir leis an aistriú deiridh i gceist agus gur in 2011 a cuireadh chun feidhme é ([49]).

(65) Dá bhrí sin, ba é réamhthuairim an Choimisiúin go ndearnadh na bearta atá faoi imscrúdú nuair a bhí margadh iompair lasta iarnróid na hIodáile oscailte don iomaíocht, sa chaoi gur dhócha go saobhfadh na bearta sin an iomaíocht sa mhargadh sin. Thairis sin, ós rud é go raibh na príomhghníomhaithe i margadh na hIodáile le haghaidh iompar lasta iarnróid ag oibriú ar an leibhéal idirnáisiúnta freisin tráth na n-aistrithe, tháinig an Coimisiún ar an réamhchonclúid go ndearna na bearta sin difear don trádáil laistigh den Aontas Eorpach ([50]).

4.1.5. *Réamhchonclúid*

(66) Dá réir sin, ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sna bearta a rinneadh i bhfabhar Trenitalia agus FS Logistica agus atá faoi imscrúdú.

4.2. **Comhoiriúnacht cabhrach**

(67) Sa chinneadh tosaigh, ba é réamhthuairim an Choimisiúin nach raibh feidhm sa chás seo ag aon fhoras le haghaidh comhoiriúnacht leis an margadh inmheánach dá bhforáiltear in Airteagail 93, 106(2), 107(2) nó 107(3) CFAE.

(68) Dá bhrí sin, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le comhoiriúnacht na mbeart atá faoi imscrúdú leis an margadh inmheánach agus d'iarr sé ar an Iodáil a barúlacha a chur isteach maidir le foras forais chomhoiriúnachta a d'fhéadfadh a bheith ann.

5. **BARÚLACHA ÓN IODÁIL**

(69) Cuireann an Iodáil dhá phríomhargóint chun cinn:

(a) Chomhlíon an Iodáil rialacha earnála an Aontais is infheidhme maidir le cuideachtaí atá comhtháite go hingearach, go háirithe nuair a rinneadh na haistrithe sócmhainní;

(b) tá na bearta atá faoi imscrúdú agus a dtugtar tuairisc orthu i dTábla 4 i gcomhréir leis an tástáil ar oibreoir geilleagair margaidh (tástáil 'MEO') agus níl státchabhair i gceist leo.

([48]) Aithris 67 den chinneadh tosaigh.
([49]) Aithris 68 den chinneadh tosaigh.
([50]) Aithris 69 den chinneadh tosaigh.

5.1. **Comhlíontacht na n-aistrithe sócmhainní le rialacha earnálacha an Aontais**

(70) Maidir leis an gcéad argóint, maíonn an Iodáil nach leagtar síos le Treoir 91/440/CEE, arna leasú, ná le Treoir 2012/34/AE oibleagáid maidir le deighilt chorparáideach idir iompar d'iarnród agus bainistiú bonneagair. Braitheann an Iodáil ar dhá bhreithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais (Cás C-556/10 ([51]) agus Cás C-369/11 ([52])) agus tugann sí dá haire, mar a mhaígh sí cheana féin le linn na n-imeachtaí i gCás C-556/10, *'gur ceanglas cuntasaíochta é an ceanglas deighilte a leag reachtas an Aontais síos maidir le feidhmeanna iompair d'iarnród agus bainistithe bonneagair'* ([53]). Dá thoradh sin, measann an Iodáil nach gceanglaítear le dlí an Aontais ar na Ballstáit deighilt chorparáideach a thabhairt isteach idir na gnólachtaí a bhaineann leis na gníomhaíochtaí bainistithe bonneagair agus na gníomhaíochtaí iompair a dhéanann gnóthais iarnróid. Measann an Iodáil freisin nach gcuireann dlí an Aontais cosc ar ghnóthais iarnróid ná ar dhaoine eile (seachas an bainisteoir bonneagair) úinéireacht a bheith acu ar shócmhainní a bhféadfaí 'bonneagar iarnróid' a thabhairt de thuairisc orthu, i gcomhréir le hAirteagal 3 de Threoir 91/440/CEE.

(71) De réir na hIodáile, tá an cur chuige sin comhsheasmhach le prionsabail reachtaíocht iarnróid an Aontais féin, is é sin prionsabal bainistíochta agus neamhspleáchais eagraíochtúil na ngrúpaí iarnróid, i gcomhréir le prionsabail tráchtála agus mhargaidh (go háirithe Airteagail 4 agus 5 de Threoir 91/440/CEE). Chomh maith leis sin, aithnítear le Treoir 2012/34/AE an tsaoirse atá ag grúpaí comhtháite iad féin a eagrú ina dtacair cuideachtaí nó ina rannóga de réir mar is iomchuí (féach Airteagal 7(1) de Threoir 2012/34/AE) ([54]).

(72) Ar bhonn na ngnéithe sin, áitíonn an Iodáil go dtugtar saoirse iomlán do ghnóthais iarnróid le dlí an Aontais acmhainní agus sócmhainní a leithdháileadh i measc na n-eintiteas dlítheanach a chomhdhéanann grúpa. Áirítear leis an tsaoirse sin, ó thaobh leithdháilte de, an cumas na gníomhaíochtaí éagsúla a eagrú go neamhspleách, i roinnt rannóg laistigh de chuideachta aonair nó i roinnt cuideachtaí laistigh de ghrúpa aonair. Áirítear leis an tsaoirse sin an cumas athrú a dhéanamh ar eagrúchán inmheánach gnóthas trína ngníomhaíochtaí agus a sócmhainní a ath-leithdháileadh, i gcás inarb iomchuí, idir rannóga nó cuideachtaí.

(73) D'áitigh an Iodáil freisin, i gcomhréir le rialacha an Aontais is infheidhme, gur féidir le gnóthas iarnróid a bheith ina fhaighteoir ar roinnt sócmhainní arna soláthar ag cuideachtaí eile laistigh den ghrúpa céanna, agus go bhféadfadh sé a bheith ina úinéir ar na sócmhainní sin, gan beann ar cé acu a leithdháileadh nó nár leithdháileadh iad ar dtús ar ghnóthas eile de chuid an ghrúpa. Ina theannta sin, cuireann an Iodáil in iúl, *a fortiori*, go bhfuil an lánrogha atá i gceist infheidhme freisin, faoi rialacha an Aontais, i gcás nach féidir na sócmhainní atá á n-aistriú laistigh de ghrúpa a aicmiú mar 'bhonneagar'.

(74) Dá bhrí sin, measann an Iodáil gurb é atá sna bearta atá faoi imscrúdú dá dtagraítear sa chinneadh tosaigh oibríochtaí athstruchtúraithe laistigh de Ghrúpa FS atá go hiomlán dlisteanach agus comhsheasmhach leis an lánrogha leathan a dheonaítear le dlí an Aontais do ghrúpaí iarnróid chun a struchtúr agus a ngníomhaíochtaí a eagrú de réir mar a mheasann siad a bheith iomchuí.

(75) Áitíonn an Iodáil gur cuireadh tús leis na hoibríochtaí atheagrúcháin ábhartha go luath sna 2000í sa chás seo ach gur cuireadh moill orthu de dheasca roinnt bacainní (féach aithris (17)). Ina theannta sin, tagraíonn an Iodáil do na hargóintí a chuir FS ar aghaidh (féach roinn 6.1.1) chun a áitiú go bhfuil na hoibríochtaí ábhartha comhsheasmhach le 'cur chuige eacnamaíoch agus tionsclaíoch'. De réir FS agus na hIodáile, ceapadh na hoibríochtaí sin chun dáileadh acmhainní an ghrúpa a bharrfheabhsú i ndáil leis na réimsí éagsúla gnó lena mbaineann.

5.2. **Gan státchabhair a bheith san aistriú sócmhainní**

(76) I ndáil leis an aistriú sócmhainní atá faoi imscrúdú, áitíonn an Iodáil nach gcomhlíontar na coinníollacha carnacha a leagtar amach in Airteagal 107(1) CFAE a d'fhágfadh go mbeadh beart ina státchabhair.

([51]) Breithiúnas an 28 Feabhra 2013, *an Coimisiún v an Ghearmáin*, Cás C-556/10, EU:C:2013:116.
([52]) Breithiúnas an 3 Deireadh Fómhair 2013, *an Coimisiún v an Iodáil*, Cás C-369/11, EU:C:2013:636.
([53]) Breithiúnas an 28 Feabhra 2013, *an Coimisiún v an Ghearmáin*, Cás C-556/10, EU:C:2013:116, mír 49.
([54]) De réir na hIodáile, ar ndóigh bheadh sé sin faoi réir an cheanglais maidir le neamhspleáchas 'na bhfeidhmeanna fíor-riachtanacha' dá dtagraítear in Airteagal 7 de Threoir 2012/34/AE.

5.2.1. *Inleagthacht*

(77) A mhéid a bhaineann leis an inleagthacht ar Stát na hIodáile, sonraíonn an Iodáil go bhfuil FS neamhspleách i dtéarmaí bainistíochta i leith a scairshealbhóra phoiblí (MEF) agus gur ghlac sé na bearta atá faoi imscrúdú gan aon chur isteach ná rannpháirtíocht phoiblí, faoi neamhspleáchas tráchtála iomlán agus de réir loighic ghnó amháin. Agraíonn an Iodáil cásdlí *Stardust Marine* ([55]).

(78) I bhfianaise imthosca an cháis, measann an Iodáil gur ghníomhaigh na gnóthais de chuid Ghrúpa FS a raibh baint acu leis na haistrithe sócmhainní go neamhspleách i leith an scairshealbhóra phoiblí (MEF). Luann an Iodáil go háirithe nach gcaitheann Treoir 2009 amhras ar an easpa inleagthachta ar Stát na hIodáile: líomhnaítear gurb é atá i dTreoir 2009 'foráil dlí a bhfuil raon feidhme ginearálta agus aidhm pholaitiúil aici, arna glacadh i gcomhréir le Dlí Uimh. 400/1988, agus go léirítear toil pholaitiúil léi agus sin amháin ach nach n-eascraíonn éifeachtaí díreacha aisti' ([56]). Dar le húdaráis na hIodáile, rud a dheimhníonn cineál neamhcheangailteach Threoir 2009 is ea nár chuir FS nó RFI Airteagal 1 den Treoir sin chun feidhme riamh, lena ndéantar foráil maidir le haistriú críochfort agus saoráidí lasta áirithe chuig Trenitalia.

5.2.2. *Acmhainní Stáit*

(79) Áitíonn an Iodáil nach raibh aon tionchar, díreach ná indíreach, ag na bearta atá faoi imscrúdú ar acmhainní i mbuiséad an Stáit a raibh rialú iarbhír ag an Stát orthu. Cuireann an Iodáil an méid seo a leanas leis sin:

(a) is oibríochtaí comhpháirteacha díchumaisc chorparáidigh laistigh de Ghrúpa FS iad na hoibríochtaí atá i gceist: dá bhrí sin, ba laistigh de Ghrúpa FS amháin a rinneadh cinneadh maidir leo, a cuireadh chun feidhme iad agus ar tháinig éifeachtaí dlíthiúla agus eacnamaíocha astu;

(b) dá réir sin, is éard a bhí sna hoibríochtaí sin ath-leithdháileadh sócmhainní agus scaireanna a bhí ina gcuid de Ghrúpa FS cheana féin agus nach raibh aon tionchar acu dá bhrí sin ar a chomhdhéanamh foriomlán, rud a fágadh gan athrú tar éis na n-oibríochtaí.

5.2.3. *Buntáiste eacnamaíoch*

5.2.3.1. Gnéithe ginearálta

(80) De réir na hIodáile, áitítear go mícheart leis an gcinneadh tosaigh gurb ionann na hoibríochtaí i gceist agus ceannach saor in aisce. Is rud iomlán difriúil é cineál dlíthiúil agus eacnamaíoch na n-aistrithe sócmhainní lena mbaineann na himeachtaí. De réir na hIodáile, is oibríochtaí díchumaisc iad sin laistigh de Ghrúpa FS, i.e. oibríochtaí athstruchtúraithe atá coitianta laistigh de ghrúpaí poiblí agus príobháideacha agus a rialaítear le dlí an Aontais agus le dlí náisiúnta na gcuideachtaí. Maidir le díchumaisc go sonrach, cuireann an Iodáil in iúl go rialaítear oibríochtaí den chineál sin ar leibhéal an Aontais le Treoir 82/891/CEE ón gComhairle ([57]). Mar a fhoráiltear sa Treoir sin (féach Airteagal 2) ([58]), is é atá i gceist le 'díchumaisc' scaireanna na cuideachta a fhaigheann sócmhainní (mar thoradh ar an oibríocht) a aistriú chuig scairshealbhóirí na cuideachta a chailleann sócmhainní (i gcomhthéacs na hoibríochta sin).

([55]) Breithiúnas an 15 Bealtaine 2002, *an Fhrainc v an Coimisiún*, Cás C-482/99, EU:C:2002:294.

([56]) Breithiúnas ón gComhairle Stáit an 6 Aibreán 2011, arna thabhairt i gcinneadh RG Uimh. 4639/2009 maidir leis an achomharc urghnách arna thaisceadh in aghaidh Threoir 2009 ag gnóthais iarnróid lasta éagsúla.

([57]) Séú Treoir 82/891/CEE ón gComhairle an 17 Nollaig 1982 arna fothú ar Airteagal 54(3)(g) den Chonradh, maidir le cuideachtaí poiblí faoi dhliteanas teoranta a dheighilt (IO L 378, 31.12.1982, lch. 47).

([58]) De réir na hIodáile, rialaítear le Treoir 82/891/CEE ábhair a bhaineann le dlí na gcuideachtaí. Maidir le córas dlí na hIodáile, cuireann an Iodáil in iúl, i gcomhréir le forálacha an Chóid Shibhialta, i gcás ina bhfuil an chuideachta atá á deighilt agus an chuideachta a n-aistrítear sócmhainní chuici faoi úinéireacht na máthairchuideachta céanna, gur féidir an díchumasc a chur chun feidhme tríd an bpróiseas simplithe a leagtar síos le forálacha comhcheangailte Airteagail 2506-ter agus 2505 den Chód Sibhialta. Sa chás sin, níl feidhm ag na forálacha a leagtar amach in Airteagal 2501-ter, an chéad mhír, pointe 3 (cóimheas malartaithe scaireanna, agus aon íocaíocht airgid thirim), pointe 4 (nósanna imeachta um leithdháileadh scaireanna) agus pointe 5 (dáta tosaigh le haghaidh rannpháirtíocht sna brabúis a bhaineann leis na scaireanna arna leithdháileadh), ná níl feidhm ag forálacha Airteagail 2501-quinquies (tuarascáil ón gcomhlacht riaracháin) nó 2501-sexies (tuarascáil ó saineolaithe) den Chód Sibhialta. Mar achoimre, de réir na hIodáile, ní bhaineann na nósanna imeachta a úsáidtear le haghaidh na n-aistrithe sócmhainní i gceist le haon luacháil ar na sócmhainní arna n-aistriú, ós rud é go raibh na sócmhainní i gcónaí ina gcuid de mhaoin an ghrúpa (níl ann ach gur tháinig siad chun bheith ina maoin de chuid cuideachta eile laistigh den ghrúpa ar bhonn an luacha de réir na leabhar), agus gur leithdháileadh scaireanna nua-eisithe ar an máthairchuideachta i gcomhréir leis an méadú ar shócmhainní na fochuideachta is tairbhí.

De réir na hIodáile, i gcásanna comhchosúla, ní aistrítear sócmhainní riamh mar mhalairt ar phraghas a íoc, ach trí scaireanna a leithdháileadh ar an gcomhpháirtí (agus níl siad sin ina n-aistrithe sócmhainní in aghaidh praghais, dá bhrí sin, ach in aghaidh scaireanna). Ós rud é nach bhfuil san oibríocht ach athstruchtúrú inmheánach a chur i bhfeidhm, tá sé neodrach i leith Ghrúpa FS ina iomláine. Ní dhéantar ach sócmhainní (áirithe) a athshuí ó shuíomh amháin go suíomh eile laistigh den ghrúpa céanna ([59]).

(81) De réir na hIodáile, tá na haistrithe sócmhainní a bhfuil athbhreithniú á dhéanamh orthu comhionann i dtéarmaí eacnamaíocha dá bhrí sin le hath-leithdháiltí idir rannóga inmheánacha cuideachta aonair, ní bhaineann siad le hinstealladh caipitil nua i nGrúpa FS agus tá siad teoranta d'athstruchtúrú inmheánach amháin: dá réir sin, ní thugann siad buntáistí agus dá réir sin ní státchabhair iad de bhun Airteagal 107(1) CFAE. Maíonn an Iodáil go ndeimhníonn cleachtas cáis an Choimisiúin féin an measúnú sin, go háirithe i gcásanna *Banque Postale* ([60]) agus *Chronopost* ([61]), mar a dheimhnigh an Chúirt Bhreithiúnais ([62]).

(82) Chomhlánaigh an Iodáil a barúlacha tosaigh trí thrí staidéar a chur isteach ó shaineolaithe neamhspleácha, lena léirítear go bhfuil na haistrithe sócmhainní i gcomhréir le dálaí an mhargaidh agus, dá réir sin, nach dtugann siad aon bhuntáiste eacnamaíoch do na cuideachtaí is faighteoirí, is iad sin FS Logistica agus Trenitalia. Cuirfear na trí staidéar i láthair i Roinn 5.2.3.2.

5.2.3.2. Staidéir ó shaineolaithe neamhspleácha arna gcur isteach ag an Iodáil

(1) Staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 maidir le haistriú sócmhainní chuig Trenitalia agus FS Logistica

(83) I staidéar PriceWaterhouseCoopers ([63]) ('PwC') mhí Aibreáin 2019, déantar meastachán ar bhrabúsacht na n-aistrithe sócmhainní trí luach fiontair na dtrí chuideachta atá rannpháirteach san idirbheart (Trenitalia agus FS Logistica, arb iad na faighteoirí iad, agus RFI, arb é an t-úinéir bunaidh é) a ríomh agus a chur i gcomparáid ansin in dhá chás: (i) an cás iarbhír (ina ndéantar na haistrithe sócmhainní) agus (ii) cás frithfhíorasach (nach ndéantar na haistrithe sócmhainní). Léirítear sna torthaí go bhfuil luach fiontair na bhfaighteoirí, is iad sin Trenitalia agus FS Logistica, níos airde sa chéad chás ná sa dara cás, agus gurb é a mhalairt atá fíor i gcás an úinéara bunaidh, is é sin RFI.

(84) Is é atá sa luach fiontair suim mhargadhluach an chothromais agus an fhiachais agus, dá réir sin, is léiriú é ar luach na cuideachta ina hiomláine, i.e. ó thaobh sealbhóirí fiachais agus scairshealbhóirí araon de. Leis an staidéar, déantar meastachán ar an luach fiontair trí mhodh an tsreabhaidh airgid lascainithe a úsáid, lena ríomhtar luach láithreach an 'tsaorshreabhaidh airgid chuig an ngnólacht' (FCFF) a bhfuil coinne leis ([64]).

(85) I gcás gach cáis agus gach cuideachta atá rannpháirteach sna haistrithe sócmhainní, úsáideann staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 réamh-mheastacháin FCFF suas le 2017, agus cuirtear luach intreach leo chun cuntas a choinneáil ar an tréimhse tar éis 2017. Tá an luach intreach, is é sin luach gach cuideachta atá rannpháirteach san aistriú sócmhainní tar éis 2017, ina thoradh ar chur i bhfeidhm fhoirmle fáis Gordon ([65]). Le foirmle fáis Gordon, toimhdítear go bhfuil ráta FCFF normalaithe ina ráta fáis buan. Is éard atá i gceist leis an normalú caiteachas caipitiúil ('capex') a shocrú sa chaoi go bhfuil sé cothrom le dímheas agus athruithe ar chaipiteal oibre a shocrú sa chaoi go bhfuil siad cothrom le nialas agus toimhdítear go bhfuil an corrlach brabúis mar an gcéanna leis an

([59]) I ndáil leis sin, cuireann an Iodáil in iúl gur bhain aistrithe áirithe freisin le sócmhainní arna n-aisghéilleadh do RFI ag cuideachtaí eile in FS, is é sin aistriú codanna de chríochfoirt Torino Orbassano agus Maddaloni Marcianise a bhí faoi úinéireacht FS Logistica go dtí sin.

([60]) Cinneadh ón gCoimisiún an 21 Nollaig 2005 maidir le státchabhair líomhnaithe arna deonú ag an bhFrainc chun Banque Postale a chruthú agus a oibriú, C(2005)5421 (IO AE, C21, 28.01.2006, lch. 4).

([61]) Cinneadh ón gCoimisiún an 1 Deireadh Fómhair 1997 maidir le státchabhair líomhnaithe arna deonú ag an bhFrainc do SFMI-Chronopost, C(1997) 3146) (IO AE L 164, 09.06.1998, lch. 37).

([62]) Breithiúnas an 1 Iúil 2008, *Chronopost/Ufex agus eile* Cásanna Uamtha C-341/06 P agus C-342/06 P, EU:C:2008:375.

([63]) Is comhlacht sainchomhairleoireachta eacnamaíche cáiliúil é PriceWaterhouseCoopers.

([64]) Is éard is saorshreabhadh airgid chuig an ngnólacht (FCFF) ann suim an tsreabhaidh airgid oibriúcháin agus an tsreabhaidh airgid infheistíochta. Eisiatar sreabhadh airgid maoiniúcháin leo, i.e. costais ráta úis, díbhinní, insreabhadh agus eis-sreabhadh fiachais. Dá réir sin, is tomhas é FCFF ar bhrabúis a fhabhraíonn don ghnólacht ina iomláine, is é sin do shealbhóirí fiachais agus scairshealbhóirí araon.

([65]) Úsáidtear foirmle fáis Gordon chun luach sócmhainne áirithe a chinneadh, ag glacadh leis go saothraítear brabús áirithe ar shócmhainní, rud a fhásann go leanúnach ar ráta seasta áirithe go suthain.

I bhfoirmle fáis Gordon $TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, is é TV an luach intreach, is é NCF an sreabhadh airgid normalaithe (a chuirtear in iúl in aithris (85)), is é g ráta fáis buan an tsreabhaidh airgid agus is é WACC meánchostas ualaithe an chaipitil.

gcorrlach a bhí ann sa bhliain deiridh den tréimhse phleanála. Ar deireadh, i gcás gach cáis, ríomhtar sa staidéar luach fiontair gach cuideachta atá rannpháirteach san aistriú sócmhainní mar shuim luachanna reatha FCFF agus an luacha intrigh, agus meánchostas ualaithe an chaipitil ([66]) (WACC) a bhaineann go sonrach leis an gcuideachta á úsáid mar ráta lascaine.

(86) An difríocht idir an sreabhadh airgid sa chás ina ndéantar na haistrithe agus an sreabhadh airgid sa chás nach ndéantar iad, is léiriú í ar na sineirgí a bhféadfadh coinne a bheith ag Grúpa FS leo ó na bearta atá faoi imscrúdú. Maidir leis na haistrithe ó RFI chuig Trenitalia, baineann na haistrithe sin brabús de RFI atá cothrom leis na cíosanna ar na sócmhainní a léasaigh sé le Trenitalia, glan ó na costais ghaolmhara, i.e. cánacha maoine agus dímheas. Na brabúis a lig RFI uaidh, titeann siad chuig Trenitalia tar éis an aistrithe. Tar éis an aistrithe, tairbhíonn Trenitalia freisin den toradh ar na hinfheistíochtaí arb é is aidhm dóibh feabhas a chur ar na sócmhainní, rud nach ndéanfaí dá mbeadh RFI fós ina úinéir ar na sócmhainní sin (féach e.g. aithrisí (98) agus (99)). Is é is aidhm do na hinfheistíochtaí sin próiseas cothabhála rothstoc Trenitalia a chuíchóiriú agus áirítear leo, *inter alia*, modhnuithe struchtúracha ar na ceardlanna cothabhála, athruithe ar a leagan amach, costais a bhaineann le huathoibriú agus le hoiriúnú do chineálacha nua rothstoic. San iomlán, cuirtear in iúl sa staidéar go dtabharfadh an t-aistriú sócmhainní caoi do Trenitalia infheistíochtaí a dhéanamh arbh fhiú EUR 205 mhilliún ní ba mhó iad ná mar a bheadh i gcás úinéireacht RFI ar na sócmhainní. I gcaitheamh na tréimhse 2010-2017 ([67]), bheadh EUR 382,55 milliún de choigilteas costais cothabhála ar an iomlán ann de thoradh na n-infheistíochtaí breise sin i gcomparáid leis an gcás ina mbeadh na sócmhainní faoi úinéireacht RFI. Dá bhrí sin, ar leibhéal FS, is é an toradh ar na hinfheistíochtaí arb é is aidhm dóibh feabhas a chur ar na sócmhainní an tsineirge a eascraíonn as an aistriú sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia.

(87) Maidir leis na haistrithe ó RFI chuig FS Logistica, baineann na haistrithe sin brabús de RFI atá cothrom leis na cíosanna ar na sócmhainní a léasaigh sé le FS Logistica, glan ó na costais ghaolmhara, i.e. cánacha maoine agus dímheas. An tráth céanna, gineann na haistrithe sochair do FS Logistica, a thagann ó infheistíochtaí arb é is aidhm dóibh feabhas a chur ar na sócmhainní agus ioncam níos airde a ghiniúint ó na sócmhainní sin a ligean ar cíos ar an margadh. Maidir leis na hinfheistíochtaí, is é is aidhm dóibh méadú a dhéanamh ar an achar dromchla atá ar fáil lena chur ar cíos ar an margadh (e.g. cothabháil urghnách sócmhainní atá ann cheana, tógáil stóras nua, comhfhiontair chun críochfoirt nua a thógáil) agus b'fhiú EUR 38,2 milliún iad i gcaitheamh na tréimhse 2010-2017. Ar an iomlán, de réir an staidéir, is mó na sochair do FS Logistica ná caillteanais RFI toisc go bhfuil FS Logistica in ann níos mó luacha a bhaint as na sócmhainní aistrithe ó tharla gur cuideachta í atá speisialaithe sa ghnó lóistíochta.

(88) De réir an staidéir, sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní i bhfabhar Trenitalia agus FS Logistica, is é EUR 4 639 milliún luach fiontair measta Trenitalia, EUR 82 mhilliún luach fiontair measta FS Logistica agus EUR 2 206 mhilliún luach fiontair measta RFI. Sa chás frithfhíorasach (gan na haistrithe sócmhainní), de réir an staidéir is é EUR 4 315 mhilliún luach fiontair Trenitalia, EUR 56 mhilliún luach fiontair FS Logistica agus EUR 2 234 mhilliún luach fiontair RFI. I dteannta a chéile, is iad éifeachtaí na n-aistrithe sócmhainní méadú EUR 325 mhilliún ar luach fiontair Trenitalia agus méadú EUR 26 mhilliún ar luach fiontair FS Logistica chomh maith le laghdú EUR 28,3 milliún ar luach fiontair RFI. Léirítear leis an staidéar freisin, as an laghdú iomlán ar luach fiontair RFI (EUR 28,3 milliún), go bhfuil EUR 16,4 milliún inchurtha i leith an aistrithe chuig Trenitalia agus an chuid eile i leith na n-aistrithe chuig FS Logistica ([68]).

(89) Ar an iomlán, thángthas ar an gconclúid i staidéar PwC mhí Aibreáin 2019, mar thoradh ar na sineirgí a eascraíonn as na haistrithe sócmhainní, gur mó an méadú ar luach fiontair na bhfaighteoirí (EUR 325 mhilliún i gcás Trenitalia agus EUR 26 mhilliún i gcás FS Logistica) ná caillteanas RFI (EUR 28,3 milliún). Fágann sé sin, ar leibhéal Ghrúpa FS, gur mhéadaigh na bearta atá faoi imscrúdú an luach fiontair faoi EUR 322,7 milliún.

([66]) Déantar WACC a chinneadh mar mheán ualaithe an chostais cothromais agus an chostais iarchánach fiachais, ina bhfuil na hualuithe cothrom le struchtúr caipitil na gcuideachtaí atá rannpháirteach sna haistrithe.

([67]) Tá infheistíochtaí agus coigilteas costais araon ina suimeanna i gcaitheamh 2010-2017, gan aon lascainiú.

([68]) I bhfocail eile, is é an meastachán a dhéantar le staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 gurb é EUR 2 222,1 milliún an luach fiontair a bheadh ag RFI i gcás ina mbeadh na haistrithe sócmhainní i bhfabhar FS Logistica amháin, agus gurb é EUR 2 217,6 milliún an luach fiontair a bheadh ag RFI i gcás ina mbeadh na haistrithe sócmhainní i bhfabhar Trenitalia amháin.

(2) Staidéar PwC mhí na Nollag 2019 maidir le haistriú sócmhainní chuig Trenitalia

(90) Is éard atá i staidéar PwC mhí na Nollag 2019 measúnú breise ar bhrabúsacht na n-aistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia. Mar an gcéanna le staidéar PwC mhí Aibreáin 2019, déanann staidéar PwC mhí na Nollag 2019 comparáid idir brabúsacht RFI agus Trenitalia sna cásanna leis an aistriú sócmhainní agus gan an t-aistriú. Is é an príomhdhifríocht idir an dá staidéar go mbreithnítear brabúsacht i dtéarmaí luach cothromais seachas luach fiontair le staidéar PwC mhí na Nollag 2019. Cé go gcuirtear an chuideachta ina hiomláine san áireamh sa luach fiontair, i.e. an luach a fhabhraíonn do shealbhóirí fiachais agus do scairshealbhóirí araon, ní léiriú é an luach cothromais ach ar luach na cuideachta ó thaobh scairshealbhóirí de.

(91) Le staidéar PwC mhí na Nollag 2019, déantar meastachán ar an luach cothromais trí úsáid a bhaint as 'samhail an tsreabhaidh airgid lascainithe chuig cothromas', arb é atá ann luach láithreach an tsaorshreabhaidh airgid atá ar fáil do scairshealbhóirí (FCFE). Is éard atá sa sreabhadh airgid sin suim an tsaorshreabhaidh airgid chuig an ngnólacht, arb é an ceann a úsáidtear chun an luach fiontair a ríomh (féach aithris (84)), agus an tsreabhaidh airgid maoiniúcháin, i.e. an t-insreabhadh airgid iomlán ó mhaoiniú fiachais nua, glan ón eis-sreabhadh airgid mar speansais úis agus aisíocaíochtaí fiachais ([69]). Dá réir sin, is féidir tomhas a dhéanamh le FCFE ar an méid airgid atá ar fáil le haghaidh dáileadh féideartha díbhinne ar scairshealbhóirí. Ar deireadh, leanann an luach cothromais as luach láithreach an tsaorshreabhaidh airgid chuig cothromas a ríomh tríd an gcostas cothromais a úsáid mar ráta lascaine.

(92) I gcás RFI agus Trenitalia araon, agus i gcás an dá chás araon, an ceann ina ndéantar an t-aistriú sócmhainní agus an ceann nach ndéantar an t-aistriú, le staidéar PwC mhí na Nollag 2019 ríomhtar an saorshreabhadh airgid chuig cothromas tríd an sreabhadh airgid maoiniúcháin réamh-mheasta a chur leis an saorshreabhadh airgid chuig an ngnólacht mar atá i staidéar mhí Aibreáin 2019. Áirítear i staidéar PwC mhí na Nollag 2019 freisin luach intreach cothromais ag deireadh thréimhse an phlean gnó, is é sin 2018. Cuirtear foirmle fáis Gordon i bhfeidhm chun an luach intreach sin a fháil, lena dtoimhdítear go dtiocfaidh fás buan ag ráta tairiseach ar shaorshreabhadh airgid chuig cothromas, ag tosú ó leibhéal normalaithe an tsreabhaidh airgid sin. Tagann normalú an tsaorshreabhaidh airgid chuig an ngnólacht leis an méid a ríomhadh i staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 (aithris (85)), agus is é atá i gceist le normalú an tsreabhaidh airgid maoiniúcháin costais airgeadais a shocrú ag luach beagán níos ísle ná an luach a bhí ann sa bhliain deiridh de thréimhse an phlean gnó agus aisíocaíochtaí agus eisiúintí fiachais a shocrú sa chaoi go bhfuil siad cothrom le nialas. Ar deireadh, le staidéar PwC mhí na Nollag 2019, ríomhtar luach cothromais RFI agus Trenitalia mar luach láithreach shaorshreabhadh airgid na cuideachta faoi seach chuig cothromas sa dá chás, agus costas cothromais na cuideachta faoi seach á úsáid mar ráta lascaine.

(93) Is é an meastachán a dhéantar le staidéar PwC mhí na Nollag 2019 gurb é EUR 1 102,3 agus 3 813,7 milliún luach cothromais Trenitalia agus RFI, faoi seach, sa chás ina n-aistrítear sócmhainní, agus gurb é EUR 964,2 agus 3 830,4 milliún a luach cothromais, faoi seach, sa chás frithfhíorasach. Tugann na meastacháin sin le tuiscint gur ghin an t-aistriú sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia luach scairshealbhóra ar leibhéal an ghrúpa, toisc gur chruthaigh sé EUR 138,1 milliún de chothromas breise in Trenitalia agus nár scrios sé ach EUR 16,7 milliún de chothromas in RFI. Dá réir sin, le staidéar PwC mhí na Nollag 2019 soláthraítear cainníochtú eile, i dteannta staidéar PwC mhí Aibreáin 2019, ar an mbuntáiste a bhaineann le sócmhainní a aistriú ó RFI chuig Trenitalia ó thaobh Ghrúpa FS de.

(3) Staidéar E.CA

(94) Le staidéar E.CA mhí an Mheithimh 2019 a rinne an comhairleoir eacnamaíoch E.CA ([70]), forlíontar an dá staidéar thuasluaite agus déantar measúnú ar stóinseacht staidéar PwC mhí Aibreáin 2019. Ina theannta sin, mínítear ann réasúnaíocht eacnamaíoch na n-aistrithe agus tacaíonn sé le rogha mhodheolaíoch staidéar PwC mhí Aibreáin 2019.

([69]) Is éard atá i sreabhadh airgid maoiniúcháin íocaíochtaí úis, glan ó chánacha, aisíocaíochtaí fiachais agus eisiúint fiachais.

([70]) Is comhlacht sainchomhairleoireachta eacnamaíche cáiliúil é E.CA arna cheapadh ag Grúpa FS chun saineolas teicniúil a sholáthar sa chás seo.

(95) Maidir leis an modheolaíocht, míníonn staidéar E.CA an fáth a bhfuil an modh luacha fiontair iomchuí chun na gnóthachain éifeachtúlachta a eascraíonn as na haistrithe sócmhainní a chinneadh, i gcomparáid leis an modh luacha cothromais. Is é an chúis atá leis sin go ndíríonn an modh luacha fiontair ar na hioncaim agus na costais a ghineann an chuideachta ina hiomláine, agus sin an áit a dtagann na héifeachtúlachtaí chun cinn. Os a choinne sin, ceanglaítear leis an modh luacha cothromais go ndéanfar réamh-mheastacháin ar an sreabhadh airgid maoiniúcháin, nach bhfuil coinne leis go ndéanfaidh na bearta éifeachtúlachta a spreagann na haistrithe sócmhainní difear díreach dóibh. Dá bhrí sin, measann an sainchomhairleoir eacnamaíoch E.CA go bhfuil sé níos iomchuí an modh luacha fiontair a úsáid chun measúnú a dhéanamh ar bhrabúsacht na n-aistrithe sócmhainní.

(96) Déantar measúnú freisin le staidéar E.CA mhí an Mheithimh 2019 ar na toimhdí a dhéantar i staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 maidir le WACC. Cé go mbraitheann staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 ar luach aonair WACC chun meastachán a dhéanamh ar an luach fiontair, le staidéar E.CA mhí an Mheithimh 2019 cruthaítear raon luachanna WACC i gcás gach cuideachta atá rannpháirteach sna haistrithe sócmhainní, trí athrú a dhéanamh ar na príomhpharaiméadair a úsáidtear chun WACC a ríomh, is iad sin an bhéite, an biseach riosca cothromais agus an ráta saor ó riosca ([71]).

(97) Le staidéar E.CA mhí an Mheithimh 2019 deimhnítear torthaí staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 ar na sineirgí a eascraíonn as na haistrithe sócmhainní. Tugtar le fios ann ann gurb é EUR 56 mhilliún an meastachán is airde ar chaillteanas luacha do RFI, a fuarthas tríd an luach is ísle de raon WACC RFI a úsáid, agus gurb é EUR 195 mhilliún agus EUR 24 mhilliún an meastachán is ísle ar ghnóthachain luacha do Trenitalia agus FS Logistica faoi seach, a fuarthas tríd an luach is airde de raon WACC na gcuideachtaí sin a thoimhdiú. Ar an iomlán, fiú trí luachanna coimeádacha WACC a úsáid, is é EUR 163 mhilliún ar a laghad an luach a chruthófaí ar leibhéal FS ([72]).

(98) Ar deireadh, léirítear i staidéar E.CA mhí an Mheithimh 2019 réasúnaíocht na n-aistrithe sócmhainní. Measann an comhairleoir eacnamaíoch E.CA, mar thoradh ar na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica, gur díláraíodh an chumhacht chun cinntí a dhéanamh maidir leis na sócmhainní sin laistigh de Ghrúpa FS. De réir na teoirice eacnamaíche ([73]), is fearr dílárú a dhéanamh ar chinntí maidir le hinfheistíochtaí gnó neamhstraitéiseacha, infheistíochtaí gnó atá réasúnta beag agus gnáthinfheistíochtaí gnó, ar dócha go mbeidh faisnéis níos fearr ag fochuideachtaí nó ag bainisteoirí rannóige ina leith ná mar a bheadh ag a n-oifigigh uachtaracha. Dá ndéanfaí na cinntí sin ar an leibhéal láraithe, ní bheadh an toradh is fearr orthu. Is é an chúis atá leis sin nach mbeadh dreasachtaí ag bainisteoirí rannóige a gcuid faisnéise a roinnt, toisc go roinnfí lena n-oifigigh uachtaracha cuid de na tairbhí a bhaineann leis na cinntí sin.

(99) Le staidéar E.CA mhí an Mheithimh 2019, meastar go bhfuil feidhm ag an teoiric eacnamaíoch chéanna maidir leis na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica. Úsáideadh na sócmhainní a aistríodh chuig an dá chuideachta sin le haghaidh gnáthoibríochtaí, amhail gníomhaíochtaí lóistíochta agus cothabhála, nach raibh ina gcuid de phríomhghníomhaíochtaí RFI. Dá bhrí sin, de réir an chomhairleora eacnamaíoch E.CA, tá sé réasúnach a ghlacadh leis nach raibh an leibhéal céanna faisnéise ag RFI agus a bhí ag Trenitalia agus FS Logistica maidir le conas na sócmhainní sin a úsáid. De réir E.CA, tugtar le tuiscint leis an teoiric eacnamaíoch (féach aithris (98)) nach ndéanfadh Trenitalia agus FS Logistica, gan na haistrithe, na hinfheistíochtaí a dtugtar tuairisc orthu in aithrisí (86) agus (87), nó nach ndéanfaidís an leibhéal céanna infheistíochtaí, toisc go dtitfeadh cuid de na tairbhí chuig RFI. Le staidéar E.CA mhí an Mheithimh 2019, meastar freisin go bhféadfadh Grúpa FS, i bprionsabal, scéim mhargála a bhunú a mbeadh infheistíochtaí ó RFI mar mhalairt ar chúiteamh ó Trenitalia agus FS Logistica i gceist léi, a bhféadfadh an straitéis infheistíochta optamach chéanna a bheith mar thoradh uirthi agus a d'eascródh as na haistrithe sócmhainní. De réir staidéar E.CA, áfach, tá sé réasúnach coinne a bheith leis go gcuirfidh fadhbanna conarthacha, neamhréireachta ama agus moille cosc ar an scéim mhargála sin an toradh infheistíochta is fearr a bhaint amach, mura bhfuil na sócmhainní faoi úinéireacht an ghníomhaire a thairbheodh de na hinfheistíochtaí sin.

([71]) Is é is béite stoic ann tomhas ar an riosca a bhaineann le stoc, lena shonraítear a mhéad a athraíonn an toradh ar stoc de réir mar a athraíonn an toradh ar an stocmhargadh foriomlán. Dá airde an bhéite, is ea is airde an riosca a bhaineann le stoc. Is é an biseach riosca cothromais an difríocht idir an toradh ar innéacs stocmhargaidh agus an ráta saor ó riosca. Is éard atá sa ráta saor ó riosca an toradh ar shócmhainn gan aon riosca mainneachtana. Tá gá leis an ráta saor ó riosca, leis an mbéite agus leis an mbiseach riosca cothromais chun costas cothromais a chinneadh.

([72]) Is mar a leanas a fhaightear an figiúr sin: EUR 195 mhilliún + EUR 24 mhilliún – EUR 56 mhilliún.

([73]) Féach mar shampla: Aghion P, Tirole J.., *Formal and real authority in organizations*, *Journal of political economy*, 1.2.1997, 105(1), lgh. 1 go 29; Milton H, Raviv A.., *Allocation of decision-making authority*, *Review of Finance*, 9.3.2005, lgh. 353 go 383.

(100) Ar bhonn na staidéar sin, measann an Iodáil go raibh na haistrithe sócmhainní i gcomhréir le dálaí an mhargaidh.

5.2.4. *Saobhadh iomaíochta*

(101) Maíonn an Iodáil gur cuireadh tús, ar leibhéal an Aontais, le léirscaoileadh na margaí iompair d'iarnród in 2007 i gcás iompar lasta, agus in 2010 i gcás iompar paisinéirí. Níl feidhm ag rialacha maidir le státchabhair ach amháin tar éis na ndátaí sin agus ní fhéadfar aon idirghabháil roimhe sin, ar choinníoll go gcomhlíonann sí na coinníollacha eile a leagtar amach in Airteagal 107(1) CFAE, a cháiliú mar 'chabhair' nó, ar a mhéad, féadfar í a cháiliú mar 'chabhair atá ann cheana'. I dtaca leis an bpointe sin, tugann an Iodáil dá haire, maidir leis an gcinneadh i dtaobh na n-aistrithe sócmhainní idir 2007 agus 2011, go ndearnadh é cheana féin tráth athstruchtúrú Ghrúpa FS in 2000–2001 agus, dá bhrí sin, tráth nach raibh an margadh léirscaoilte go fóill, rud nach bhfuil aon díospóid ann ina leith. Ina theannta sin, meabhraíonn an Iodáil go bhfuil beagnach gach sócmhainn a aistríodh in 2009 'tiomnaithe' do ghníomhaíochtaí iompair paisinéirí d'iarnród nár léirscaoileadh go dtí níos déanaí ([74]).

(102) Tagraíonn an Iodáil freisin do bhreithiúnas *Chronopost* ([75]). Sa chás sin, de réir na hIodáile, líomhnaítear gur dheimhnigh an Chúirt Bhreithiúnais nach ndéanann aistrithe sócmhainní trí oibríochtaí corparáideacha laistigh de ghrúpa an iomaíocht a shaobhadh ná bagairt í a shaobhadh.

6. **BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA**

6.1. **FS**

6.1.1. *Barúlacha maidir le próisis an aistrithe*

(103) Tacaíonn FS le seasamh na hIodáile mar a achoimrítear i roinn 5.2. Deir FS freisin gur glacadh an cinneadh na sócmhainní a aistriú ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica i bhfad roimh dhátaí iarbhír an aistrithe. Deir FS freisin nach raibh cineál na sócmhainní a aistríodh ríthábhachtach ná riachtanach chun bonneagar iarnróid na hIodáile a bhainistiú. De réir FS, tá na sócmhainní aistrithe comhdhéanta de na nithe seo a leanas: ceardlanna móroibríochtaí deisiúcháin, ceardlanna agus stórais atá lonnaithe lasmuigh de theorainneacha an iarnróid; dáileachtaí talún agus láithreacha páirceála atá lonnaithe lasmuigh de theorainneacha an láthair iarnróid nó, má tá siad lonnaithe laistigh de na teorainneacha sin, nach bhfuil gá leo le haghaidh oibríochtaí iarnróid; foirgnimh paisinéirí; foirgnimh seirbhíse, foirgnimh eile 'nach bhfuil ríthábhachtach' d'oibríochtaí iarnróid, agus foirgnimh eile 'nach bhfuil ríthábhachtach' mar gheall ar an úsáid atá beartaithe dóibh (amhail caifitéirí agus gairmscoileanna).

(104) Áitíonn FS gur cuireadh moill ar aistriú sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica i gcomhthéacs an phróisis ath-leithdháilte sócmhainní mar gheall ar dheacrachtaí dlíthiúla agus teicniúla, go háirithe cúiseanna teicniúla a bhain leis an gclár talún. Ar an gcéad dul síos, cé go raibh na sócmhainní i mbunachar sonraí na cuideachta ó 1999, ba ghá seiceálacha ar an láthair a dhéanamh chun méid na sócmhainní sin (lena n-áirítear a dteorainneacha cadastracha) agus a luach a shainaithint agus a shainiú go beacht, sular leithdháileadh iad ar na haonaid éagsúla ghnó. Áiríodh ar na sócmhainní sin ceardlanna cothabhála, saoráidí dinimiciúla il-úsáide, ceardlanna mórchothabhála, críochfoirt lasta áirithe agus réadmhaoin eile.

(105) Ar an dara dul síos, chuir na hathruithe rialála san earnáil ar leibhéal an Aontais moill ar an bpróiseas freisin. laistigh de 6 bliana, eisíodh trí phacáiste de Threoracha iarnróid, ar mhodhnaigh gach ceann acu an creat dlíthiúil go mór agus, dá thoradh sin, pleananna gnó agus bainistíocht na ngnóthas i gceist.

(106) Réitíodh na deacrachtaí sin ar dtús trí shimpliú a dhéanamh ar leithdháileadh na sócmhainní ar na cuideachtaí éagsúla inar eagraíodh an grúpa. Choimeád RFI roinnt réadmhaoine faoina úinéireacht, nach raibh lárnach dá mhisean mar bhainisteoir bonneagair (féach aithrisí (16) agus (17)). Dá thoradh sin, cuid de na sócmhainní dá dtagraítear in aithris (103), d'ainneoin baint shoiléir a bheith acu le hoibríochtaí iompair Trenitalia nuabhunaithe, ní raibh siad leithdháilte ar Trenitalia an tráth sin ach d'fhan siad go sealadach i measc shócmhainní RFI.

(107) Tuigeadh, áfach, gur socrú sealadach a bhí sa socrú tosaigh sin: tráth an díchuachta chorparáidigh in 2000, beartaíodh cheana go ndéanfaí na sócmhainní sin a ath-leithdháileadh tráth níos déanaí.

([74]) Féach aithris (35).
([75]) Féach fonóta 68.

(108) Áitíonn FS go raibh ath-leithdháileadh sócmhainní chuig oibríochtaí iompair agus bainistíocht bonneagair, faoi seach, ar cheann d'aidhmeanna sonraithe Phlean Gnó 2007–2011. De réir FS, beartaíodh i bPlean Gnó 2007–2011 a eisíodh i mí na Bealtaine 2007 cuichóiriú a dhéanamh ar oibríochtaí, atá le baint amach, *inter alia*,, trí bhainistíocht níos fearr a dhéanamh ar réadmhaoin. D'fhágfadh sé sin go bhféadfaí luach a ghiniúint agus réimsí nua gnó a fhorbairt, lena n-áirítear oibreoir lóistíochta nua a chruthú (FS Logistica) chomh maith le cuideachta atá speisialaithe i bhforbairt réadmhaoine agus i soláthar seirbhísí comhtháite do chathracha agus do cheantair máguaird (FS Sistemi Urbani).

(109) Le 10 dtacar saoráidí atá lonnaithe i gcríochfoirt lasta éagsúla a aistriú chuig FS Logistica, rud a bhí i measc na dtionscnamh a liostaítear i bPlean Gnó 2007–2011, cuirtear leis an measúnú foriomlán ar an ngréasán lasta agus le hanailís dhúbailte: ar thaobh amháin, ba é ab aidhm do na haistrithe an líon pointí seirbhíse a laghdú trína ndíriú ar na saoráidí a bhfuil feidhmíocht oibríochtúil níos fearr agus trealamh teicniúil leordhóthanach acu; ar an taobh eile, an rud ab aidhm do na haistrithe ba ea codanna de shaoráidí sna mór-chríochfoirt lasta a ath-leithdháileadh chun sainaithint a dhéanamh ar na hearnálacha a fhreastalaíonn ar RFI agus ar na codanna nach bhfuil fíorghá leo a thuilleadh chun a oibleagáidí faoin gconradh lamháltais bainistithe bonneagair a chomhlíonadh, agus cásanna réamhaisnéise éilimh á gcur san áireamh.

(110) A mhéid a bhaineann le réadmhaoin, áitíonn FS gurb é an aidhm a shaothraítear leis na haistrithe an méid seo a leanas a dhéanamh: (i) úsáid bhrabúsach sócmhainní a bhaint amach (iad a chur laistigh de FS Logistica) nach bhféadfaí a fhorbairt go brabúsach murach sin; (ii) forbairt a dhéanamh ar láithreacha luachmhara agus ar réadmhaoin luachmhar arna gcur in áirithe le haghaidh úsáidí seachas iompar lasta nó paisinéirí d'iarnród (a sannadh do FS Sistemi Urbani, nach mbaineann leis an imscrúdú seo); (iii) acmhainní a ghiniúint atá ceaptha tacú le cláir chorparáideacha.

(111) De réir FS, is atheagrú inghrúpa tipiciúil é an modh a roghnaíodh chun na sócmhainní sin a aistriú, i.e. an gearradh amach, ([76]) arb é atá i gceist leis scaireanna nua a eisiúint i gcás méaduithe caipitil (amhail an oibríocht dá dtagraítear i roinn 3.1 lena raibh baint ag Trenitalia), nó scaireanna i gcuideachtaí nua a shannadh don rannpháirtíocht (amhail an oibríocht dá dtagraítear i roinn 3.3 lena raibh baint ag FS Logistica), a chuirtear chun feidhme go rialta sa saol gnó chun próifíl eagraíochtúil cuideachta a bharrfheabhsú chun feabhas a chur ar a héifeachtúlacht agus a feidhmíocht agus, ar deireadh, chun cruthú luacha a chur chun cinn. Áitíonn FS go ndéantar struchtúr caipitil Ghrúpa FS a athchothromú leis an modh i gceist chun é a chur ar a chumas dó na hinfheistíochtaí a bheartaítear i bPlean Gnó 2007–2011 a dhéanamh gan leachtacht nua a instealladh.

6.1.2. *Barúlacha maidir le réasúnaíocht ghnó na n-aistrithe sócmhainní*

(112) Áitíonn FS gur ghá, go stairiúil, láithreacha fairsinge a bheith ar fáil chun saoráidí iarnróid a óstáil ionas go bhforbrófaí córais iarnróid. I dteannta rianta iarnróid, clóis eagraithe agus rianta siúnta, ba mhinic a thógtaí foirgnimh sna láithreacha sin chun críoch éagsúil a bhaineann le hoibríochtaí iarnróid: rothstoc a chothabháil, stórais le haghaidh bonneagair agus ábhair rothstoic, saoráidí tástála ábhair, iostaí guail agus breosla, fostáisiúin leictreachais, stáisiúin paisinéirí, stórais lasta, láithreacha páirceála agus rampaí rochtana chuig stórais lasta, iostaí rothstoic, foirgnimh seirbhíse do phearsanra iarnróid (amhail caifitéirí, seomraí feistis, 'óstáin iarnróid', saoráidí cruinnithe sóisialta, lóistíní foirne). Mar thoradh ar an gcineál sin eagraíochta, charn na cuideachtaí iarnróid a bhí ann an tráth sin stoc mór réadmhaoine i gcaitheamh na mblianta. Le linn an dara leath den 20ú haois, ó tharla gur dúnadh roinnt mhaith línte iarnróid agus gur seachfhoinsíodh roinnt seirbhísí a bhaineann leis an earnáil iarnróid, carnadh 'sócmhainní nach bhfuil úsáideach' laistigh de ghnóthais iarnróid. Mar gheall ar an deighilt idir an bhainistíocht agus an chuntasaíocht a spreagadh le Treoir 91/440/CEE, ba ghá ansin sócmhainní uile na ngnóthas sin a dháileadh ar na gníomhaithe éagsúla inar roinneadh na cuideachtaí iarnróid a bhí ann an tráth sin.

([76]) Is éard is próiseas gearrtha amach cuideachta ann cuid áirithe nó codanna áirithe d'oibríochtaí gnó eagraíochta a dheighilt ón bpríomhchuideachta sa chaoi go dtiocfaidh sí chun bheith ina heintiteas féin.

(113) Dá thoradh sin, bhí sé de phríomhchuspóir ag bainistíocht FS na sócmhainní sin nach raibh ag teastáil ón eintiteas a raibh siad ina sheilbh (RFI) a leithdháileadh ar bhealach níos éifeachtúla agus níos cothroime. Ath-leithdháileadh agus aistriú ceardlann cothabhála chuig Trenitalia (tríd an ngearradh amach a cuireadh chun feidhme in 2009), maíonn FIS gur chomhfhreagair siad do na gnéithe gnó seo a leanas:

(a) níor bhain bainistiú iostaí cothabhála ná bainistiú a láithreacha coimhdeacha le gnáthghníomhaíochtaí RFI, nach ndearna agus nach bhféadfadh na sócmhainní sin a uasghrádú ná a fheabhsú chun iad a dhéanamh níos éifeachtúla agus iad a ailíniú le riachtanais a n-úsáideoirí (is é sin Trenitalia);

(b) trí úinéireacht na sócmhainní sin a aistriú chuig Trenitalia, arbh é an páirtí a bhí freagrach as an bpróiseas cothabhála rothstoic ina iomláine a láimhseáil, bhíothas in ann gníomhaíochtaí a sheoladh chun an líonra saoráidí cothabhála a chuíchóiriú agus a athdhearadh, i gcomhréir le plean gnó an ghrúpa;

(c) go sonrach, mar gheall ar bharrfheabhsú an líonra iostaí cothabhála, a n-atheagrú agus an laghdú ar an líon ionad, ba ghá athruithe a dhéanamh ar leagan amach na n-iostaí cothabhála atá in úsáid, a raibh infheistíochtaí substaintiúla i gceist le roinnt díobh;

(d) chuidigh an t-idirbheart le dáileadh sócmhainní níos cothroime a bhaint amach i measc chuideachtaí an ghrúpa.

De réir FS, bhí luach saothair níos airde ar an gcaipiteal infheistithe mar thoradh ar na haistrithe sin agus neartaigh siad staid thionsclaíoch an ghrúpa. Thairis sin, chuir an t-aistriú sócmhainní ar a chumas do Trenitalia na réimsí infheistíochta ba ghá chun a sheirbhísí a bharrfheabhsú agus na hinfheistíochtaí a stiúradh a shainaithint ar bhealach níos fearr.

(114) Áitíonn FS go raibh (ath)leithdháileadh na gceardlann cothabhála go hiomlán i gcomhréir le cineál agus cuspóir idirbheart comhchosúil a rinne príomhiomaitheoirí FS san Aontas. Cuireann FS roinnt samplaí ar aghaidh, is é sin an t-atheagrú corparáideach a chuir príomhghrúpaí iarnróid an Aontais chun feidhme i gcaitheamh na tréimhse céanna, go háirithe Grúpa SNCF sa Fhrainc, RENFE sa Spáinn, Grúpa Deutsche Bahn sa Ghearmáin, agus SNCB sa Bheilg. De réir FS, cuireadh na próisis atheagrúcháin sin chun feidhme go minic trí idirbhearta corparáideacha, i.e. gearrthaí amach, ar den chineál céanna iad leo siúd a chuir Grúpa FS chun feidhme. Thairis sin, deimhnítear leis na hidirbhearta atheagrúcháin chorparáidigh a rinne grúpaí iarnróid eile de chuid an Aontais gur leithdháileadh na saoráidí cothabhála go díreach ar an ngnóthas iarnróid nó gur cuireadh faoina rialú iad, agus gur baineadh iad de shócmhainní an bhainisteora bonneagair.

(115) Deir FS freisin go bhfuil aistrithe sócmhainní réadmhaoine chuig FS Logistica, nach gnóthas iarnróid é, i gcomhréir freisin le straitéis ghnó fhoriomlán an ghrúpa. Na sócmhainní a aistríodh chuig FS Logistica, is codanna de shaoráidí lasta, foirgnimh agus talamh iad atá beartaithe le haghaidh gníomhaíochtaí lóistíochta (láimhseáil, stórasú lasta agus stóráil) ar cuid iomlán iad de na gníomhaíochtaí a shanntar go sonrach do FS Logistica laistigh de Ghrúpa FS. Maíonn FS freisin gur cruthaíodh go raibh na haistrithe éifeachtúil ó thaobh an gheilleagair de, mar a léirítear leis na feabhsuithe ar luach saothair an chaipitil arna infheistiú in FS Logistica agus ar phríomhtháscairí eacnamaíocha an ghnóthais, chomh maith leis an méadú leanúnach ar chorrlach oibriúcháin FS Logistica (i ndáil le bainistiú maoine).

6.1.3. *Barúlacha maidir le comhlíonadh rialacha an Aontais*

(116) De réir FS, ní cheanglaítear le Treoir 91/440/CEE, arna leasú, ná le Treoir 2012/34/AE go ndéanfaidh cuideachtaí ar leithligh gníomhaíochtaí iompair d'iarnród agus bainistiú bonneagair iarnróid.

(117) De réir CR, le creat dlíthiúil an Aontais tugtar saoirse do na Ballstáit struchtúr, eagrú agus leithdháileadh inghrúpa sócmhainní a bhunú; thairis sin, ní chuireann sé aon srian leis an tsaoirse chun na gníomhaíochtaí, na hacmhainní agus na sócmhainní éagsúla a leithdháileadh laistigh de chuideachtaí éagsúla grúpa. Deir FS freisin go bhfuil an tsaoirse a dheonaítear le rialacha an Aontais níos infheidhme fós ós rud é nach gcáilíonn na sócmhainní is ábhar d'aistrithe inghrúpa mar 'bhonneagar'. De réir FS, ní dhéantar críochfoirt lasta ná iostaí cothabhála a aicmiú mar bhonneagar iarnróid le hAirteagal 3 de Threoir 91/440/CEE. Dá réir sin, d'fhéadfadh Grúpa FS an próiseas ath-leithdháilte sócmhainní a dhéanamh ar bhealach lánroghnach.

(118) Ina theannta sin, maíonn FS go gcomhlíonann an t-aistriú sócmhainní trí bhíthin gearradh amach ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica prionsabal an infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar an mhargaidh, mar a shonraítear le cásdlí na Cúirte Breithiúnais, *inter alia* sna breithiúnais uaithi an 21 Márta 1991 i gCás C-303/88, *Eni-Lanerossi* ([77]) agus i gCás C-305/89, *Alfa Romeo* ([78]).

(119) Áitíonn FS gur gné riachtanach í cothabháil chuí chun na coinníollacha a leagtar amach sa Chonradh Seirbhíse arna thabhairt i gcrích idir Trenitalia agus Réigiúin na hIodáile a chomhlíonadh ([79]); deimhnítear leis sin gur gné dhoroinnte de chlár infheistíochta Trenitalia iad saoráidí cothabhála.

(120) Deir FS freisin, ar leibhéal Ghrúpa FS, go raibh coinne leis go gcuirfeadh na hinfheistíochtaí cothabhála a bhí beartaithe feabhas ar sheirbhísí agus go méadóidís láimhdeachas agus brabúsacht. Chun tacú leis an ráiteas sin, deir FS go léirítear san anailís bhrabúsachta a d'ullmhaigh FS go bhfuil an ráta toraidh ar chaipiteal a éilíonn an margadh thart ar 8 % i gcás Trenitalia agus 5,5 % i gcás RFI, mar a leagtar amach sa tábla seo a leanas:

Tábla 10

Comparáid idir brabúsacht Trenitalia agus RFI in 2008

Trenitalia	2008 in (EUR billiúin)	WACC	% NIC	WACC ualaithe
Glanchaipiteal infheistithe (NIC) Tarlú meánaistir agus cianaistir	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC Réigiúnach	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC Lasta	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Caipiteal infheistithe	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008	WACC	% NIC	Ualaithe WACC
NIC líonra traidisiúnta	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC Ardluas/ardtoilleadh	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Caipiteal infheistithe	**31,330**			**5,5 %**

Foinse: FS

(121) De réir FS, deimhnítear leis an mbrabúsacht dhifreáilte sin gur cuireadh an próiseas leithdháilte chun feidhme ar chúiseanna straitéiseacha agus gnó araon agus chun toradh níos airde ar chaipiteal a fháil ar leibhéal an ghrúpa.

6.1.4. *Barúlacha maidir le comhlíonadh dhlí na gcuideachtaí agus rialacha cuntasaíochta*

(122) Áitíonn FS gur idirbhearta idir cuideachtaí 'faoi rialú comhchoiteann' iad idirbhearta an ghearrtha amach ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica, ós fochuideachtaí i seilbh iomlán FS iad an dá cheann acu. Rinneadh na hidirbhearta i gceist trí na sócmhainní a aistriú laistigh den ghrúpa ar a luach de réir na leabhar. De réir FS, tá an rogha sin go hiomlán dlisteanach ó thaobh na máthairchuideachta FS de, ó thaobh an dlí shibhialta agus na cuntasaíochta araon de.

([77]) Breithiúnas an 21 Márta 1991, *Poblacht na hIodáile v an Coimisiún ('Eni-Lanerossi')*, C-303/88, ECLI: EU:C:1991:136.
([78]) Breithiúnas an 21 Márta 1991, *Poblacht na hIodáile v an Coimisiún ('Alfa Romeo')*, C-305/89, ECLI: EU:C:1991:142.
([79]) Ba chonradh seirbhíse poiblí é an Conradh Seirbhíse a tugadh i gcrích idir Trenitalia agus Réigiúin na hIodáile lenar bunaíodh na cainníochtaí, na caighdeáin cháilíochta, na muirir agus na critéir oibríochtúla a bhaineann leis na seirbhísí a bhí ar Trenitalia a sholáthar laistigh de na Réigiúin sin chomh maith leis an gcúiteamh a bhí le híoc le Trenitalia.

6.2. **Comhphobal na nIarnród Eorpach (CER)**

(123) De réir CER ([80]), de bhun Airteagal 4 de Threoir 91/440/CEE, ba cheart gnóthais iarnróid a bheith neamhspleách ar an Stát ó thaobh a mbainistíochta agus a riaracháin de; go háirithe, 'sócmhainní, buiséid agus cuntais atá ar leithligh ó shócmhainní, buiséid agus cuntais an Stáit'. De réir CER, foráiltear le hAirteagal 5 den Treoir chéanna sin go mbeidh sé de shaoirse ag gnóthais iarnróid a n-eagrúchán inmheánach a bhunú gan dochar don oibleagáid maidir le deighilt cuntas. Ní cheanglaítear leis an bhforáil sin dhá chuideachta ar leith a bhunú, agus ba cheart a mheas gur *lex specialis* í Treoir 91/440/CEE, a bhfuil forlámhas aici ar rialacha dhlí na hiomaíochta.

(124) De réir CER, de bhun Threoracha ábhartha an Aontais, tá sé de shaoirse ag gnóthais iarnróid sócmhainní amhail saoráidí cothabhála, críochfoirt lasta agus sócmhainní réadmhaoine eile nach n-áirítear sa sainmhíniú ar bhonneagar iarnróid dá bhforáiltear i dTreoracha an Aontais (Airteagal 3 de Threoir 91/440/CEE agus Airteagal 3 de Threoir 2012/34/AE) a leithdháileadh, laistigh dá n-eagraíocht agus ar a gcinneadh féin. Ó thaobh na tionsclaíochta de, baineann gnóthais iarnróid leas de ghnáth as ceardlanna cothabhála rothstoic i bhformhór mór na mBallstát. Ar deireadh, maidir le haistriú sócmhainní laistigh den ghrúpa céanna gnóthas poiblí, measann CER, i mbreithiúnas *France Telecom* an 19 Márta 2013 ([81]), gur shoiléirigh an Chúirt Bhreithiúnais go dtugtar le tuiscint le coincheap na státchabhrach go seiceáiltear nach bhfuil laghdú ar bhuiséad an Stáit ná riosca breise airgeadais ann do bhuiséad an Stáit. I gcás aistriú sócmhainní laistigh de ghrúpa ina bhfuil roinnt gnóthais phoiblí, comhlíontar an dá choinníoll sin i gcónaí.

6.3. **FerCargo**

(125) Mar a shonraítear in aithris (8), déanann FerCargo ionadaíocht ar roinnt gnóthais iarnróid Iodálacha a chuireann seirbhísí lasta iarnróid ar fáil ([82]).

6.3.1. *Maidir leis na haistrithe sócmhainní*

(126) Cuireann FerCargo in iúl nach féidir na bearta atá faoi imscrúdú a rianú go héasca. Líomhnaítear nach dtabharfadh tuarascálacha bliantúla RFI cuntas leordhóthanach ar líon ná ar chineál na sócmhainní a aistríodh chuig Trenitalia agus FS Logistica.

(127) Cuireann FerCargo in iúl freisin, murab ionann agus an méid a mhaíonn údaráis na hIodáile, go bhfuil na sócmhainní aistrithe fíor-riachtanach chun na seirbhísí laistigh den phacáiste íosrochtana a sholáthar agus chun rianú a dhéanamh ar rochtain ar shaoráidí seirbhíse a bhfuil gnóthais iarnróid i dteideal a iarraidh go dlíthiúil ar na Ballstáit, mar a fhoráiltear in Airteagal 5 de Threoir 2001/14/CE agus in Iarscríbhinn 2 a ghabhann léi ([83]). Deir FerCargo freisin go bhforáiltear go sainráite le hAirteagal 20 d'Fhoraithne Reachtach 188/2003, lenar trasuíodh an Treoir sin sa dlí náisiúnta, go bhfuil sé de cheart ag comhlachais idirnáisiúnta gnóthas agus gnóthas iarnróid críochfoirt lasta, clóis eagraithe, saoráidí comhdhéanaimh traenacha, saoráidí stórála le haghaidh rothstoic agus earraí, saoráidí

([80]) De réir a shuíomh gréasáin www.cer.be, tugann CER beagnach 70 gnóthas iarnróid, a gcomhlachais náisiúnta chomh maith le bainisteoirí bonneagair agus cuideachtaí léasaithe feithiclí le chéile. Déanann comhaltaí CER ionadaíocht ar 71 % d'fhad an ghréasáin iarnróid Eorpaigh, 76 % de ghnó lasta na hEorpa agus 92 % d'oibríochtaí paisinéirí iarnróid san Eoraip.

([81]) Breithiúnas an 19 Márta 2013, *Bouygues SA agus Bouygues Télécom SA v an Coimisiún Eorpach agus Eile agus an Coimisiún Eorpach v Poblacht na Fraince agus Eile ('France Telecom')*, Cásanna Uamtha C-399/10 P agus C-401/10, EU:C:2013:175.

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

([83]) De réir Iarscríbhinn 2 a ghabhann le Treoir 2001/14/CE, is éard a bheidh sa phacáiste íosrochtana:
a) iarrataí ar thoilleadh bonneagair a láimhseáil;
b) an ceart chun úsáid a bhaint as an toilleadh a dheonaítear;
c) pointí agus acomhail riain reatha a úsáid;
d) rialú traenach lena n-áirítear comharthaíocht, rialáil, seoladh agus cur in iúl agus soláthar faisnéise maidir le gluaiseacht traenach;
e) gach píosa faisnéise eile is gá chun an tseirbhís ar deonaíodh toilleadh ina leith a chur chun feidhme nó a oibriú.

cothabhála agus saoráidí teicniúla eile a rochtain agus a úsáid faoi choinníollacha neamh-idirdhealaitheacha. Foráiltear le hAirteagal 13 d'Fhoraithne Reachtach 188/2003 go bhfoilseoidh an bainisteoir bonneagair tuarascáil bhliantúil dar teideal *Prospetto Informativo della Rete* ('PIR') ina liostaítear na saoráidí fíor-riachtanacha ar ar cheart rochtain a thabhairt do ghnóthais iarnróid mar a fhoráiltear le dlí an Aontais agus leis an dlí náisiúnta.

(128) De réir FerCargo, le PIRanna 2008, 2009 agus 2010 léirítear laghdú géar ar na saoráidí fíor-riachtanacha sin ó 108 go 71 idir 2008 agus 2009, rud a bheadh mar thoradh ar Threoir 2009. Sonraítear i ndoiciméid theicniúla a d'fhoilsigh Trenitalia, áfach, maidir le roinnt de na sócmhainní a aistríodh agus nár cuireadh ar fáil ina dhiaidh sin do ghnóthais iarnróid eile, gur measadh go raibh siad fós in úsáid go teicniúil ag comhpháirtithe gnó Trenitalia ([84]).

(129) Measann FerCargo go bhfuil rialacha maidir le státchabhair infheidhme maidir leis na bearta atá faoi imscrúdú. Ar an gcéad dul síos, cuireadh an beart chun feidhme tar éis oscailt an mhargaidh lasta. Ar an dara dul síos, maíonn FerCargo go gcomhlíontar na critéir uile a úsáidtear chun a shainiú go bhfuil státchabhair ann:

(a) *acmhainní stáit agus a mhéid atá siad inleagtha ar an stát*: bhain RFI féin úsáid as na sócmhainní aistrithe i gcónaí chun rochtain ar shaoráidí fíor-riachtanacha a sholáthar. Tugann FerCargo dá aire go bhfuil na bearta inleagtha ar Stát na hIodáile a bhfuil 100 % de chaipiteal FS faoi úinéireacht agus faoi rialú aige, a cheapann comhaltaí uile Bhord FS agus a rinne maoirseacht ar an bpróiseas aistrithe sócmhainní agus ar ghníomhaíochtaí RFI ina cháil mar bhainisteoir bonneagair. De réir FerCargo, cáilíonn RFI mar ghnóthas poiblí de réir bhrí Threoir 2006/111/CE ([85]);

(b) *buntáiste eacnamaíoch:* tugann na bearta atá faoi imscrúdú buntáiste eacnamaíoch d'fhochuideachtaí FS (Trenitalia agus FS Logistica) ós rud é gur aistriú sócmhainní saor in aisce chuig na heintitis sin atá i gceist leo. Tá amhras ar FerCargo gur atheagrú inghrúpa, agus an méid sin amháin, atá sna bearta atá faoi imscrúdú (rud a d'fhágfadh go bhfuil siad neodrach ó thaobh an gheilleagair de): de réir Airteagal 1(2) de Threoir 2009, dhéanfaí an t-atheagrú sin i gcomhthéacs athchaipitliú FS, agus de réir Airteagal 2 thabharfadh an gá a bhí le hathchaipitliú Trenitalia údar sainráite le haistriú na saoráidí cothabhála. Ar deireadh, measann FerCargo nach mbaineann cásdlí *Banque Postale* ([86]) le hábhar toisc gur bhain an cás sin le cuideachta nua a bhunú ar bhonn sócmhainní a cuireadh in áirithe cheana féin laistigh de La Poste chun seirbhísí airgeadais a sholáthar. Os a choinne sin, na haistrithe sócmhainní chuig Trenitalia agus cuideachtaí eile FS, arna n-úsáid ag RFI agus é ag gníomhú dó mar bhainisteoir bonneagair, is ionann iad agus 'bronntanas' arbh é ab aidhm dó na cuideachtaí sin a athchaipitliú;

(c) *roghnaíocht*: is iad fochuideachtaí FS amháin a thairbhíonn de na haistrithe sócmhainní;

(d) *saobhadh iomaíochta:* de réir FerCargo, tá an iomaíocht saofa ar roinnt bealaí ag na bearta atá faoi imscrúdú. Ar an gcéad dul síos, rinneadh rochtain ar phríomhshaoráidí (amhail saoráidí teorann in Ventimiglia agus Trieste) a bhaint de ghnóthais iarnróid iomaíocha gan an Iodáil dul i gcomhairle leo roimh ré maidir leis an liosta saoráidí a bhí le haistriú chuig Trenitalia; ar an dara dul síos, de bharr an athchaipitlithe bhí Trenitalia in ann rochtain níos fearr a fháil ar mhaoiniú baincéireachta, go háirithe le haghaidh tionscadail nach dtagann faoi réimse an lasta iarnróid (e.g. oibríochtaí ardluais a mhaoiniú agus traenacha ETR 1000 a fháil); ([87]) ar an tríú dul síos, i bhfianaise an eagraithe nua ar na saoráidí fíor-riachtanacha atá mar thoradh ar an aistriú sócmhainní, rinne RFI modhnú substaintiúil ar eagrú ainlithe traenach ar chostais gnóthas iarnróid atá in iomaíocht le Trenitalia. Deir FerCargo freisin nár cheart na saoráidí a bheith aistrithe chuig fochuideachtaí Ghrúpa FS ach gur cheart iad a bheith curtha amach chun tairisceana. De réir FerCargo, mar thoradh ar aistriú saoráidí chuig eintitis Ghrúpa FS atá in iomaíocht le gnóthais iarnróid eile, bhí iompraíochtaí frithiomaíocha ann chomh maith le bainistiú neamhéifeachtúil ar na saoráidí sin.

([84]) Tábla aonfhoirmeach achair le haghaidh trácht lasta idirnáisiúnta: liosta de na stáisiúin iarnróid – liosta de na háiteanna glactha/seachadta iarnróid (*Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: lista delle stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna*) arna ullmhú ag Trenitalia, an 1 Iúil 2010, lgh. 27, 28 agus 29.

([85]) 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).

([86]) Féach aithris (81).

([87]) Is traein ardluais í ETR 1000 a oibríonn Trenitalia sa deighleog iompair paisinéirí.

7. BARÚLACHA ÓN IODÁIL MAIDIR LE BARÚLACHA Ó THRÍÚ PÁIRTITHE

7.1. Barúlacha maidir le haighneacht FerCargo

(130) Measann an Iodáil go dtagraíonn barúlacha FerCargo go príomha do bhainistiú saoráidí lasta agus, dá bhrí sin, nach dtagann siad faoi rialú státchabhrach. Measann an Iodáil nach gcuireann FerCargo aon ghné chinntitheach ar aghaidh chun a chruthú go bhfuil státchabhair ann agus gur bhain sé míbhrí as an gcumhacht lánroghnach a dheonaítear le dlí an Aontais do chuideachtaí poiblí a mhéid a bhaineann lena n-eagrúchán inmheánach.

(131) Deir an Iodáil freisin nach gcomhlíontar an critéar maidir le hinleagthacht: Is struchtúr corparáideach é FS, agus tá sé go hiomlán ar leithligh ón Stát ó thaobh dlí, eagraíochta agus feidhme de. Dá bhrí sin, tá a shócmhainní agus a chuntais ar leithligh ó bhuiséad an Stáit freisin; is é FS, agus ní an Stát, a ghlac na bearta atá faoi imscrúdú; ní dhearnadh aon acmhainn Stáit a aistriú chuig FS de thoradh na mbeart sin.

(132) Deir an Iodáil nár thug na haistrithe sócmhainní aon bhuntáiste eacnamaíoch do FS: i gcomhréir le cásdlí *Chronopost* ([88]), oibríochtaí aistrithe arna gcur chun feidhme trí dheighilt pháirteach inghrúpa, níl siad ábhartha ó thaobh rialacha maidir le státchabhair de. Leis na hoibríochtaí sin, rinne an gnóthas, ina iomláine, míreanna sócmhainne a aistriú ó eintiteas amháin go heintiteas eile laistigh den ghrúpa, ach d'fhan an líon sócmhainní laistigh den ghrúpa agus a luach iomlán gan athrú, gan aon bhuntáiste eacnamaíoch a thabhairt do Ghrúpa FS. Áitíonn an Iodáil gur gnáthbheart gnó a bhí sna bearta atá faoi imscrúdú arbh é ab aidhm dóibh eagrú na cuideachta a bharrfheabhsú chun feabhas a chur ar a héifeachtúlacht agus a feidhmíocht agus, ar deireadh, chun cruthú luacha a chur chun cinn.

(133) A mhéid a bhaineann le cineál na sócmhainní a aistríodh, míníonn an Iodáil go mbaineann ath-leithdháileadh sócmhainní laistigh de FS le sócmhainní áirithe ba cheart a bheith i bpunann Trenitalia cheana féin ó corpraíodh é (saoráidí cothabhála), i.e. sócmhainní nach raibh ábhartha a thuilleadh don bhainistiú bonneagair. Maidir leis an tionchar líomhnaithe a bheadh ag na haistrithe ar oibriú na ngnóthas iarnróid a ndéanann FerCargo ionadaíocht orthu, tugann an Iodáil an méid seo a leanas dá haire:

(a) níor aistríodh aon iosta lasta ná aon chríochfort lasta chuig Trenitalia;

(b) an laghdú ar shaoráidí atá ar oscailt do ghnóthais iarnróid eile, níor tharla sé ar an mbealach a thuairiscigh FerCargo. Mar is léir ó eagrán mhí na Nollag 2009 de PIR agus ó eagráin ina dhiaidh sin atá ar fáil, tá an liosta tagartha de na saoráidí fíor-riachtanacha a chuirtear ar fáil do ghnóthais iarnróid eile i bhfad níos leithne ná an liosta ar thug FerCargo tuairisc air;

(c) áiríodh gach suiteáil dá dtagraíonn FerCargo in PIRanna 2009 agus 2010 agus PIRanna na mblianta ina dhiaidh sin, rud a chiallaíonn (murab ionann agus an méid a mhaíonn FerCargo) gur cuireadh ar fáil do Trenitalia iad, mar an gcéanna le gach gnóthas iarnróid eile;

(d) ar deireadh, tá fianaise ann go raibh gnóthais iarnróid áirithe, atá ina gcomhaltaí de FerCargo freisin, ag oibriú in 2010-2013 i roinnt saoráidí a mheas FerCargo a bheith dorochtana tar éis na n-aistrithe sócmhainní.

8. MEASÚNÚ AR NA BEARTA

8.1. Cabhair a bheith ann

(134) De bhun Airteagal 107(1) CFAE '[…], aon chabhair arna deonú ag Ballstát nó arna deonú 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'.

(135) Dá bhrí sin, chun beart a cháiliú mar státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, ní mór na critéir charnacha seo a leanas a chomhlíonadh: (i) ní mór é a bheith deonaithe ag an Stát agus trí acmhainní an Stáit; (ii) ní mór dó buntáiste a thabhairt do ghnóthas; (iii) ní mór dó a bheith roghnaitheach, i.e. i bhfabhar gnóthais áirithe nó táirgeadh earraí áirithe; agus (iv) ní mór dó iomaíocht a shaobhadh nó bagairt a dhéanamh í a shaobhadh agus ní mór dó difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit.

([88]) Féach aithris (81).

(136) De réir an chásdlí bhunaithe, d'fhéadfadh sé gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bheadh in idirghabháil údarás poiblí i gcaipiteal gnóthais, cibé cineál idirghabhála a d'fhéadfadh a bheith ann, i gcás ina gcomhlíontar coinníollacha an Airteagail sin ([89]).

(137) Is é is buntáiste ann, de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, aon tairbhe eacnamaíoch nach mbeadh faighte ag gnóthas faoi ghnáthdhálaí margaidh, i.e. in éagmais idirghabháil ón Stát ([90]).

(138) Ní thugtar aon bhuntáiste, áfach, i gcás ina ngníomhaíonn Ballstát i gcomhréir le prionsabal an oibreora sa gheilleagar margaidh ('prionsabal MEO') ([91]).

(139) Maíonn an Iodáil go n-urramaíonn na bearta atá faoi imscrúdú prionsabal MEO, sa chaoi nár dheonaigh sí aon bhuntáiste, agus nach státchabhair atá sna bearta dá bhrí sin. Déanfaidh an Coimisiún anailís i ranna 8.1.1.1 agus 8.1.1.2 dá bhrí sin ar cé acu a ghníomhaigh nó nár ghníomhaigh an Iodáil i gcomhréir le prionsabal MEO.

8.1.1.1. Infheidhmeacht na tástála MEO

(140) Déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar infheidhmeacht phrionsabal MEO, chun a chinneadh ar ghníomhaigh an Stát mar údarás poiblí seachas mar oibreoir eacnamaíoch agus cinneadh á dhéanamh aige maidir leis na bearta atá faoi imscrúdú. Ar dtús, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar cé acu atá nó nach bhfuil an tástáil MEO infheidhme ar chor ar bith maidir leis na bearta aistrithe sócmhainní a rinne FS.

(141) Tugann an Coimisiún dá aire nach leor ann féin cúiseanna beartais phoiblí a bheith ann chun infheidhmeacht phrionsabal MEO a chosc. Thairis sin, sa chás seo, chinn FS na sócmhainní a aistriú ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica ([92]) ar bhonn Phlean Gnó 2007-2011 dá dtagraítear in aithrisí (18) agus (19). Ceapadh an Plean Gnó sin chun bainistiú Ghrúpa FS a chuíchóiriú agus chun luach a ghiniúint atá le baint amach, *inter alia,* trí bhainistíocht níos fearr a dhéanamh ar réadmhaoin (féach aithris (108)).

8.1.1.1.1. Níor ghníomhaigh an Iodáil mar údarás poiblí

(142) 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 ([93]). 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 ([94]).

(143) Chun a chinneadh an feidhmiú údaráis Stáit atá sna bearta atá faoi imscrúdú, ní mór don Choimisiún scrúdú a dhéanamh ar an méid seo a leanas: (i) a gcineál agus a n-ábhar, (ii) an comhthéacs ina ndearnadh iad, (iii) an cuspóir atá á shaothrú, agus (iv) na rialacha a bhfuil siad faoina réir.

8.1.1.1.2. Cineál agus ábhar na mbeart

(144) Sa chás seo, is éard atá sna bearta atá faoi imscrúdú aistrithe sócmhainní arb é is aidhm dóibh úsáid na sócmhainní atá faoi úinéireacht Ghrúpa FS a chuíchóiriú chun brabúsacht Ghrúpa FS a mhéadú ([95]).

([89]) Breithiúnas an 14 Meán Fómhair 1994, *an Spáinn v an Coimisiún*, C-278/92 go C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, mír 20 agus cásdlí luaite; agus Breithiúnas an 8 Bealtaine 2003, *an Iodáil agus SIM 2 Multimedia v an Coimisiún*, C-399/00 agus C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, mír 36 agus an cásdlí luaite.

([90]) Breithiúnas an 11 Iúil 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) agus eile v La Poste agus eile*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, mír 60; breithiúnas an 29 Aibreán 1999, *An Spáinn v an Coimisiún*, C-342/96, ECLI:AE:C:1999:210, mír 41: agus breithiúnas an 19 Nollaig 2019, *Arriva Italia e.a.*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, mír 46 agus cásdlí luaite.

([91]) Is féidir na téarmaí 'infheisteoir sa gheilleagar margaidh' agus 'oibreoir sa gheilleagar margaidh' a mhalartú le chéile; tugtar tuairisc orthu san Fhógra 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), pointí 73 go 82.

([92]) Féach roinn 3.

([93]) I ndáil le hinfheistíochtaí, féach breithiúnas an 5 Meitheamh 2012, *an Coimisiún v EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, míreanna 79-82 agus 87.

([94]) Breithiúnas an 15 Nollaig 2009, *EDF v an Coimisiún*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, mír 228.

([95]) Féach aithrisí (112) go (115).

8.1.1.1.3. An cuspóir atá á shaothrú agus comhthéacs na mbeart

(145) A mhéid a bhaineann leis an gcuspóir atá á shaothrú, ní mór a chur i dtábhacht nach léirítear le hábhar Phlean Gnó 2007-2011 ná leis an gcomhthéacs inar cinneadh na haistrithe aon chuspóir beartais phoiblí a bheadh mar bhonn taca faoi chinneadh FS na bearta atá faoi imscrúdú a chur chun feidhme.

(146) Go sonrach, ní léirítear sna bearta atá faoi imscrúdú ná Plean Gnó 2007-2011 a chomhfhreagraíonn dóibh go bhfuil cuspóirí beartais phoiblí ann: ní dhéantar aon tagairt do na cearta speisialta atá ag RFI ina cháil mar bhainisteoir bonneagair iarnróid náisiúnta, ní dhéantar aon tagairt do na cearta speisialta atá ag Trenitalia faoi chonarthaí seirbhíse poiblí arna ndámhachtain dó ná ní dhéantar aon nasc leis na cearta sin. Ní bhaineann na bearta atá faoi imscrúdú ach oiread leis an gcuspóir leasa phoiblí an nascacht agus an 'leanúnachas críche' a áirithiú laistigh den Iodáil.

(147) Os a choinne sin, rinneadh na bearta atá faoi imscrúdú a chinneadh agus a chur chun feidhme faoi stiúradh rannpháirtíocht Ghrúpa FS, FS, ag gníomhú dó mar an t-aon scairshealbhóir amháin, agus iad faoi thionchar gnéithe airgeadais amháin.

(148) Ba é FS a sheol an próiseas atheagrúcháin agus a chur chun cinn é ó 2007. Tháinig ann don phróiseas sin nuair a glacadh Plean Gnó 2007-2011 (féach aithris (18)), arna chinneadh ag FS. Le glacadh an phlean gnó sin, spreagadh glacadh na mbeart atá faoi imscrúdú agus a gcur chun feidhme ina dhiaidh sin ar a dtugtar tuairisc i roinn 3.1 den chinneadh seo. Mar a shonraítear in aithris (18), glacadh Plean Gnó 2007–2011 i gcomhthéacs chaillteanais shubstaintiúla airgeadais Ghrúpa FS (os cionn EUR 2 bhilliún), agus bhí ról lárnach aige maidir le heagrú an athstruchtúraithe inmheánaigh a d'fhéach le hinmharthanacht airgeadais a athbhunú. Chomh maith le bearta costchiorraithe, chinn FS cuíchóiriú a dhéanamh ar leithdháileadh na réadmhaoine agus na saoráidí atá scaipthe ar fud eintitis éagsúla Ghrúpa FS. Is éard a bhí i gceist leis an bpróiseas sin fochuideachtaí tiomnaithe a chruthú ar chucu a aistríodh na sócmhainní a úsáideadh chun gníomhaíochtaí sonracha a dhéanamh.

(149) Ina theannta sin, na céimeanna éagsúla sa phróiseas cinnteoireachta as ar lean glacadh na gcinntí aonair maidir le haistriú sócmhainní a chuirtear i láthair in aithris (40), tugann na Coimisiún faoi deara go bhfreagraíonn siad don chuspóir céanna, is é sin leithdháileadh na sócmhainní a chuíchóiriú d'fhonn brabúsacht agus éifeachtúlacht Ghrúpa FS a mhéadú:

(a) Sheol FS an tionscadal leithdháilte sócmhainní mar chuid de Phlean Gnó 2007–2011 (18), trí bhíthin litir an 19 Meán Fómhair 2007, lena dtagraítear don athstruchtúrú corparáideach agus don phróiseas atheagrúcháin ([96]);

(b) an 23 Aibreán 2008, cheadaigh Bord FS seoladh an chleachtaidh ath-leithdháilte sócmhainní. D'fheidhmigh Bord FS a fhormhaoirseacht ar na roghanna straitéiseacha atá le déanamh trína Choiste Infheistíochta ([97]). De réir mhiontuairiscí chruinniú Bhord FS a reáchtáladh an lá sin: '*Cuspóir tosaíochta na hoibríochta leithdháilte sócmhainní is ea go cumasófar, lena n-áirítear trí úsáid a bhaint as struchtúir chorparáideacha thiomnaithe amhail FS Logistica agus FS Sistemi Urbani, luachshocrú nó saothrú níos fearr sócmhainní nach bhfuil nasctha go dlúth leis na gníomhaíochtaí a bhaineann go sonrach leis an mbainisteoir bonneagair (RFI) nó leis an ngnóthas iarnróid (Trenitalia)*'. Sonraítear i miontuairiscí an chruinnithe boird sin go mbainfí an cuspóir sin amach trí '*anailís agus measúnú straitéiseach arna ndéanamh ag an gcuideachta sealbhaíochta ar na sócmhainní 'atá ar fáil' arna sainaithint ag na cuideachtaí ar leo iad. Laistigh den chuideachta sealbhaíochta, áiritheoidh an Coiste Infheistíochta bailíocht straitéiseach na gníomhaíochta leithdháilte sócmhainní ina hiomláine agus déanfaidh sé cinneadh maidir leis an leithdháileadh sócmhainní is iomchuí*';

(c) Chuir FS an cinneadh bainistíochta straitéisí a rinneadh an 23 Aibreán 2008 chun feidhme trí thascfhórsa ildisciplíneach a bhunú, a raibh sé de chúram air leithdháileadh leordhóthanach sócmhainní a mholadh, agus brabúsacht airgeadais an ath-leithdháilte sócmhainní á cur i dtábhacht. Is iad seo a leanas na treoirphrionsabail a lean an tascfhórsa ([98]) chun an leithdháileadh sócmhainní a mholadh: (i) na sócmhainní a d'fhéadfaí a aistriú chuig eintiteas eile a bheith á sainaithint ag gach eintiteas oibríochtúil de chuid Ghrúpa FS; (ii) measúnú straitéiseach ag FS, a dhéanann cinneadh maidir leis an leithdháileadh sócmhainní is iomchuí; (iii) na bearta sonracha aistrithe sócmhainní a ullmhú agus a chur chun feidhme ar leibhéal na n-eintiteas oibríochtúil.

([96]) Féach aithris (45). Sonraítear sa litir 'mar chuid den phróiseas atheagrúcháin níos leithne i gcúrsa an ghrúpa, go bhfuil na cuspóirí a leagtar amach i bPlean Tionsclaíoch 2007–2011 bunaithe, *inter alia*, ar éifeachtacht na húsáide a bhaintear as na sócmhainní uile atá faoi úinéireacht an Ghrúpa a uasmhéadú. Go sonrach, maidir le sócmhainní réadmhaoine, is éard atá i gceist leis an [ath-leithdháileadh] sin na sócmhainní neamhghnó uile, bídís de chineál neamhthionsclaíoch nó tionsclaíoch, nach bhfónann a thuilleadh don chúram a shanntar don chuideachta aonair a bheith á sainaithint go mear ag gach cuideachta de chuid Ghrúpa [FS]'.

([97]) Féach aithris (45).

([98]) Féach miontuairiscí chruinniú Bhord RFI an 24.11.2008.

(150) Dá bhrí sin, rinne FS in éineacht lena fhochuideachtaí na cinntí iarbhír lenar formheasadh na bearta atá faoi imscrúdú ([99]). Go sonrach, rinneadh na cinntí sin i mí Mheán Fómhair 2009 a mhéid a bhaineann le Trenitalia (féach aithrisí (41) agus (42)), agus i mí Dheireadh Fómhair 2007, mí na Samhna 2008 agus mí na Nollag 2010 a mhéid a bhaineann le FS Logistica (féach aithrisí (43) agus (44)). Ní chaitheann glacadh Threoir 2009 amhras ar an gconclúid sin. Tugann an Coimisiún faoi deara go ndearnadh roinnt de na cinntí sin sular glacadh Treoir 2009. Ina theannta sin, níor forordaíodh aon bheart sonrach le Treoir 2009, níor liostaíodh inti aon sócmhainn bheacht a bhí le haistriú, ná níor soláthraíodh léi mionsonraí airgeadais sonracha maidir leis na bearta sin. Níor thagair Airteagail 1 agus 2 de Threoir 2009 ach don chuspóir ginearálta struchtúr Ghrúpa FS a chuíchóiriú, rud a d'fhág faoi FS agus faoina fhochuideachtaí é cinneadh a dhéanamh maidir leis na bearta beachta a bhí le déanamh agus iad a chur chun feidhme ([100]).

(151) Tugann an Coimisiún faoi deara freisin gur chuir an Iodáil trí staidéar isteach ([101]) atá bunaithe ar shonraí agus ar fhaisnéis a bhí ar fáil, agus ar fhorbairtí a bhí intuartha, tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú. Is é is aidhm do na staidéir sin athchruthú a dhéanamh ar an mbrabúsacht a bhféadfadh coinne a bheith ag FS léi, ag gníomhú dó mar scairshealbhóir, ó na haistrithe sócmhainní. Mar a leagfar amach agus a léireofar i roinn 8.1.1.2, léirítear sna staidéir sin go ndéanfadh aon infheisteoir príobháideach a bheadh sa staid chéanna le FS na haistrithe sin, toisc go nginfeadh an t-aistriú sócmhainní chuig Trenitalia agus FS Logistica méadú ar luach cothromais na gcuideachtaí sin a bheadh ní b'airde ná an cothromas a cailleadh trí na sócmhainní a bhaint de RFI.

8.1.1.1.4. Conclúid maidir le hinfheidhmeacht na tástála MEO

(152) Ar bhonn a bhfuil thuas, is é conclúid an Choimisiúin gur ghníomhaigh FS ina cháil mar infheisteoir/scairshealbhóir agus go bhfuil an tástáil MEO infheidhme sa chás seo.

8.1.1.2. Cur i bhfeidhm na tástála MEO

8.1.1.2.1. Cur chuige modheolaíochta

(153) Is gá don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar cé acu a bhí nó nach raibh na bearta atá faoi imscrúdú i gcomhréir le gnáthdhálaí an mhargaidh, is é sin an mbeadh bearta den sórt sin curtha chun feidhme ag oibreoir margaidh, ar oibreoir príobháideach dírithe ar bhrabús é agus é sa staid chéanna le FS.

(154) Chun measúnú a dhéanamh ar cé acu a bhí nó nach raibh na haistrithe sócmhainní i gcomhréir leis an margadh, glacann an Coimisiún an dearcadh a bheadh ag cuideachta sealbhaíochta a bhfuil uirthi cinneadh a dhéanamh maidir le cothromas a instealladh i bhfochuideachta. Is é an chúis atá leis sin, trí shócmhainní a bhaint de RFI agus iad a shannadh do na cuideachtaí is faighteoirí (Trenitalia agus FS Logistica), go bhfuil sé d'éifeacht ag na haistrithe sócmhainní cothromas na gcuideachtaí is faighteoirí a mhéadú agus cothromas úinéir bunaidh na sócmhainní a laghdú. Go sonrach, is éard a dhéantar sa tástáil MEO gnóthachain ghlana na cuideachta sealbhaíochta FS mar scairshealbhóir a ríomh, i.e. comparáid a dhéanamh idir an méadú ar luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí (Trenitalia agus FS Logistica) agus an laghdú ar luach cothromais RFI mar thoradh ar na haistrithe sócmhainní agus measúnú a dhéanamh ar cé acu atá nó nach bhfuil toradh dearfach ar an iomlán ar na haistrithe i dtéarmaí luach cothromais comhiomlánaithe na gcuideachtaí sin, i gcás FS mar scairshealbhóir aonair na gcuideachtaí sin uile.

([99]) Féach aithrisí (40) go (45).

([100]) Mar a fhoráiltear le hAirteagal 1 de Threoir 2009, 'chun an t-ualach cothabhála a íocann an Stát ina iomláine faoi láthair a laghdú, údaraítear leis seo do RFI iostaí lasta nach n-áirítear sa liosta in Iarscríbhinn 1 a aistriú chuig cuideachtaí eile i nGrúpa FS - lena n-áirítear Trenitalia - nó iad a leithdháileadh orthu, i gcomhthéacs aon atheagrú nó idirbheart caipitlithe/fáis sócmhainní. [...]'[...]'.
Mar a fhoráiltear le hAirteagal 2 de Threoir 2009, 'chun an t-ualach cothabhála agus slánchoinneála a íocann an Stát ina iomláine faoi láthair a laghdú, agus chun fás sócmhainní/caipitliú Trenitalia a dhéanamh, cuirfidh RFI plean faoi bhráid na hAireachta Bonneagair agus Iompair laistigh de 60 lá ó eisiúint na Treorach seo, lena sonrófar a speisialtóireacht fheidhmiúil, más ann di, i gcás gach saoráide cothabhála rothstoic atá faoi úinéireacht an Bhainisteora [...].

([101]) Féach roinn 5.2.3.2.

(155) Sa chinneadh tosaigh, chuir an Coimisiún ábhair imní in iúl maidir leis an mbuntáiste eacnamaíoch a d'fhéadfadh teacht as na haistrithe chuig na cuideachtaí is faighteoirí, toisc go bhfaighidís na sócmhainní gan chomaoin (aithris (59)). Cé nach raibh aon íocaíocht in airgead tirim ó na faighteoirí mar thoradh ar na haistrithe, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil na haistrithe sócmhainní cosúil le hinstealladh cothromais comhchineáil i bhfabhar na gcuideachtaí is faighteoirí. Dá réir sin, d'fhéadfadh sé go mbeadh tairbhí na n-aistrithe sócmhainní i bhfoirm brabúis níos airde a fhabhraíonn chuig scairshealbhóir na gcuideachtaí is faighteoirí, is é sin FS.

(156) Cé go measann an Coimisiún go bhfuil na haistrithe sócmhainní comhchosúil le hinstealladh cothromais comhchineáil, tugann sé faoi deara freisin gur bhain fochuideachtaí de chuid Ghrúpa FS úsáid as na sócmhainní sin cheana féin. Dá réir sin, rannchuidigh siad cheana féin le gníomhaíochtaí gnó Ghrúpa FS agus, ar deireadh, le cruthú luacha laistigh de Ghrúpa FS. Aistriú na sócmhainní sin ó fhochuideachta amháin de chuid Ghrúpa FS chuig fochuideachta eile, ba chinneadh é arbh é ab aidhm dó luach Ghrúpa FS a mhéadú trí fheabhas a chur ar éifeachtúlacht a oibríochtaí, i gcomparáid leis an gcás 'gnó mar is gnách' gan aon athrú ar úinéireacht na sócmhainní (laistigh den ghrúpa). Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb é an cás sin an cás frithfhíorasach ábhartha chun measúnú a dhéanamh ar chomhlíontacht na mbeart atá faoi imscrúdú leis an tástáil MEO (féach roinn 8.1.1.2.2). Ar an iomlán, is é an rud atá tábhachtach le haghaidh na tástála MEO cé acu a bhí nó nach raibh foras ag FS lena chreidiúint, tráth a rinne sé cinneadh na haistrithe sócmhainní a dhéanamh, gur cinneadh brabúsach a bhí ann ar leibhéal Ghrúpa FS, i gcomparáid leis an gcás *status quo* (féach freisin aithris (154)).

(157) Sna foranna seo a leanas (8.1.1.2.2 - 8.1.1.2.4), cuirfidh an Coimisiún an tástáil MEO i bhfeidhm chun measúnú a dhéanamh ar na bearta atá faoi imscrúdú, ar bhonn na fianaise ábhartha a chuirtear i láthair sna staidéir a dtugtar tuairisc orthu i roinn 5.2.3.2. Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar cé acu a chomhlíonann nó nach gcomhlíonann na bearta atá faoi imscrúdú prionsabal MEO.

8.1.1.2.2. Tástáil MEO

(158) Sa roinn seo, déanfaidh an Coimisiún tástáil MEO bunaithe ar bhonn shonraí na staidéar a rinne PwC i mí Aibreáin agus i mí na Nollag 2019 ([102]). Chun críocha na tástála MEO, ríomhfar gnóthachain ghlana na cuideachta sealbhaíochta (FS) mar scairshealbhóir, toisc go gcinntear leis na haistrithe sócmhainní athrú ar luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí agus úinéir bunaidh na sócmhainní a aistríodh (féach aithris (154)). Beidh an Coimisiún ag brath ar an luach cothromais seachas ar an luach fiontair toisc nach bhfuil suim ag infheisteoir príobháideach a insteallann cothromas i bhfochuideachta sa mhéadú ar luach an fhiontair *per se,* ach sa mhéadú ar luach a infheistíochta cothromais dílse i gcaipiteal na cuideachta (féach aithris (160)).

(159) Chun an tástáil MEO a chur chun feidhme ó thaobh na cuideachta sealbhaíochta de (FS) mar scairshealbhóir (aithris (154)), déanfaidh an Coimisiún comparáid idir an méadú ar luach cothromais na bhfochuideachtaí a fhaigheann na sócmhainní (Trenitalia agus FS Logistica) agus an laghdú ar luach cothromais na fochuideachta dar baineadh na sócmhainní sin (RFI) ([103]). Comhlíonann na haistrithe sócmhainní an tástáil MEO má tá an méadú ar luach cothromais na bhfochuideachtaí a fhaigheann na sócmhainní níos airde ná an laghdú ar luach cothromais na fochuideachta a raibh na sócmhainní sin faoina húinéireacht ar dtús, nó cothrom leis an laghdú sin ar a laghad. Dá bhrí sin, sa chás atá idir lámha, measfar go gcomhlíonann na bearta atá faoi imscrúdú an tástáil MEO má chomhlíontar an dá choinníoll seo a leanas:

(a) tá luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí, is iad sin FS Logistica agus Trenitalia, deimhneach;

(b) tá luach an mhéadaithe cothromais ar leibhéal na gcuideachtaí is faighteoirí níos airde ná luach an laghdaithe cothromais ar leibhéal RFI, arb é úinéir bunaidh na sócmhainní, nó fritháiríonn sé an laghdú ar a laghad.

(160) I dteannta a chéile, tugtar le tuiscint leis na coinníollacha dá dtagraítear i bpointí (a) agus (b) d'aithris (159), chun go gcomhlíonfaidh na haistrithe sócmhainní an tástáil MEO, gur leor nach mbeidh laghdú ar luach cothromais ar leibhéal Ghrúpa FS mar thoradh orthu. Thiocfadh laghdú den sórt sin ar luach cothromais i gceachtar de dhá chás.

([102]) Ní sholáthraíonn staidéar E.CA a luacháil féin ar na haistrithe. Déantar measúnú ann ar stóinseacht staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 trí scrúdú a dhéanamh ar íogaireachtaí i leith toimhdí malartacha atá bunaithe ar na réamh-mheastacháin airgeadais i staidéar PwC mhí Aibreáin 2019.

([103]) Ba cheart a thabhairt faoi deara go ndéantar an tástáil MEO ar leithligh i gcás na n-aistrithe i bhfabhar FS Logistica agus Trenitalia. I gcás gach ceann de na haistrithe sin, cuirtear na sócmhainní aistrithe uile dá dtagraítear i ranna 3.2 agus 3.3 san áireamh sa tástáil MEO.

(161) Is é an chéad cheann an cás ina bhfuil luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí diúltach, toisc go bhfuil a bhfiachas níos airde ná luach a sócmhainní. Sa chás sin, d'úsáidfí aon sócmhainn bhreise arna haistriú chuig na cuideachtaí sin chun sealbhóirí fiachais a aisíoc, go páirteach ar a laghad. Dá bhrí sin, is gá luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí a bheith deimhneach (i.e. comhlíonadh choinníoll fhomhír (a) in aithris (159)) chun a léiriú go gcomhlíonann na haistrithe sócmhainní an tástáil MEO, toisc go n-áirithítear leis sin go dtitfidh tairbhí na sócmhainní aistrithe chuig scairshealbhóir na gcuideachtaí sin (is é sin FS) agus ní chuig na cuideachtaí féin mar shealbhóirí fiachais.

(162) An dara cás ina dtiocfadh laghdú ar chothromas, agus nach gcomhlíonfaí an tástáil MEO dá bhrí sin, tarlaíonn sé má ghineann na cuideachtaí is faighteoirí toradh níos ísle ar na sócmhainní sin, toisc gur measa an úsáid a bhaineann siad as na sócmhainní ná a bhaineann an t-úinéir bunaidh. Sa chás sin, dhéanfadh na haistrithe sócmhainní laghdú ar bhrabúis agus, dá bhrí sin, ar luach cothromais ar leibhéal an ghrúpa. Dá bhrí sin, chun go gcomhlíonfaidh na haistrithe sócmhainní an tástáil MEO, is gá nach scriosfaidh siad luach (i.e. coinníoll fhomhír (b) in aithris (159) a chomhlíonadh). Sa chás sin, is argóint bhreise é sineirgí a bheith ann, i.e. torthaí níos airde de bharr sócmhainní a shannadh do na cuideachtaí is faighteoirí seachas iad a fhágáil faoin úinéir bunaidh, rud a thugann suaimhneas maidir leis na dreasachtaí brabúsachta a spreagann na haistrithe sócmhainní.

(163) Tugann an Coimisiún dá aire go ndéantar meastachán i staidéar PwC mhí Aibreáin 2019 ar luach *fiontair* na gcuideachtaí a bhfuil baint acu leis na haistrithe sócmhainní. Mar a chuirtear in iúl i staidéar E.CA (féach roinn 5.2.3.2, foroinn c)), is méadrach iomchuí é an luach fiontair chun a thomhas cé acu atá nó nach bhfuil na hinfheistíochtaí a thuairiscítear in aithrisí (86) agus (87), is féidir a dhéanamh de bharr na n-aistrithe sócmhainní, brabúsach. Is é is cúis leis sin go dtéann na hinfheistíochtaí sin chun tairbhe don chuideachta ar an iomlán, ní do shealbhóirí fiachais ná do scairshealbhóirí go sonrach. Mar sin féin, is é an rud atá tábhachtach le haghaidh na tástála MEO dearcadh na cuideachta sealbhaíochta (FS) mar scairshealbhóir (féach aithrisí (158) agus (159)). Measann an Coimisiún go bhfuil níos mó spéise ag rannpháirtíocht phríobháideach a insteallann cothromas i bhfochuideachta (i.e. an tagarmharc chun measúnú a dhéanamh ar iompraíocht rannpháirtíochta FS sa chás atá idir lámha – féach aithris (154)) sa mhéadú ar luach a hinfheistíochta cothromais dílse i gcaipiteal na fochuideachta ná sa mhéadú ar luach fiontair na fochuideachta ([104]) *per se*. Braitheann luach bun cothromais den sórt sin ar luach fiontair na fochuideachta agus ar an méid fiachais atá ag an bhfochuideachta. Dá bhrí sin, fiú má thagann méadú ar luach fiontair na fochuideachta mar thoradh ar an instealladh cothromais, d'fhéadfadh méadú den sórt sin dul chun tairbhe do shealbhóirí fiachais seachas don rannpháirtíocht má tá an fiachas níos airde ná an luach fiontair. Dá réir sin, measann an Coimisiún nach féidir, ar an iomlán, an luach fiontair a úsáid go díreach chun an tástáil MEO a chur i bhfeidhm; ina ionad sin, is é an mhéadracht iomchuí atá le húsáid luach *cothromais na bhfochuideachtaí is faighteoirí chomh maith le luach cothromais* úinéir bunaidh na sócmhainní.

(164) Tugann an Coimisiún dá aire go bhféadfadh sé a bheith indéanta sa chleachtas an luach cothromais a ríomh trí luach an ghlanfhiachais de réir na leabhar a dhealú ón luach fiontair, más neastachán maith ar a mhargadhluach é luach an fhiachais de réir na leabhar. ([105]) Is féidir a mheas gur neastachán maith ar a mhargadhluach é luach an fhiachais de réir na leabhar má fhreagraíonn an ráta úis a íocann cuideachta ar an bhfiachas (nua agus reatha) d'acmhainneacht creidmheasa reatha na cuideachta sin. Mar shampla, tá margadhluach fiachais cuideachta níos ísle ná a luach de réir na leabhar má tháinig meath ar acmhainneacht creidmheasa na cuideachta i gcomparáid leis an tráth a tabhaíodh an fiachas, óir ghearrfadh an margadh ráta úis níos airde ar an gcuideachta sin as aon fhiachas nua. Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar inchreidteacht na toimhde go bhfuil margadhluach an fhiachais níos ísle ná luach an fhiachais de réir na leabhar i gcás FS Logistica agus Trenitalia araon in aithrisí (165) agus (168).

(165) Maidir le haistriú sócmhainní chuig Trenitalia, tugann an Coimisiún dá aire, tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú, go raibh Trenitalia i ngreim ag tréimhse anáis airgeadais, cé nár chuideachta i gcruachás í de réir bhrí na dTreoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu ([106]). Go deimhin, bhí caillteanais á dtuairisciú ag Trenitalia sna 5 bliana roimh an aistriú sócmhainní ([107]) agus bhí sé ag streachailt ó thaobh airgeadais de agus bhí athchaipitliú de dhíth air. I gcás cuideachtaí sa chás sin, is gnách go ndéanann luach an fhiachais de réir na leabhar rómheastachán ar mhargadhluach a bhfiachais, toisc gur mó an riosca ghabhann leis an sreabhadh airgid todhchaí atá bainteach le fiachas agus dá bhrí sin go bhfuil luach láithreach níos ísle acu (féach aithris (164)). Dá bhrí sin, ní bheadh sé

([104]) Is éard is luach fiontair cuideachta ann suim luach a cothromais agus a fiachais nó, ar bhonn coibhéiseach leis sin, an luach a eascraíonn as oibriú sócmhainní cuideachta.

([105]) Is ionann margadhluach ionstraime fiachais agus luach láithreach an tsreabhaidh airgid todhchaí a bhaineann leis an ionstraim fiachais sin (is é sin aisíocaíochtaí fiachais agus rátaí úis), arna ríomh agus úsáid á baint as ráta lascaine a fhreagraíonn don riosca a ghabhann leis an ionstraim sin agus acmhainneacht creidmheasa an fhéichiúnaí.

([106]) *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 ghnólachtaí neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu (IO C 249, 31.7.2014, lch. 1).

([107]) Bhreac Trenitalia glanioncam diúltach (in EUR milliúin): 18,7 in 2003, 327,7 in 2004, 631,7 in 2005, 1 989,4 in 2006 agus 402,6 in 2007. Foinsí: CapitaliQ, FS.

iomchuí luach cothromais Trenitalia a ríomh trí luach an ghlanfhiachais de réir na leabhar a dhealú óna luach fiontair. I gcás cuideachtaí amhail Trenitalia, tráth a dhéantar na cinntí na sócmhainní a aistriú, is dócha go bhfuil luach an fhiachais de réir na leabhar níos airde ná a margadhluach, rud as a dtagann gannmheastachán ar luach an chothromais agus conclúid a d'fhéadfadh a bheith earráideach maidir le comhréireacht neamh-mhargaidh an aistrithe sócmhainní.

(166) Dá bhrí sin, bainfidh an Coimisiún úsáid as staidéar PwC mhí na Nollag 2019 chun measúnú a dhéanamh ar chomhréireacht mhargaidh an aistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia. Mar a chuirtear in iúl i roinn 5.2.3.2, déantar meastachán sa staidéar sin ar luach cothromais RFI agus Trenitalia trí úsáid a bhaint as samhail an tsreabhaidh airgid lascainithe chuig cothromas. Murab ionann agus an modh dá dtagraítear in aithris (164), ceanglaítear le samhail an tsreabhaidh airgid lascainithe chuig cothromas réamhaisnéisí sainráite ar an sreabhadh airgid maoiniúcháin, i.e. eisiúint fiachais, aisíocaíochtaí fiachais agus costais ráta úis. Dá réir sin, i gcomparáid leis an modh dá dtagraítear in aithris (164), tá samhail an tsreabhaidh airgid lascainithe chuig cothromais níos iomchuí do chuideachta a thuairiscíonn caillteanais amhail Trenitalia, toisc nach sochreidte an toimhde go mbeadh margadhluach fiachais tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú comhchosúil leis an luach de réir na leabhar.

(167) Mar a chuirtear in iúl in aithris (93), sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní, is é an meastachán a dhéantar le staidéar PwC mhí na Nollag 2019 go bhfuil luach deimhneach cothromais ann i gcás Trenitalia, atá EUR 138,1 milliún níos airde ná mar a bheadh sa chás nach ndéantar na haistrithe sin. Tá luach measta cothromais RFI deimhneach freisin; tá an luach sin EUR 16,7 milliún níos ísle ná mar atá sa chás nach ndéantar an t-aistriú sócmhainní Ar an iomlán, sonraítear sna meastacháin sin gur cruthaíodh EUR 121,4 milliún (EUR 138,1 milliún lúide EUR 16,7 milliún) de ghlanluach scairshealbhóra ar leibhéal Ghrúpa FS mar thoradh ar an aistriú sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia.

(168) Maidir le haistriú sócmhainní chuig FS Logistica, measann an Coimisiún go bhfuil na toimhdí dá dtagraítear in aithris (164) inchreidte i gcás RFI agus FS Logistica. Is é is cúis leis sin go raibh na cuideachtaí sin i gcéim chobhsaí agus i gcéim fáis, faoi seach, tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú. Sa chás sin, is coimeádach an rud é an luach cothromais a ríomh trí úsáid a bhaint as an modh dá dtagraítear in aithris (164) toisc nach gcuirtear san áireamh ann an t-insreabhadh fiachais dóchúil is gá chun fás na cuideachta a mhaoiniú.

(169) Dá bhrí sin, chun an tástáil MEO a chur i bhfeidhm maidir leis na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica, ríomhann an Coimisiún luach cothromais an dá chuideachta trí luach a nglanfhiachais de réir na leabhar a dhealú óna luach fiontair, mar a ndearnadh meastachán air i staidéar PwC mhí Aibreáin 2019.

(170) Léirítear sna ríomhanna sin gur ghin na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica méadú EUR 14,1 milliún ar luach cothromais Ghrúpa FS. Tá an méadú sin ina thoradh ar luach cothromais EUR 26 mhilliún ([108]) a chruthaigh FS Logistica agus ar chaillteanas cothromais EUR 11,9 milliún ([109]) ag RFI. Tugann an Coimisiún dá aire go n-eascraíonn an toradh sin as an luach fiontair níos airde sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní i leith an cháis ina bhfágtar na sócmhainní le RFI (féach aithris (88)). Is iad seo a leanas na cúiseanna: (i) ríomhtar luach cothromais FS Logistica mar an difríocht idir a luach fiontair agus luach a ghlanfhiachais de réir na leabhar agus (ii) fanann luach an ghlanfhiachais de réir na leabhar mar an gcéanna sa chás iarbhír agus sa chás frithfhíorasach. Ar an iomlán, deimhníonn an toradh sin go bhfuil na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica i gcomhréir leis an margadh, toisc go raibh coinne leis go mbeadh méadú foriomlán ar luach cothromais Ghrúpa FS mar thoradh orthu.

([108]) Is é luach cothromais FS Logistica an difríocht idir a luach fiontair (i.e. EUR 82 mhilliún sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní agus EUR 56 mhilliún sa chás nach ndéantar aistrithe sócmhainní – féach aithris (88)) agus a ghlanfhiachas EUR 12,7 milliún (foinse: clár comhardaithe FS Logistica). Is é an toradh atá air sin luach cothromais EUR 69,3 milliún sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní agus EUR 43,3 milliún sa chás nach ndéantar aistrithe sócmhainní, rud a thugann le tuiscint gur tháinig méadú EUR 26 mhilliún ar luach cothromais FS Logistica mar gheall ar an aistriú sócmhainní.

([109]) Is é luach cothromais RFI an difríocht idir a luach fiontair (i.e. EUR 2 222,1 milliún sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní agus EUR 2 234 mhilliún sa chás nach ndéantar aistrithe sócmhainní – féach aithris (88)) agus a ghlanfhiachas EUR - 1 091 mhilliún (foinse: clár comhardaithe RFI). Is é an toradh atá air sin luach cothromais EUR 3 313,1 milliún sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní agus EUR 3 325 mhilliún sa chás nach ndéantar aistrithe sócmhainní, rud a thugann le tuiscint gur tháinig laghdú EUR 11,9 milliún ar luach cothromais RFI mar gheall ar an aistriú sócmhainní chuig FS Logistica.

(171) Sonraítear leis na luachanna a ríomhtar in aithrisí (167) agus (170) go bhfuil luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí deimhneach agus gur tháinig méadú air freisin de thoradh na n-aistrithe sócmhainní, i ngeall ar chumas níos fearr na gcuideachtaí is faighteoirí na sócmhainní a úsáid (féach aithrisí (86) agus (87)). Léirítear sna torthaí sin go gcomhlíontar an dá choinníoll chun an tástáil MEO, a leagtar amach in aithris (159) a chomhlíonadh. Thairis sin, tugann an Coimisiún faoi deara go dtacaíonn na torthaí sin leis an gconclúid go n-eascraíonn glanéifeacht dheimhneach ar leibhéal Ghrúpa FS as an méadú ar luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí agus as an gcaillteanas i luach cothromais RFI. Mar a chuirtear in iúl in aithris (159), is tásc breise méadú den sórt sin ar an luach cothromais ar leibhéal Ghrúpa FS gur iompair FS é féin mar oibreoir margaidh agus cinneadh á dhéanamh aige na haistrithe sócmhainní a chur chun feidhme.

(172) Ar deireadh, chun teacht ar an gconclúid go gcomhlíonann na bearta sócmhainní atá faoi imscrúdú an tástáil MEO, is gá don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar inchreidteacht na staidéar as a dtagann na torthaí sin. Dá bhrí sin, i roinn 8.1.1.2.3, déanfaidh an Coimisiún measúnú criticiúil ar na toimhdí is bun le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019 agus tiocfaidh sé ar chonclúid maidir le cé acu a chomhlíonann nó nach gcomhlíonann na haistrithe sócmhainní prionsabal MEO.

8.1.1.2.3. Tástáil MEO: anailísí stóinseachta agus íogaireachta

(173) Sa roinn seo, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar na modheolaíochtaí agus ar na toimhdí is bun le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019. Maidir leis na modheolaíochtaí, tugann an Coimisiún faoi deara go mbaineann staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019 úsáid as modheolaíochtaí aitheanta a úsáidtear go coitianta chun meastachán a dhéanamh ar luach fiontair agus luach cothromais cuideachta, faoi seach. Dá réir sin, measann an Coimisiún go bhfuil sé réasúnach agus iomchuí an tástáil MEO a bhunú ar na modheolaíochtaí sin.

(174) Maidir leis na toimhdí is bun le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019, tagraíonn siad do na critéir a úsáidtear chun meastachán a dhéanamh ar leibhéal cothromais na gcuideachtaí atá rannpháirteach sna haistrithe sócmhainní. Go sonrach, tugann an Coimisiún dá aire go mbraitheann staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019 ar **réamh-mheastacháin airgeadais** agus go ndéantar toimhdí áirithe iontu maidir le **paraiméadair luachála** (i.e. ráta lascaine agus luach intreach). Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar an dá cheann sa chuid eile den roinn seo.

(175) Maidir leis na **réamh-mheastacháin airgeadais,** maíonn an Iodáil gur athchruthaíodh iad – tar éis dháta na n-aistrithe sócmhainní – ar bhonn thuairimí na bainistíochta agus na faisnéise a bhí ar fáil, agus ar bhonn na bhforbairtí a bhí intuartha, tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú. Rinne an Coimisiún measúnú ar an maíomh sin, trí scrúdú a dhéanamh ar dhoiciméid inmheánacha Ghrúpa FS agus trí imscrúdú críochnúil a dhéanamh ar an bpróiseas lenar gineadh na réamh-mheastacháin airgeadais athchruthaithe *ex post*.

(176) Chinn an Coimisiún go bhfuil na réamh-mheastacháin sin bunaithe ar phleananna gnó inmheánacha, le haghaidh bhlianta tosaigh na réamh-mheastachán. Go sonrach, tá réamh-mheastacháin airgeadais do Trenitalia agus RFI le haghaidh na tréimhse 2008–2011 i bPlean Gnó 2007–2011 an 17 Bealtaine 2007 ([110]). I dTábla 11 déantar comparáid idir réamh-mheastacháin ioncaim agus bhrabúis Phlean Gnó 2007–2011 (mar a shainítear le EBITDA, i.e. tuilleamh roimh ús, cánacha, dímheas agus amúchadh) agus iad siúd a chuirtear i láthair i staidéar PwC mhí na Nollag 2019 (sonraí in EUR milliúin).

Tábla 11

Comparáid idir EBITDA agus na hioncaim a réamh-mheasadh faoi Phlean Gnó 2007-2011 agus staidéar PwC mhí na Nollag 2019 arna n-úsáid le haghaidh na tástála MEO

Cuideachta	Réamh-mheastachán	Foinse	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Ioncaim	Plean Gnó 2007–2011	6 048	6 481	7 171	8 110
		Staidéar PwC mhí na Nollag 2019	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	Plean Gnó 2007–2011	710	1 208	1 681	2 319
		Staidéar PwC mhí na Nollag 2019	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Ioncaim	Plean Gnó 2007–2011	2 888	3 003	3 185	3 424
		Staidéar PwC mhí na Nollag 2019	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	Plean Gnó 2007–2011	224	304	423	565
		Staidéar PwC mhí na Nollag 2019	54	- 101	359	503

([110]) Féach aithris (18).

I gcás Trenitalia agus RFI araon, léirítear i dTábla 11, i gcás ioncaim agus brabúis araon (EBITDA), go bhfuil na réamh-mheastacháin i staidéar PwC mhí na Nollag 2019 níos ísle ná mar atá i bPlean Gnó 2007–2011 ([111]). Ar an gcúis sin, measann an Coimisiún go bhfuil na réamh-mheastacháin i staidéar PwC mhí na Nollag 2019 coimeádach, toisc go dtugann ioncaim agus brabúis níos ísle le tuiscint go bhfuil luach cothromais na cuideachta níos ísle.

(177) Maidir leis na blianta ó 2011 go 2018, braitheann staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019 ar thoimhdí atá bunaithe ar an bhfaisnéis agus na straitéisí bainistíochta a bhí ar fáil, agus ar na forbairtí a bhí intuartha, tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú. Go sonrach, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil na haisíocaíochtaí fiachais i staidéar PwC mhí na Nollag 2019 comhsheasmhach leis an gcineál oibleagáidí fiachais a tuairiscíodh ar na cláir chomhardaithe is déanaí atá ar fáil roimh na haistrithe sócmhainní. Maidir le hioncaim, le staidéar PwC mhí na Nollag 2019 réamh-mheasadh laghdú in 2013–2015 chun a chur san áireamh go dtiocfadh iomaitheoir isteach i margadh iarnróid ardluais na hIodáile agus go raibh coinne lena leathnú ann. ([112]) Measann an Coimisiún gur toimhde réasúnach é sin, as a dtagann luach cothromais níos coimeádaí i gcomparáid leis an toimhde go mbeidh ioncam seasmhach nó ioncam méadaitheach ann sa tréimhse 2013–2015.

(178) Tugann an Coimisiún faoi deara, i measc na gcritéar chun meastachán a dhéanamh ar luach cothromais na gcuideachtaí atá rannpháirteach sna haistrithe sócmhainní (féach aithris (173)), go bhfuil **toimhdí luachála** ann is bun le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019, is iad sin an ráta lascaine agus an luach intreach. Maidir le staidéar PwC mhí Aibreáin 2019, tugann an Coimisiún faoi deara go ndearnadh WACC agus an costas cothromais, i.e. na rátaí lascaine chun an luach fiontair agus an luach cothromais a fháil, a chinneadh i gcomhréir le cleachtas margaidh agus teoiric airgeadais ([113]). Measann an Coimisiún freisin gurb iomchuí an mhodheolaíocht chun an luach intreach a ríomh, toisc go mbraitheann sí ar ghnáthfhoirmle fáis Gordon ([114]).

(179) Tugann an Coimisiún dá aire go n-éilíonn na rátaí lascaine agus an luach intreach tuilleadh toimhdí maidir le paraiméadair áirithe.

(180) Maidir le rátaí lascaine, tuairiscítear i dTábla 12 na paraiméadair chun meastachán a dhéanamh ar WACC agus ar chostas cothromais, arb iad na rátaí lascaine ábhartha iad chun measúnú a dhéanamh ar na haistrithe sócmhainní i bhfabhar FS Logistica agus Trenitalia, faoi seach ([115]). Chun meastachán a dhéanamh ar na paraiméadair sin, úsáideann an Iodáil na sonraí ábhartha ar leibhéal an mhargaidh ([116]) agus ar leibhéal na cuideachta ([117]) a bhí ar fáil tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú. Ós rud é go ríomhtar na rátaí lascaine ar bhonn sonraí ó fhoinsí iomchuí ar leibhéal an mhargaidh agus ar leibhéal na cuideachta tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú, measann an Coimisiún go bhfuil a luach réasúnta.

Tábla 12

Paraiméadair chun costas cothromais agus WACC a chinneadh

Foirmle	Paraiméadar	Aistrithe RFI - FS Logistica		Aistriú RFI - Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	**Costas cothromais**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Ráta saor ó riosca	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Béite	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) An t-aon eisceacht is ea luach EBITDA in 2008. Mar sin féin, i gcaitheamh na 4 bliana a chumhdaítear leis an bplean, tá suim luachanna bliantúla EBITDA a chuirtear i láthair i staidéar PwC mhí na Nollag 2019 EUR 1,3 billiún níos ísle ná mar atá i bPlean Gnó 2007-2011.

([112]) Bunaíodh an chuideachta Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A i mí na Nollag 2006, roimh thráth na n-aistrithe sócmhainní.

([113]) Déantar WACC a chinneadh mar mheán ualaithe an chostais cothromais agus an chostais iarchánach fiachais, ina bhfuil na hualuithe cothrom le struchtúr caipitil na gcuideachtaí atá rannpháirteach sna haistrithe. Is éard atá sa chostas cothromais suim an ráta saor ó riosca, an bhisigh riosca tíre agus thoradh an bhéite stoic agus an bhisigh riosca cothromais. Is éard atá sa chostas fiachais suim an ráta saor ó riosca agus an bhisigh fiachais, rud a fhreagraíonn don riosca a ghabhann leis na cuideachtaí atá rannpháirteach san idirbheart.

([114]) Féach aithrisí (85) agus (92).

([115]) Mar a mhínítear in aithris (166), braitheann an Coimisiún ar staidéar PwC mhí na Nollag 2019 chun measúnú a dhéanamh ar na **haistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia**. Chun meastachán a dhéanamh ar luach cothromais RFI agus Trenitalia, úsáidtear samhail an tsreabhaidh airgid lascainithe chuig cothromas sa staidéar seo, arb é an costas cothromais an ráta lascaine ábhartha ina leith (féach roinn 5.2.3.2, foroinn b). I gcás na **n-aistrithe sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica**, mar a mhínítear in aithris (169), chuir an Coimisiún san áireamh na sonraí a chuirtear i láthair i staidéar PwC mhí Aibreáin 2019. Déantar meastachán sa staidéar sin ar luach fiontair RFI agus FS Logistica trí úsáid a bhaint as samhail an tsreabhaidh airgid lascainithe chuig an ngnólacht, arb é WACC an ráta lascaine ábhartha ina leith (féach roinn 5.2.3.2, foroinn a).

([116]) Is é sin rátaí bannaí rialtas na hIodáile, an bhéite agus bisigh fiachais piarchuideachtaí chun meastachán a dhéanamh ar ráta saor ó riosca, béite agus costas fiachais na gcuideachtaí atá rannpháirteach sna haistrithe sócmhainní faoi seach.

([117]) Go sonrach, an cóimheas fiachais/cothromais, rud a úsáidtear chun meastachán a dhéanamh ar ualaí fiachais agus cothromais in WACC na gcuideachtaí atá rannpháirteach sna haistrithe sócmhainní.

Foirmle	Paraiméadar	Aistrithe RFI - FS Logistica		Aistriú RFI - Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Biseach riosca cothromais ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Biseach breisiúcháin	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1-F)	Costas fiachais	4,33 %	4,66 %		
E	Biseach fiachais	0,80 %	1,74 %		
F	Ráta cánach	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**WACC**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) *Meánfhigiúirí don Rannóg Lasta agus don Rannóg Paisinéirí is ea an bhéite agus an biseach breisiúcháin

(181) Maidir leis an luach intreach, braitheann an luach sin ar an ráta lascaine, a ndearna an Coimisiún measúnú air in aithris (180), agus ar ráta fáis buan na mbrabús. Maidir le ráta fáis buan na mbrabús, toimhdítear le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019 go mbeidh ráta fáis 2 % ann i gcás na dtrí chuideachta atá rannpháirteach sna haistrithe sócmhainní, i gcomhréir le sprioc an Bhainc Ceannais Eorpaigh maidir le boilsciú ([119]). Measann an Coimisiún go bhfuil toimhde den sórt sin réasúnta, toisc go bhfuil sé i gcomhréir le cleachtas an mhargaidh. ([120])

(182) Chun comhthacú lena mheasúnú ar pharaiméadair staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019, d'fhíoraigh an Coimisiún íogaireacht na dtorthaí tástála MEO freisin trí thoimhdí malartacha a chur i bhfeidhm. Is é is cuspóir don anailís íogaireachta a chinneadh cé hiad na luachanna de na rátaí lascaine agus den ráta fáis buan a d'fhágfadh go dteipfeadh ar an tástáil MEO. Mar a chuirtear in iúl in aithris (162), tugann an Coimisiún dá aire go gcomhlíonfadh na bearta atá faoi imscrúdú an tástáil MEO fiú sa dianchás gan sineirgí, i.e. i gcás ina nginfeadh na sócmhainní na torthaí céanna agus inarb ionann luach dóibh dá bhrí sin gan beann ar a n-úinéireacht, ar choinníoll go mbeadh luach cothromais na gcuideachtaí is faighteoirí deimhneach. Dá bhrí sin, cinnfidh an Coimisiún luachanna criticiúla na rátaí lascaine agus an ráta fáis bhuain, is iad sin luachanna na bparaiméadar sin i gcás nach bhfuil na haistrithe sócmhainní brabúsach a thuilleadh toisc go bhfuil luach na ngnóthachan cothromais ar leibhéal na gcuideachtaí is faighteoirí níos ísle ná na caillteanais chothromais ar leibhéal RFI. Déanfaidh an Coimisiún measúnú ansin ar cé acu atá nó nach bhfuil na luachanna criticiúla sin ina roghanna malartacha réasúnta ar na paraiméadair a thoimhdítear i staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019. Mar a mhíneofar in aithrisí (183) go (186), is é cinneadh an Choimisiúin nach roghanna malartacha réasúnta iad na luachanna criticiúla mar thásc chun measúnú a dhéanamh ar stóinseacht an dá staidéar.

(183) Maidir leis an luach intreach, tugann an Coimisiún faoi deara dá airde an ráta fáis buan i bhfoirmle fáis Gordon, is ea is airde an luach cothromais sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní agus sa chás nach ndéantar iad agus is airde an laghdú ar chothromas RFI agus an méadú ar chothromas na gcuideachtaí is faighteoirí ([121]). Dá bhrí sin, ós rud é go meastar le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019 go bhfuil éifeacht dhearfach ag na haistrithe sócmhainní ar na brabúis ar leibhéal Ghrúpa FS (aithris (171)), ní mór leibhéal criticiúil an ráta fáis bhuain ag a n-imíonn na brabúis sin a bheith níos ísle i gcás na gcuideachtaí is faighteoirí agus níos airde i gcás RFI,

([118]) Sna colúin 'Aistriú RFI - FS Logistica', baineann an biseach riosca cothromais go sonrach leis an Iodáil, i.e. ionchorpraítear inti biseach riosca tíre na hIodáile.

([119]) Féach e.g. https://www.ecb.europa.eu/mopo/html/index.ga.html#:~:text=We%20take%20decisions%20on%20monetary,inflation%20at%20our%202%25%20target.

([120]) Féach mar shampla https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, roinn 3.

([121]) Éifeacht an ráta fáis bhuain ar an difríocht i luach cothromais sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní agus sa chás nach ndéantar iad, is éifeacht den dara hord í i gcomparáid leis an éifeacht ar an luach cothromais i ngach cás. Is é an chúis atá leis sin go bhfuil an t-athrú ar an luach cothromais faoi thionchar bhrabúsacht fhadtéarmach éagsúil na gcuideachtaí sa dá chás, a gcuirtear an ráta fáis buan i bhfeidhm ina leith. Dá réir sin, tá an ráta fáis buan mar an gcéanna sa dá chás.

i gcomparáid leis an toimhde a dhéantar sna staidéir sin. Agus ráta fáis buan na gcuideachtaí is faighteoirí á shocrú ag 2 %, mar a thoimhdítear sna staidéir, is iad seo a leanas measatacháin an Choimisiúin ar rátaí fáis buana criticiúla RFI ([122]):

(a) maidir leis na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica, ráta 9 % seachas 2 % mar a thoimhdítear sna staidéir;

(b) maidir leis an aistriú sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia, ráta 10,9 % seachas 2 % mar a thoimhdítear sna staidéir.

Measann an Coimisiún go bhfuil rátaí fáis buana criticiúla RFI ró-ard ar dhá chúis ar a laghad. Ar an gcéad dul síos, tá siad níos airde ná na méadrachtaí a úsáidtear de ghnáth sa chleachtas margaidh chun an ráta fáis buan a pharaiméadrú, is é sin ráta fáis olltáirgeacht intíre na hIodáile a bhfuil coinne leis agus sprioc an Bhainc Ceannais Eorpaigh maidir le boilsciú (aithris (181)). Ar an dara dul síos, fiú dá bhféadfaí na rátaí arda fáis buana sin a bhaint amach, bheadh caiteachas caipitiúil níos airde ag teastáil uathu ná mar a thoimhdítear faoi láthair i staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019. Toimhdítear sna staidéir sin go bhfuil caiteachas caipitiúil atá cothrom le dímheas in ann tacú le ráta fáis buan 2 %. Chun tacú le ráta fáis 9 % go 10,9 %, is dócha go mbeadh gá le caiteachas caipitiúil níos airde. Leis an gcaiteachas caipitiúil níos airde sin, laghdófaí an luach intreach, rud a dhéanfadh frithchothromú ar an éifeacht a bheadh ag an toimhde maidir le ráta fáis níos airde. Ar an iomlán, measann an Coimisiún gur stóinseach iad torthaí staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019, a bhí ag brath ar ráta fáis buan 2 % RFI in ionad 9 % (i gcás an aistrithe chuig FS Logistica) agus 10,9 % (i gcás an aistrithe chuig Trenitalia).

(184) Maidir leis na rátaí lascaine, tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil an éifeacht a ghabhann le méadú ar a leibhéal contrártha leis an éifeacht a ghabhann le méadú ar an ráta fáis buan. Dá bhrí sin, dá airde an ráta lascaine is ea is ísle an luach cothromais sa chás ina ndéantar na haistrithe sócmhainní agus sa chás nach ndéantar iad, agus is ísle freisin an laghdú ar chothromas RFI agus an méadú ar chothromas na gcuideachtaí is faighteoirí ([123]) Dá bhrí sin, de réir na loighce céanna atá in aithris (183), leibhéal criticiúil na rátaí lascaine a fhágfaidh nach mbeidh na haistrithe sócmhainní brabúsach a thuilleadh, ní mór é a bheith níos airde i gcás na gcuideachtaí is faighteoirí agus níos ísle i gcás RFI, i gcomparáid leis an toimhde a rinneadh i staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019.

(185) Measann an Coimisiún gur measatacháin choimeádacha iad na rátaí lascaine a thoimhdítear le haghaidh na gcuideachtaí is faighteoirí, is iad sin FS Logistica agus Trenitalia. Is é is cúis leis sin go bhfuil na rátaí lascaine sin níos airde i gcomparáid leis an luach a leanann as an sainmhíniú atá orthu de réir an téacsleabhair (féach fonóta 119), toisc gur áiríodh paraiméadair bhreise iontu. Go sonrach, maidir le WACC chun measúnú a dhéanamh ar na haistrithe ó RFI chuig FS Logistica, cuirtear biseach riosca tíre na hIodáile san áireamh ann trína thoimhdiú gurb é an ráta saor ó riosca é an ráta ar bhannaí rialtais na hIodáile agus trí bhiseach riosca tíre a chur leis an mbiseach riosca cothromais, bíodh is gur leordhóthanach gan ach ceann amháin den dá eilimint sin a chur san áireamh. Maidir leis an gcostas cothromais a úsáidtear sa mheasúnú ar an aistriú ó RFI chuig Trenitalia, áirítear ann biseach riosca breisiúcháin (féach Tábla 12) nach bhfeictear sa sainmhíniú ar chostas cothromais de réir an téacsleabhair (féach fonóta 119). Ós cuimse uachtair WACC é an cur chuige sin cheana féin i gcás na gcuideachtaí is faighteoirí, ní dhéanfaidh an Coimisiún an anailís íogaireachta dá dtagraítear in aithris (183) ach amháin ó thaobh RFI de, tríd an ráta lascaine criticiúil a chinneadh i riocht agus go dtiocfaidh a chaillteanais chothromais chun bheith cothrom le gnóthachain chothromais na gcuideachtaí is faighteoirí. Is iad seo a leanas na measatacháin a rinne an Coimisiún ar na rátaí lascaine criticiúla sin ([124]):

(a) maidir leis an aistriú sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica, WACC 6,8 % seachas 11,74 % mar a thoimhdítear sna staidéir;

([122]) Chun measatachán a dhéanamh ar luach criticiúil **ráta fáis buan RFI** úsáideann an Coimisiún na réamh-mheastacháin airgeadais chéanna, chomh maith leis na luachanna céanna de na paraiméadair ábhartha eile a shainaithnítear i staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019, chun measatachán a dhéanamh ar luach cothromais RFI. Ina theannta sin, ní athraíonn an Coimisiún aon cheann de na paraiméadair ná na réamh-mheastacháin airgeadais lena gcinntear luach cothromais Trenitalia agus FS Logistica. Dá bhrí sin, fanann na luachanna sin mar an gcéanna leo siúd i staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019. Is é luach criticiúil ráta fáis buan RFI an réiteach ar chothromóid ina bhfuil luach cothromais RFI ar thaobh amháin, nach mbraitheann ach ar pharaiméadar anaithnid amháin (i.e. an ráta fáis buan), agus luach cothromais Trenitalia/FS Logistica ar an taobh eile (i.e. na luachanna a mheastar le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019).

([123]) Déanann ráta lascaine níos airde laghdú ar luach reatha na gcaillteanas agus na ngnóthachan sreabhaidh airgid a fhabhraíonn chuig RFI agus chuig na cuideachtaí is faighteoirí, faoi seach. Ina theannta sin, laghdaíonn sé an luach intreach arna ríomh agus úsáid á baint as foirmle fáis Gordon.

([124]) Chun measatachán a dhéanamh ar luach criticiúil **ráta lascaine** RFI, úsáideann an Coimisiún na réamh-mheastacháin airgeadais chéanna, chomh maith leis na luachanna céanna de na paraiméadair ábhartha eile a shainaithnítear i staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019, chun measatachán a dhéanamh ar luach cothromais RFI. Ina theannta sin, ní athraíonn an Coimisiún aon cheann de na paraiméadair ná na réamh-mheastacháin airgeadais lena gcinntear luach cothromais Trenitalia agus FS Logistica. Dá bhrí sin, fanann na luachanna sin mar an gcéanna leo siúd i staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019. Is é luach criticiúil ráta lascaine RFI an réiteach ar chothromóid ina bhfuil luach cothromais RFI ar thaobh amháin, nach mbraitheann ach ar pharaiméadar anaithnid amháin (i.e. an ráta lascaine), agus luach cothromais Trenitalia/FS Logistica ar an taobh eile (i.e. na luachanna a mheastar le staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019).

(b) maidir leis an aistriú sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia, costas cothromais 3,4 % seachas 11,62 % mar a thoimhdítear sna staidéir.

Measann an Coimisiún go bhfuil na luachanna criticiúla WACC agus costais cothromais sin ró-íseal ar na cúiseanna seo a leanas. Maidir leis an gcostas cothromais, measann an Coimisiún go bhfuil cuimse íochtair 7 % ann, rud atá i bhfad os cionn an chostais chriticiúil cothromais 3,4 %. I gcomhréir leis an gcleachtas margaidh, ríomhtar an meastachán sin ar an gcuimse íochtair ar bhonn an mhodha atá i bhfonóta 119 agus toimhdítear leis gurb é 4,4 % an ráta saor ó riosca (móide biseach riosca tíre) ([125]), gurb é 4,79 % an biseach riosca cothromais ([126]) agus gurb é 0,54 an bhéite. ([127]) Maidir le WACC, braitheann an Coimisiún ar luach 6,87 %. Tá an luach sin an-ghar don WACC criticiúil de 6,8 % atá i bpointe (a), ach rinneadh é a mheas faoin toimhde choimeádach gurb í 0 % an biseach fiachais ([128]). Dá bhrí sin, má ghlactar leis go bhfuil luachanna malartacha WACC bunaithe ar shonraí margaidh a bhí ar fáil tráth a rinneadh na cinntí na sócmhainní a aistriú, is é cinneadh an Choimisiúin go gcomhlíonann na haistrithe sócmhainní prionsabal MEO.

(186) Ar an iomlán, measann an Coimisiún go bhfuil na réamh-mheastacháin airgeadais agus na toimhdí luachála atá mar bhonn taca faoin tástáil MEO inchreidte agus go bhfuil údar maith leo. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil torthaí na tástála MEO stóinseach i leith toimhdí luachála coimeádacha malartacha.

8.1.1.2.4. Conclúid maidir le cur i bhfeidhm na tástála MEO

(187) Ar an iomlán, deimhnítear leis an measúnú a rinne an Coimisiún ar mhodheolaíocht, ar réamh-mheastacháin airgeadais agus ar pharaiméadair staidéir PwC mhí Aibreáin agus mhí na Nollag 2019, agus ar sheiceálacha stóinseachta na dtoimhdí is bun leo agus ar na torthaí atá iontu, go bhfuil na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig FS Logistica agus Trenitalia i gcomhréir leis an margadh.

(188) Ós rud é go raibh na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica i gcomhréir le dálaí an mhargaidh, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go mbeadh na haistrithe sin curtha chun feidhme ag aon oibreoir príobháideach a mbeadh cúiseanna brabúsachta amháin á spreagadh. Fágann sé sin nár thug na bearta atá faoi imscrúdú buntáiste eacnamaíoch de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE do Trenitalia agus FS Logistica.

8.1.1.3. An chonclúid maidir le cabhair a bheith ann

(189) Mar a shonraítear in aithris (188), measann an Coimisiún nach bhfuil buntáiste eacnamaíoch i bhfabhar Trenitalia agus FS Logistica i gceist leis na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica. Ós rud é go bhfuil coinníollacha Airteagal 107(1) CFAE carnach, ní gá a mheasúnú dá bhrí sin an raibh acmhainní Stáit i gceist leis na haistrithe sin, an raibh siad inleagtha ar Stát na hIodáile, an raibh siad roghnaitheach, ar shaobh siad iomaíocht nó ar bhagair siad iomaíocht a shaobhadh, nó an ndearna siad difear do thrádáil idir na Ballstáit.

9. **CONCLÚID**

(190) Mar a shonraítear in aithris (189), is é conclúid an Choimisiúin nár thug na haistrithe sócmhainní ó RFI chuig Trenitalia agus FS Logistica buntáiste eacnamaíoch do Trenitalia agus FS Logistica, agus, dá bhrí sin, nach státchabhair atá iontu de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Ní státchabhair i bhfabhar Trenitalia S.p.A. de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE é an beart arb é a bhí ann 31 sócmhainn a aistriú ó Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. chuig Trenitalia S.p.A. i mí Mheán Fómhair 2009.

([125]) Ráta úis bhannaí 10 mbliana rialtas na hIodáile (meánráta mhí Dheireadh Fómhair go mí na Nollag 2007).

([126]) Foinse: Bisigh tíre de réir an Ollaimh Damodaran, le fáil ag https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls. Tá Aswath Damodaran ina Ollamh Airgeadais i Scoil Ghnó Stern agus ina phríomhshaineolaí ar luacháil cothromais agus sócmhainní eile.

([127]) Béite piarchuideachtaí bainistithe bonneagair arna coigeartú i leith giarála. Foinse: Staidéar E.CA, leathanaigh 38 agus 39.

([128]) Leis an ríomh, a mhínítear i bhfonóta 119, toimhdítear freisin costas cothromais 7 % (i.e. cuimse íochtair an chostais cothromais a mheastar in aithris (185)) agus struchtúr caipitil RFI mar ualaí don chostas cothromais agus fiachais (féach Tábla 12).

Airteagal 2

Ní státchabhair i bhfabhar FS Logistica S.p.A. de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE iad na bearta arb é a bhí iontu 10 sócmhainn a aistriú ó Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. chuig FS Logistica S.p.A. i mí na Nollag 2007, 42 shócmhainn a aistriú i mí na Nollag 2008 agus 5 shócmhainn a aistriú i mí Iúil 2011.

Airteagal 3

Is chuig Poblacht na hIodáile a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 24 Samhain 2023.

Thar ceann an Choimisiúin
Didier REYNDERS
Comhalta den Choimisiún