

CINNTEÍ

CINNEADH (AE) 2023/1683 ÓN gCOIMISIÚN

an 26 Iúil 2022

maidir leis an mbeart, SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) arna chur chun feidhme ag an bhFrainc i bhfabhar oibreoir aerfort La Rochelle agus aerlínte áirithe a oibríonn san aerfort sin

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2022) 5145)

(Is é an téacs Fraincise amháin atá barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe an chéad fhomhír d'Airteagal 108(2) de, ⁽¹⁾

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

Tar éis a iarraidh ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de bhun na n-airteagal sin ⁽²⁾, agus ag féachaint dá gcuid barúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

- (1) I litreacha dar dáta an 28 Iúil 2008, an 20 , an 22 agus an 23 Meán Fómhair 2008, an 1 agus an 21 Deireadh Fómhair 2008, agus an 20 Samhain 2008, rinne roinnt saoránach gearán leis an gCoimisiún maidir le buntáistí a líomhnaítear a deonaíodh don aerlíne Ryanair ag aerfort La Rochelle-Île de Ré ('an t-aerfort'), agus maidir le ranníocaíochtaí airgeadais a líomhnaítear a fuair an t-aerfort. Tagraíodh sna gearáin don tuarascáil ar thorthaí deiridh Chúirt Iniúchóirí Réigiúnach Poitou-Charentes ('CRC') an 13 Bealtaine 2008 ('tuarascáil CRC') maidir le bainistíocht Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle ('CCI').
- (2) Le litir dar dáta an 17 Márta 2009, sheol an Coimisiún leagan neamhrúnda de na gearáin chuig údaráis na Fraince agus d'iarr sé orthu a mbarúlacha a thabhairt maidir leis na bearta atá i gceist. Sheol an Coimisiún an litir sin arís an 25 Bealtaine 2011. I litir dar dáta an 20 Meitheamh 2011, d'iarr údaráis na Fraince síneadh ar an sprioc-am chun freagra a thabhairt go dtí an 26 Iúil 2011, agus thoiligh an Coimisiún leis sin i litir dar dáta an 21 Meitheamh 2011. D'iarr údaráis na Fraince síneadh breise ar an sprioc-am go dtí an 26 Lúnasa 2011, agus thoiligh an Coimisiún leis sin ina litir ar an 28 Iúil 2011. Sheol údaráis na Fraince na freagraí a iarraidh ar deireadh i litir dar dáta an 30 Lúnasa 2011.

⁽¹⁾ Le héifeacht ón 1 Nollaig 2009, rinneadh Airteagail 107 agus 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (an 'Conradh') d'Airteagail 87 agus 88 den Chonradh ag bunú an Chomhphobail Eorpaigh (CFAE), faoi seach. Tá an dá shraith forálacha comhionann le chéile, go bunúsach. Chun críocha an Chinnidh seo, ba cheart tagairtí d'Airteagail 107 agus 108 CFAE a thuiscint mar thagairtí d'Airteagail 87 agus 88, faoi seach, de Chonradh CE, i gcás inarb iomchuí. Tugadh isteach athruithe áirithe ó thaobh téarmaíochta de le CFAE freisin, amhail 'Aontas' a chur in ionad 'Comhphobal', 'margadh inmheánach' a chur in ionad 'cómhargadh', agus 'Cúirt Ghinearálta' a chur in ionad 'Cúirt Chéadchéime'. Baintear úsáid as téarmaíocht CFAE sa Chinneadh seo.

⁽²⁾ IO C 130, 4.5.2012, lch. 10 agus IO C 113, 15.4.2014, lch. 30.

- (3) I litir dar dáta an 11 Aibreán 2011, d'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ar Ryanair, a d'fhreagair i litir dar dáta an 22 Iúil 2011. Sheol an Coimisiún na barúlacha sin ar aghaidh chuig an bhFrainc chun a barúlacha a fháil ina leith i litir dar dáta an 14 Deireadh Fómhair 2011. Ní bhfuarthas aon fhreagra, agus sheol an Coimisiún meabhrúchán an 16 Samhain 2011. I litir dar dáta an 21 Samhain 2011, chuir údarais na Fraince an Coimisiún ar an eolas nár mhian leo aon fhreagra a thabhairt ar bharúlacha Ryanair.
- (4) I litir dar dáta an 8 Feabhra 2012, chuir an Coimisiún an Fhrainc ar an eolas faoina chinneadh ('an cinneadh tosaigh') chun tús a chur leis an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE) maidir leis an gcabhair a d'fhéadfadh a bheith deonaithe ag CCI do na haerlínte Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyjet agus Buzz.
- (5) I litir dar dáta an 22 Feabhra 2012, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. I litir dar dáta an 12 Márta 2012, d'iarr an Fhrainc síneadh breise ar an sprioc-am chun freagra a thabhairt ar na hiarrataí ar fhaisnéis bhreise a rinneadh sa chinneadh tosaigh agus sa litir dar dáta an 22 Feabhra 2012. An 13 Aibreán 2012, sheol an Fhrainc isteach a barúlacha mar aon leis an bhfaisnéis agus na doiciméid a d'iarr an Coimisiún sa chinneadh tosaigh. Toisc go raibh faisnéis áirithe in easnamh, sheol an Coimisiún meabhrúchán chuig an bhFrainc i litir dar dáta an 19 Aibreán 2012. Sheol údarais na Fraince a bhfreagraí isteach ar deireadh i litir dar dáta an 27 Aibreán 2012.
- (6) An 16 Aibreán 2012, rinne Ryanair a bharúlacha ar chásanna eile a bhain leis a sheoladh chuig an gCoimisiún agus d'iarr ar an gCoimisiún a bharúlacha a chur san áireamh le haghaidh na gcásanna státhabhrach go léir a bhain le Ryanair.
- (7) Foilsíodh cinneadh an Choimisiúin in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ⁽³⁾ an 4 Bealtaine 2012. D'iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a thabhairt faoi na bearta i gceist laistigh de 1 mhí amháin tar éis an dáta foilsithe.
- (8) I litir dar dáta an 16 Iúil 2012, d'iarr an Coimisiún arís ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litir dar dáta an 16 Lúnasa 2012 (agus sa cheartúchán a ghabhann leis dar dáta an 5 Meán Fómhair 2012).
- (9) Fuair an Coimisiún tuairimí ó pháirtithe leasmhara. Chuir CCI a bharúlacha isteach an 24 Iúil 2012. Chuir Airport Marketing Services (AMS), fochuideachta de chuid Ryanair, a bharúlacha isteach an 1 Meitheamh 2012. Thairis sin, an 1 Meitheamh 2012, an 3 Meitheamh 2013, an 3 Feabhra 2014 agus an 10 Aibreán 2015, rinne Ryanair sraith barúlacha agus tuarascálacha ar anailís eacnamaíoch a d'ullmhaigh gnóthas sainchomhairleoireachta anailíse eacnamaíche (Oxera) a chur isteach.
- (10) Fuair an Coimisiún barúlacha freisin ó roinnt páirtithe leasmhara eile, lena n-áirítear eintitis phoiblí ⁽⁴⁾, gnóthais ⁽⁵⁾, comhlachais ⁽⁶⁾ agus daoine aonair.
- (11) Ina theannta sin, thíolaic Ryanair sraith tuairimí ginearálta agus coiteann do roinnt cásanna a bhaineann le státhabhair, arna oscailt ag an gCoimisiún agus a bhaineann leis, i litreacha dar dáta an 11 Aibreán 2013, an 23 Nollaig 2013, an 9 agus an 31 Eanáir 2014, an 7 Feabhra 2014, an 28 Márta 2014, an 27 Eanáir 2015, an 7 Nollaig 2015 agus an 1 Aibreán 2019. An 15 agus an 29 Meán Fómhair 2014, rinne Ryanair roinnt tuarascálacha anailíse eacnamaíche arna n-ullmhú ag Oxera a chur isteach freisin a bhain le roinnt cásanna státhabhrach a bhain le Ryanair.

⁽³⁾ IO C 130, 4.5.2012, lch. 10.

⁽⁴⁾ Conseillers du Commerce Extérieur [Comhairleoirí maidir leis an Trádáil Eachtrach] (30.5.2012), Roinn Charente-Maritime (8.6.2012), Office de Tourisme de La Rochelle [Oifig Turasóireachta La Rochelle] (4.6.2012), Poitou-Charentes CCI (1.6.2012), Angoulême CCI (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme [Bord Turasóireachta Charente-Maritime] (1.6.2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Coiste Cheirtleán Uirbeach La Rochelle] (4.6.2012), Halla Baile Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme [Bord Turasóireachta Vendée] (30.5.2012) agus Régiún Poitou-Charentes (10.7.2012).

⁽⁵⁾ Doc Services (18.5.2012), Fontaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villegier (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux [grúpa pobail áitiúil] (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Cumann Óstánaithe La Rochelle-Ile de Ré] (31.5.2012), Envol Vert [cumann comhshaoil] (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme [Bord Turasóireachta Ile de Ré] (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Comhlachas Gairmithe Seoltóireachta La Rochelle] (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Comhlachas Oifigí Turasóireachta Charente-Maritime] (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

- (12) I litreacha dar dáta an 15 Meitheamh 2012, an 3 Bealtaine 2013, an 9 agus an 23 Eanáir 2014, an 4 Feabhra 2014, an 2 Iúil 2014, an 12 Meán Fómhair 2014, an 19 Bealtaine 2015, an 16 Nollaig 2015 agus an 17 Bealtaine 2019, sheol an Coimisiún na barúlacha a thug páirtithe leasmhara chuig an bhFrainc. Thug an Coimisiún deis don Fhrainc freagra a thabhairt ar na barúlacha sin. D'fhreagair an Fhrainc na litreacha sin an 13 Iúil 2012, an 25 Iúil 2012, an 29 Eanáir 2014, an 23 Bealtaine 2014, an 18 Nollaig 2015 agus an 24 Meitheamh 2019. Ina litir dar dáta an 13 Iúil 2012, chuir an Fhrainc an Coimisiún ar an eolas nár éiligh na barúlacha a bhí faighte aon tuairim uathí féin taobh amuigh díobh siúd a bhí tarchurtha cheana féin aici i gcomhthéacs an cháis a bhaineann le haerfort Marseille Provence ⁽⁷⁾. Ina theannta sin, i litreacha dar dáta an 25 Iúil 2012, an 29 Eanáir 2014, an 23 Bealtaine 2014 agus an 18 Nollaig 2015, chuir an Fhrainc an Coimisiún ar an eolas nár mhian léi aon bharúil a thíolacadh mar fhreagra ar bharúlacha tríú páirtithe.
- (13) Sheol an Coimisiún litreacha chuig an bhFrainc agus chuig na tríú páirtithe a sheol barúlacha isteach cheana féin chun iad a chur ar an eolas go raibh sé beartaithe aige measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart cabhrach i gceist leis an margadh inmheánach bunaithe ar Threoirlínte an Aontais Eorpaigh maidir le státhabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte ⁽⁸⁾ ('Treoirlínte 2014'). D'iarr an Coimisiún ar fhaighteoirí na litreacha sin aon bharúil a bheadh acu ar an ábhar seo a chur isteach. Ina theannta sin, an 15 Aibreán 2014, foilsíodh fógra in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ⁽⁹⁾ ag tabhairt cuireadh don Fhrainc agus do thríú páirtithe leasmhara a mbarúlacha ar an ábhar seo a chur isteach.
- (14) Thíolaic an Fhrainc a tuairimí ar Threoirlínte 2014 an 19 Márta 2014.
- (15) Fuair an Coimisiún barúlacha ó CCI (11 Meitheamh 2014), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Coiste Chiertleán Uirbeach La Rochelle] (6 Meitheamh 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Comhlachas Oifigí Turasóireachta Charente-Maritime] (13 Bealtaine 2014), CCI Angoulême (7 Bealtaine 2014), Irium Holding Group SAS (2 Bealtaine 2014), Groupe Cafés Merling (30 Aibreán 2014) agus an ENR Transport & Environnement, eagraíocht neamhrialtasach (13 Bealtaine 2014). Seoladh na barúlacha éagsúla ar aghaidh chuig an bhFrainc i litir dar dáta an 2 Iúil 2014, ach níor mhian leis an bhFrainc aon fhreagra a thabhairt.
- (16) I litir dar dáta an 19 Bealtaine 2015, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litreacha dar dáta an 4 Lúnasa 2015, an 18 Samhain 2015, an 4 Nollaig 2015 agus an 14 Márta 2016.
- (17) I litir dar dáta an 18 Samhain 2016, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litreacha dar dáta an 20 Nollaig 2016, an 15 Feabhra 2017, an 11 Iúil 2017 agus an 20 Iúil 2017.
- (18) I litir dar dáta an 29 Márta 2017, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litir dar dáta an 18 Lúnasa 2017.
- (19) I litir dar dáta an 19 Bealtaine 2017, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litreacha dar dáta an 18 Lúnasa 2017 agus an 15 Samhain 2017.
- (20) I litir dar dáta an 18 Lúnasa 2017, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litir dar dáta an 16 Aibreán 2018.
- (21) I litir dar dáta an 5 Nollaig 2017, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litir dar dáta an 16 Feabhra 2018.
- (22) I litir dar dáta an 9 Aibreán 2019, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc tuilleadh faisnéise a sholáthar. D'fhreagair an Fhrainc i litir dar dáta an 21 Meitheamh 2019.

2. AERFORT LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Tá aerfort La Rochelle-Île de Ré lonnaithe in La Rochelle, i Roinn Charente-Maritime sa Fhrainc, 5 km siar ó thuaidh ó La Rochelle agus 2 km ó dhroichead Île de Ré. Tá an t-aerfort ar oscailt do thrácht tráchtála náisiúnta agus idirnáisiúnta.

⁽⁷⁾ Cinneadh (AE) 2016/1698 ón gCoimisiún an 20 Feabhra 2014 maidir le bearta SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) arna gcur chun feidhme ag an bhFrainc i bhfabhar aerfort Marseille Provence agus aerlínte a úsáideann an t-aerfort (IO L 260, 27.9.2016, lch. 1).

⁽⁸⁾ Teachtaireacht ón gCoimisiún – Treoirlínte maidir le Státhabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte (IO C 99, 4.4.2014, lch. 3).

⁽⁹⁾ IO C 113, 15.4.2014, lch. 30.

- (24) Ghlac Stát na Fraince, cathair La Rochelle agus CCI cinneadh aerfort a oscailt in 1936. Tháinig an cinneadh sin faoin raon feidhme arna cheadú faoi Dhlí an 20 Meitheamh 1933 lena leasaítear Dlí an 9 Aibreán 1898 maidir le comhlachais tráchtála. Sonraíodh i nDlí an 9 Aibreán 1898 maidir le comhlachais tráchtála, ina fhocláíocht i dtosach báire, go bhféadfaí ‘comhlachais tráchtála agus tionscail a dhearbhu mar shealbhóirí lamháltais le haghaidh oibreacha poiblí nó seirbhísí poiblí a chur ar a n-iontaobh, go háirithe seirbhísí a bhaineann le calafoirt agus le huiscebhealaí’. Cuireadh síneadh leis an bhforáil sin chun aerfort a chuimsiú le Dlí an 20 Meitheamh 1933. Osclaíodh an t-aeradróm in 1939.
- (25) Tá príomh-rúidbhealach an aerfort 2 255 mhéadar ar fhad agus 45 mhéadar ar leithead. Measann an Fhrainc gurb é 700 000 paisinéir uas-acmhainneacht bhliantúil theoiriciúil an aerfort.
- (26) Tá an t-aerfort á oibriú ag CCI, agus is é CCI úinéir an aerfort freisin. Tá cuntais na ‘rannóige aerfort’ (‘rannóg aerfort’ nó CCI-Aerfort’) ar leithligh ó chuntais rannóg ghinearálta CCI (‘rannóg ghinearálta CCI’) ⁽¹⁰⁾.
- (27) Tá forbhreathnú ar an trácht paisinéirí ag aerfort La Rochelle le roinnt blianta anuas le fáil i dTábla 3 thíos. I gcomhréir le pointe 15 de Threoirlínte an Chomhphobail 2005 maidir le haerfort a mhaoiniú agus státhabhair nuathionscanta le haghaidh aerlínte a imíonn ó aerfort réigiúnacha ⁽¹¹⁾ (‘Treoirlínte 2005’), is aerfort chatagóir D é aerfort La Rochelle, i.e. ‘aerfort réigiúnach beag’.
- (28) Le linn na tréimhse atá faoi imscrúdú, ba iad aerlínte ísealchostais, mar atá Ryanair, Airlinair (a athainmníodh mar Hop in 2013), Flybe, easyJet, Jet2 agus Buzz, ba mhó a d’úsáid an t-aerfort. Oibrítear na bealaí ar bhonn bliantúil nó séasúrach, nó ar bhonn níos *ad hoc* le haghaidh cairteitiltí. Úsáidtear an t-aerfort freisin le haghaidh eitiltí fóillíochta, eitiltí míleata, agus eitiltí seirbhíse oifigiúla.
- (29) De réir na Fraince, is iad seo a leanas na bealaí a bhí á n-oibriú le linn na tréimhse a chumhdaítear leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil:

Tábla 1

Aerthracht a oibríodh ag aerfort La Rochelle ó 2001 go 2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gluaiseachtaí tráchtála	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
lena bealaí sceidealaithe n-áirítear	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
eile	214	185	150	214	152	227
Gluaiseachtaí aerárthaí turasóireachta agus gnó	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
lena n-áirítear aerárthaí príobháideacha ar le clubanna eitleoireachta iad	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
aerárthaí ar le clubanna eitleoireachta iad	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Gluaiseachtaí aerárthaí míleata agus aerárthaí seirbhíse oifigiúla	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Eile (lena n-áirítear obair san aer)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Gluaiseachtaí iomlána	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ Tá rannóg ghinearálta CCI freagrach as gníomhaíochtaí eile CCI, amhail ionadaíocht a dhéanamh ar leasanna gnólachtaí i réigiún La Rochelle. Ina theannta sin, soláthraíonn an rannóg seirbhísí do na gnólachtaí sin, tairgeann cúnamh maidir le gnólacht a chruthú, a fhorbairt agus a aistriú, agus soláthraíonn oiliúint tosaigh agus leanúnach.

⁽¹¹⁾ IO C 312, 9.12.2005, lch. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trácht paisinéirí ar bhealaí sceidealaithe	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938
La Rochelle-Páras	23 312 ⁽⁵⁾	9 132 ⁽⁶⁾	18 785			
La Rochelle-Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
La Rochelle-Londain	25 227 ⁽⁴⁾	54 544	51 448 ⁽⁸⁾	72 092	79 373	100 168
La Rochelle-Southampton				17 335 ⁽⁹⁾	17 328	16 290
La Rochelle-Birmingham					19 286 ⁽¹¹⁾	12 229
La Rochelle-Baile Átha Cliath						22 357 ⁽¹²⁾
La Rochelle-Briostó						12 943 ⁽¹³⁾
La Rochelle-Lyon	4 313	2 364		2 185 ⁽¹⁰⁾	9 871	14 951
La Rochelle-Bordeaux		36 ⁽⁷⁾				
Paisinéirí tráchtála eile	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
lena náisiúnta n-áirítear	2 381	740	497	1 313	367	1 067
idirnáisiúnta	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
An líon iomlán paisinéirí a chuaigh ar bord nó a thuirling d'aerárthach	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
Lena n-áirítear paisinéirí faoi bhealach (ní dhéantar iad a chomhaireamh ach aon uair amháin)	57	128	31	62	0	16
Trácht lasta	0	0	0	0	0	0

Foinse: Údaráis na Fraince

Seoladh bealaí sceidealaithe:

- (4) Seoladh bealach La Rochelle-Londain an 5 Aibreán 2001
- (5) Cuireadh bealach La Rochelle-Páras ar fionraí an 1 Deireadh Fómhair 2001
- (6) Ghlac Air Jet bealach La Rochelle-Páras ar láimh an 15 Iúil 2002, ansin ghlac Air Atlantique é ar láimh i mí na Bealtaine 2003, agus cuireadh ar fionraí ina dhiaidh sin é an 31 Nollaig 2004
- (7) D'oibrigh Air Jet bealach La Rochelle-Bordeaux idir an 15 Iúil agus an 19 Lúnasa 2002
- (8) Cuireadh bealach La Rochelle-Londain ar fionraí i mí Aibreán 2003 (ghlac Ryanair seilbh ar Buzz)
- (9) Sheol Flybe bealach La Rochelle-Southampton an 24 Meitheamh 2004
- (10) Sheol Airlinair bealach La Rochelle-Lyon (trí Poitiers) an 14 Deireadh Fómhair 2004
- (11) Sheol Flybe bealach La Rochelle-Birmingham an 27 Márta 2005
- (12) Sheol Ryanair bealach La Rochelle-Baile Átha Cliath an 29 Aibreán 2006
- (13) Sheol easyJet bealach La Rochelle-Briostó an 21 Iúil 2006

Tábla 2

Aerthrácht a oibríodh ag aerfort La Rochelle ó 2007 go 2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Gluaiseachtaí tráchtála	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
lena bealaí sceidealaithe n-áirítear	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
eile	329	422	330	414	433
Gluaiseachtaí aerárthaí turasóireachta agus gnó	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
lena n-áirítear aerárthaí príobháideacha ar le clubanna eitleoireachta iad	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
aerárthaí ar le clubanna eitleoireachta iad	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Gluaiseachtaí aerárthaí míleata agus aerárthaí seirbhíse oifigiúla	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Eile (lena n-áirítear obair san aer)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Gluaiseachtaí iomlána	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Trácht paisinéirí ar bhealaí sceidealaithe	217 493	209 668	162 822	186 034	223 396
La Rochelle-Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
La Rochelle-Londain (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
La Rochelle-Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
La Rochelle-Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
La Rochelle-Baile Átha Cliath	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
La Rochelle-Briostó	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
La Rochelle-Manchain ⁽¹⁾	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
La Rochelle-Londain (Gatwick) ⁽²⁾	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
La Rochelle-Glaschú ⁽³⁾		2 692	1 516	1 537	
La Rochelle-Dún Éideann ⁽⁴⁾		8 360	6 068	3 158	4 103
La Rochelle-Leeds Bradford ⁽⁵⁾		4 434	4 152	4 404	4 875
La Rochelle-Corcaigh ⁽⁶⁾		1 815	2 881	2 584	
La Rochelle-An Bhruiséil ⁽⁷⁾			10 546	16 320	17 140
La Rochelle-Nice ⁽⁸⁾			205		
La Rochelle-Corcaigh ⁽⁹⁾				10 366	10 392
La Rochelle-Osló ⁽¹⁰⁾				12 459	13 677
La Rochelle-Porto ⁽¹¹⁾					17 167
La Rochelle-Páras ⁽¹²⁾					6 490
Paisinéirí tráchtála eile	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
An líon iomlán paisinéirí a chuaigh ar bord nó a thuirling d'aerárthach	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
Lena n-áirítear paisinéirí faoi bhealach (ní dhéantar iad a chomhaireamh ach aon uair amháin)	489	807	245	170	366
Trácht lasta	0	0	0	0	0

Foinse: Údaráis na Fraince

Seoladh bealaí sceidealaithe:

- (1) Sheol Flybe bealach La Rochelle-Manchain an 22 Bealtaine 2007
 - (2) Sheol easyJet bealach La Rochelle-Londain Gatwick an 14 Iúil 2007
 - (3) Sheol easyJet bealach La Rochelle-Glaschú an 3 Bealtaine 2008
 - (4) Sheol Jet2 bealach La Rochelle-Dún Éideann an 17 Bealtaine 2008
 - (5) Sheol Jet2 bealach La Rochelle-Leeds Bradford an 24 Bealtaine 2008
 - (6) Sheol Aer Arann bealach La Rochelle-Corcaigh an 24 Bealtaine 2008
 - (7) Sheol Ryanair bealach La Rochelle-An Bhruiséil an 5 Meitheamh 2008
 - (8) Sheol Airlinair bealach La Rochelle-Nice an 16 Bealtaine 2009
 - (9) Sheol Ryanair bealach La Rochelle-Corcaigh an 1 Meitheamh 2010
 - (10) Sheol Ryanair bealach La Rochelle-Osló an 2 Aibreán 2010
 - (11) Sheol Ryanair bealach La Rochelle-Porto an 28 Márta 2011
 - (12) Sheol Airlinair bealach La Rochelle-Páras an 8 Aibreán 2011
-
- (30) Léirítear i dTábla thíos an líon iomlán paisinéirí isteach agus amach a bhain úsáid as an aerfort idir 2000 agus 2012.

Tábla 3

Trácht agus gluaiseachtaí ag aerfort La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Paisinéirí ar bhealaí sceidealaithe	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Paisinéirí tráchtála eile	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Gluaiseachtaí tráchtála	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Gluaiseachtaí neamhthráchtála	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Gluaiseachtaí iomlána	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Lasta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Foinse: Údaráis na Fraince agus, maidir le figiúirí 2012, <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (cumhdaítear an trácht paisinéirí go léir le figiúirí 2012).

3. TUAIRISC AR NA BEARTA

- (31) Na bearta atá faoi réir an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, baineann siad leis na nithe seo a leanas:
- tacaíocht airgeadais a thug comhlachtaí poiblí agus údaráis éagsúla d'oibreoir an aerfoirt ó 2001 go dtí gur seoladh an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil an 8 Feabhra 2012;
 - na comhaontuithe éagsúla a shínigh oibreoir an aerfoirt le haerlínte ó 2001 go dtí gur seoladh an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil an 8 Feabhra 2012.

3.1. Bearta i bhfabhar an aerfoirt

3.1.1. Oibríochtaí a mhaoiniú

3.1.1.1. Fóirdheontais le haghaidh tascanna sainchúraim phoiblí

- (32) Idir 2001 agus 2011, mhaoinigh na húdaráis phoiblí tascanna sainchúraim phoiblí éagsúla a rinne aerfort La Rochelle maidir le sábháilteacht agus slándáil (féach Tábla 4 thíos). Tagann an cistiú sin faoi raon feidhme an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil.
- (33) De réir na Fraince, cumhdaítear leis an gcistiú sin costas na dtascanna sainchúraim phoiblí a bhfuil an fhreagracht ar oibreoirí an aerfoirt iad a chur chun feidhme agus a bhfuil an fhreagracht ar an stát íoc astu. Baineann an cistiú leis an gcóras ginearálta chun tascanna sainchúraim phoiblí a mhaoiniú in aerfoirt na Fraince mar a bhunaítear sa dlí náisiúnta. Bunaítear an córas sin ar thobhach cánach – an cháin aerfoirt – agus ionstraim mhaoinithe bhreise. Maidir leis an gcúlra leis na hionstraimí sin agus na rialacha lena rialaítear iad, agus na tascanna a mhaoinítear leo, tugadh tuairisc orthu sin cheana féin i roinnt cinntí le déanaí ón gCoimisiún ⁽¹²⁾. Mar sin féin, is mian leis an gCoimisiún na gnéithe seo a leanas a chur i dtábhacht, ar gnéithe iad is gá a chur san áireamh agus na bearta a chumhdaítear leis an gCinneadh seo á scrúdú.
- (34) De réir dlí, cuirtear tascanna sábháilteachta agus slándála aerfoirt ar iontaoibh oibreoirí aerfoirt ⁽¹³⁾. Déanann siad an gníomh is gá de bhun dhlí an Aontais agus an dlí náisiúnta agus cumhdaíonn siad na costais ghaolmhara. Aisíoctar ina dhiaidh sin iad tríd an gcáin aerfoirt, a gcuirtear an t-ioncam uaithi i leataobh go heisiach chun costas na dtascanna leasa ginearálta a bhaineann le sábháilteacht agus slándáil a chumhdach.
- (35) Na prionsabail lena rialaítear oibriú na hionstraime maoinithe sin agus na catagóirí caiteachais is féidir a chumhdach, leagtar amach iad go mionsonraithe in dhá théacs tagartha ⁽¹⁴⁾. Bíonn an cháin aerfoirt á bailiú ag eintitis phoiblí nó phríobháideacha a oibríonn aeradróim inar taifeadadh, sa bhliain féilire deiridh dá bhfuil figiúirí ar fáil, líon paisinéirí (a chuaigh ar bord nó a thuirling) os cionn 5 000 aonad tráchta (aon aonad tráchta amháin = aon phaisinéir nó 100 kg de phost nó de lasta).
- (36) I gcomhréir le hAirteagal 1609 *quater* den Chód Cánach Ginearálta, 'ag gach aeradróm, déanfar an t-ioncam ón gcáin a shannadh chun seirbhísí comhraicthe dóiteáin agus seirbhísí tarrthála, cosc ar ghuaiseacha don fhiadhúlra, bearta slándála agus bearta cosanta comhshaoil a chistiú. Úsáidfear céatadán den ioncam cánach, a shocraítear gach bliain trí bhithin ordú [idir-aireachta], chun trealamh uathoibríoch rialaithe teorann ina n-úsáidtear sainaitheint bhithmhéadrach agus a shuiteáiltear in aerfoirt a chistiú. Socrófar méid an tobhaigh ar bhonn riachtanais mhaoinithe gach aerfoirt, agus tabharfar aird ar leith ar na seirbhísí a sholáthraítear chun na rialacháin i bhfeidhm a chomhlíonadh agus ar an treocht a bhfuil coinne leis ó thaobh figiúirí tráchta, costas agus ioncam eile an oibreora de'.

⁽¹²⁾ Féach go háirithe aithrisí 32 go 43 de Chinneadh (AE) 2016/633 ón gCoimisiún an 23 Iúil 2014 maidir le Státchabhair SA.33961 arna cur chun feidhme ag an bhFrainc i bhfabhar Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited agus Airport Marketing Services Limited (IO L 113, 27.4.2016, lch. 32), 'cinneadh maidir le haerfort Nîmes'. Féach freisin aithrisí 98 go 108 de Chinneadh (AE) 2015/1227 ón gCoimisiún an 23 Iúil 2014 maidir le Státchabhair SA.22614 (C 53/2007) arna cur chun feidhme ag an bhFrainc i bhfabhar Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services agus Transavia (IO L 201, 30.7.2015, lch. 109), 'cinneadh maidir le haerfort Pau'.

⁽¹³⁾ Airteagail L.6332-3 agus L.6341-2 den Chód Iompair.

⁽¹⁴⁾ Airteagal 1609 *quater* den Chód Cánach Ginearálta maidir leis an gcáin aerfoirt agus Ordú Idir-aireachta an 30 Nollaig 2009 maidir leis na socruithe chun ráitis ó oibreoirí aeradróim a eisiúint chun méid an tobhaigh paisinéara faoin gcáin aerfoirt a bhunú.

- (37) Dá bhrí sin, socraítear méid an tobhaigh gach bliain le haghaidh gach aerfoirt ar leith bunaithe ar na costais sábháilteachta agus slándála atá le cumhdach. Chuige sin, déanann oibreoirí aeradróim ráiteas bliantúil de chostais agus figiúirí tráchta a tharraingt suas. Seoltar na ráitis sin chuig an údarás áitiúil um shábháilteacht na heitlíochta sibhialta, arb é a dhéanann iad a sheiceáil agus a fhorghrúil leis an reachtaíocht atá i bhfeidhm. Is é Údarás Eitlíochta Sibhialta na Fraince (*Direction générale de l'aviation civile*) a ríomhann méid an tobhaigh, agus déanann an t-údarás seiceáil bhreise ar na figiúirí dearbhaithe go léir, agus na torthaí carnacha ó bhlianta roimhe sin á gcur san áireamh. Déantar méid an tobhaigh a leagan síos in ordú idir-aireachta a fhoilsítear in iris oifigiúil na Fraince.
- (38) Thairis sin, leagtar síos le hAirteagal 1609 *quater* den Chód Cánach Ginearálta go bhféadfadh Údarás Eitlíochta Sibhialta na Fraince seiceálacha a dhéanamh ar na figiúirí a dhearbhaíonn na hoibreoirí aerfoirt.
- (39) Leagadh amach na rialacha chun an próiseas sin a bhainistiú i gCiorclán i dtosach agus, ó 2010, is iad na rialacha is infheidhme na rialacha a leagtar síos in Ordú Idiraireachta an 30 Nollaig 2009 maidir leis na socrúithe chun ráitis ó oibreoirí aeradróim a eisiúint chun méid an tobhaigh paisinéara faoin gcáin aerfoirt a bhunú. Cuirtear na rialacha i bhfeidhm ar an gcaoi chéanna ar na haerfoirt go léir sa Fhrainc.
- (40) Anuas ar an gcáin aerfoirt, fuair oibreoir aerfort La Rochelle fóirdheontais stáit freisin tríd an gCiste Idirghabhála le haghaidh Aerfort agus Aeriompair ('FIATA'). Dearadh FIATA chun an t-ioncam ón gcáin aerfoirt a fhorlíonadh, mar ní leor an t-ioncam sin go minic i gcás aerfoirt lena mbaineann trácht íseal toisc nach féidir leo tobhach ró-ard a ghearradh ar na húsáideoirí. In 2008, chuir an Stát formhuirear ar an gcáin aerfoirt in ionad FIATA, agus dá bhrí sin is airde méid an tobhaigh ná mar is gá chun na costais sábháilteachta agus slándála a chumhdach ag aerfoirt áirithe. Cruthaítear barrachas ar an gcaoi sin, agus déantar é sin a athdháileadh ar na haerfoirt is lú chun a n-ioncam ón gcáin ioncaim a fhorlíonadh.
- (41) Maidir leis an nós imeachta rialúcháin a leagtar amach thuas, sheol an Fhrainc forbhreathnú chuig an gCoimisiún ar na fóirdheontais go léir a deonaíodh d'aerfort La Rochelle trí acmhainní stáit le haghaidh tascanna sainchúraim phoiblí. Leagtar na fóirdheontais sin amach i dTábla thíos:

Tábla 4

Costais a bhaineann le tascanna sainchúraim phoiblí (sábháilteacht agus slándáil) agus fóirdheontais a íoctar leis an aerfort le haghaidh na dtascanna sin

Cineál fóirdheontais (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Iomlán
MÉID NA TRÁCHTA													
Trácht paisinéirí (amach)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	867 327
COSTAIS SÁBHÁILTEACHTA													
Seirbhís dóiteáin agus sábháilteachta aerárthaí agus cosc ar ghuaiseacha don fhiadhúlra	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
(I) Fo-iomlán maidir le sábháilteacht	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
COSTAIS SLÁNDÁLA													
c – Saoráidí agus gairis chun bagáiste boilg a scagadh	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	1 134 712
d – Rialú rochtana ar an limistéar srianta	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	2 188 943
e – Scagadh daoine agus bagáiste cábáin	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	3 896 191
(II) Fo-iomlán maidir le slándáil (c +d+e)	26 678	127 400	428 139	509 420	434 615	419 507	652 146	953 885	1 048 589	777 372	819 859	1 022 236	7 219 856
IOMLÁN NA gCOSTAS SÁBHÁILTEACHTA AGUS SLÁNDÁLA													
Iomlán na gcostas sábháilteachta/slándála (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	15 747 916
Forchostais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	581 141
Costais sábháilteachta agus slándála an oibreora aeradróim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	11 082
(A) Costais iomlána	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 990 805	2 075 439	2 337 391	16 340 139
CÁIN AERFOIRT													
Tobhach in aghaidh an phaisinéara	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Cineál fóirdheontais (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Iomlán
Costas in aghaidh an phaisinéara	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Muirear lasta	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	ACMHAINNÍ												
Ioncaim ón gcáin	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	8 726 694
Fáltais ó fhormhuirear ó 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Fóirdheontais an údaráis áitiúil	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Acmhainní eile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fóirdheontais aerfoirt (FIATA roimhe seo)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	2 739 599
(B) Acmhainní iomlána	287 652	503 158	644 687	543 505	1 054 951	1 255 300	1 269 444	1 545 272	2 149 446	1 932 141	2 168 191	2 826 805	21 739 249
	IARMHÉID												
Iarmhéid bliantúil le haghaidh tascanna sainchúraim phoiblí (B-A)	75 444	35 489	- 132 821	- 304 682	196 055	203 171	- 214 390	- 487 611	- 53 745	- 58 664	489 414	- 935 430	- 1 187 770
Iarmhéid carnach	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	- 3 239 418
Muirir airgeadais	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	- 110 292
Ráta Lascaine	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Iarmhéid ilbhliantúil le haghaidh tascanna sainchúraim phoiblí (iarmhéid carnach lascainithe)	89 364	128 874	1 852	- 302 739	- 119 127	79 994	- 131 356	- 624 615	- 704 906	- 789 299	- 721 173	- 255 558	- 3 348 689

Foinse: Údaráis na Fraince

3.1.1.2. Sonrascadh ró-seal líomhnaithe ar sheirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI d'aerfort La Rochelle

- (42) Soláthraíonn rannóg ghinearálta CCI seirbhísí atá coiteann dá rannóga éagsúla, lena n-áirítear an rannóg aerfoirt, go háirithe seirbhísí cuntasaíochta, TF agus acmhainní daonna. Léirítear sa Tábla thíos na seirbhísí ar shonraisc a sheol CCI chuig aerfort La Rochelle.

Tábla 5

Méideanna arna sonrascadh ag rannóg ghinearálta CCI dá rannóg aerfoirt le linn na tréimhse faoi imscrúdú

	Riarachán ginearálta	Cumarsáid	HR	Cunta-saíocht	IT	Staidéir/tionscadail	Costais	Ranníocaíochtaí sonrasctha
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Foinse: Údaráis na Fraince

- (43) Shoiléirigh údaráis na Fraince na pointí seo a leanas maidir leis na seirbhísí a sholáthraíonn CCI d'aerfort La Rochelle.

— Leis na costais riaracháin ghinearálta, cumhdaítear costais a bhaineann le dhá fhosheirbhís, mar atá an costas ar fhosheirbhís na 'n-oifigeach tofa', a ríomhtar de réir an lín clár lena ndéileáiltear, agus an costas ar sheirbhís na 'hArd-Stiúrtóireachta', a ríomhtar de réir an ama a chaitheann an Stiúrtóir ar gach seirbhís.

— Maidir le seirbhísí cumarsáide, níl rannóg cumarsáide ag CCI-Aerfort agus úsáideann sé seirbhísí cumarsáide rannóg ghinearálta CCI. Ríomhtar costas na seirbhíse cumarsáide ag deireadh na bliana de réir an ama a chaitear ar gach seirbhís agus gníomhaíocht agus de réir na gcostas a thabhaíonn siad.

— Braitheann costas na seirbhísí acmhainní daonna ar an líon duillíní pá a eisítear.

- Maidir le seirbhísí cuntasáíochta, déantar measúnú ar an líon iontrálacha cuntasáíochta agus déantar costas na seirbhíse a dháileadh ar bhonn *pro rata* de réir an líon iontrálacha.
 - Ríomhtar costas na seirbhíse TF bunaithe ar mhiondealú ar chostas gach míre TF.
 - Maidir leis an tseirbhís um staidéir/thionscadail, is é an t-am a chaitear ar thionscadal agus/nó ar thasc ar leith an critéir is ábhartha chun measúnú a dhéanamh ar an gcostas.
- (44) Thairis sin, thug údaráis na Fraince le fios gur chnapshuimeanna a bhí ar na sonraisc idir 2001 agus 2005. Tugadh isteach an chéad eochair leithdháilte in 2006, agus rinneadh na heochracha leithdháilte a bheachtú ina dhiaidh sin le haghaidh na tréimhse 2007-2012. Modh is ea eochair leithdháilte chun costais a leithdháileadh de réir cion nó céatadán seasta ag brath ar chineál an chostais indíriúil chun an chionroinnt a bhaineann le réimse gnó ar leith (agus/nó seirbhís) a chinneadh. Nuair a úsáidtear eochracha leithdháilte, glactar leis gur ann do ghaol comhréireach idir an costas agus an tseirbhís a sholáthraítear. Na heochracha leithdháilte a léirítear sa Tábla, tá siad bunaithe ar shé chritéir éagsúla ag brath ar an tseirbhís arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort. Bunaítear eochracha leithdháilte ar thoimhdí, gan beann ar an réimse ina n-úsáidtear iad. Mar thoradh air sin, sa chás áirithe seo, mura féidir a léiriú gur neamhréalaíoch na tosca a roghnaíodh nó na teicnící ríofa a úsáideadh le haghaidh na n-eochracha nó bhí locht mór orthu, ní féidir a mheas go bhfuil na heochracha mícheart nó measta faoi bhun luacha. Dheimhnigh údaráis na Fraince gurb oibiachtúil agus ábhartha na critéir a úsáidtear mar bhonn le haghaidh na n-eochracha leithdháilte.
- (45) Ar deireadh, shonraigh údaráis na Fraince na méideanna a sonrascadh chomh maith leis na treochtaí i bhfigiúirí tráchta paisinéirí idir 2001 agus 2012.
- Idir 2001 agus 2005, sonrascadh méid iomlán EUR 433 160. Tháinig méadú ar an trácht le linn na tréimhse céanna, ach d'fhan an meánfhigiúr bliantúil faoi bhun 100 000 paisinéir.
 - Sonrascadh méid iomlán EUR 162 000 in 2006. Tháinig méadú mór ar an líon paisinéirí san aerfort an bhliain sin agus 180 890 paisinéir ar an iomlán an bhí ann, i.e. méadú 42 % ar 2005.
 - Idir 2007 agus 2012, sonrascadh méid iomlán EUR 1 386 000. Ba mhó ná 200 000 an líon paisinéirí in 2007.

3.1.1.3. Róshonrasc líomhnaithe na seirbhísí arna soláthar ag CCI d'aerfort Rochefort/Saint-Agnant

- (46) Idir an 1 Eanáir 2002 agus an 30 Meitheamh 2006, chabhraigh Stiúrthóir aerfort La Rochelle agus rúnaí chun aerfort Rochefort/Saint-Agnant ('aerfort Rochefort') a bhainistiú agus a oibriú faoi chomhaontú seirbhísí a tugadh i gcrích i gcomhpháirtíocht le Comhlachas Tráchtála agus Tionscail Rochefort ⁽¹⁵⁾. Roghnaíodh CCI La Rochelle chun aerfort Rochefort a bhainistiú an 11 Iúil 2001 tar éis nós imeachta iomaíoch tairisceana.
- (47) Ba é ábhar an chomhaontaithe seirbhísí bainistíocht agus oibriú aerfort Rochefort, agus cumhdaíodh gnéithe amhail seirbhísí riaracháin ghinearálta, seirbhísí a bhaineann le hoibreacha agus soláthar trealaimh, agus seirbhísí le haghaidh úsáideoirí.
- (48) Le linn thréimhse iomlán an chomhaontaithe (2002-2006), ba é EUR 991 235 costas iomlán na seirbhísí a soláthraíodh ⁽¹⁶⁾. Fuair CCI La Rochelle EUR 293 264 as na seirbhísí sin.

⁽¹⁵⁾ Soláthraíodh na seirbhísí sin i gcomhréir le comhaontú idir cuibhreannas ina raibh CCI Rochefort agus CCI La Rochelle, de pháirt, agus Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort [Comhúdarás aerfort Rochefort], den pháirt eile.

⁽¹⁶⁾ Tábla 21 i dtuarascáil CRC.

3.1.1.4. Airleacain in-aisíochta arna ndeonú ag rannóg ghinearálta CCI

Tábla 6

Miondealú ar airleacain in-aisíochta 2001-2012

(in EUR)

Bliain	Airleacain
2001	405 887
2002	233 872
2003	-
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	-
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
IOMLÁN 2001-2012	7 061 199

Foinse: Údaráis na Fraince

- (49) Ó 2001 go 2012, rinne rannóg ghinearálta CCI réamhíocaíochtaí in-aisíochta leis an aerfort ar mhéid carnach iomlán EUR 7 061 199. Deonaíodh na hairleacain in-aisíochta sin gan aon cheanglas maidir le toradh ar chaipiteal. De réir na Fraince, is iasachtaí iad agus ní mór don aerfort iad a aisíoc. Taifeadtar na hairleacain mar shócmhainní ar chlár comhardaithe rannóg ghinearálta CCI agus mar dhliteanais ar chlár comhardaithe an aerfoirt, agus úsáideann CCI sealúchas réadmhaoine an aerfoirt mar chomhthaobhacht chun aisghabháil na n-iasachtaí a ráthú.
- (50) Shonraigh údaráis na Fraince gurbh é cuspóir na n-airleacan in-aisíochta an leachtacht ba ghá a sholáthar don aerfort chun tionscadail infheistíochta a bhaineann le bonneagar a sheoladh, ar thaobh amháin, agus, ar an taobh eile, an buiséad a chomhardú agus dá bhrí sin easnamh oibriúcháin an aerfoirt a chumhdach – go sealadach ó tharla gur réamhíocaíochtaí a bhí iontu.

3.1.1.5. Ranníocaíochtaí airgeadais ó údaráis áitiúla le bearta bolscaireachta arna gcur chun feidhme ag aerfort La Rochelle

- (51) Fuair CCI fóirdheontais ó Réigiún Poitou-Charentes, Roinn Charente-Maritime agus Coiste Bailecheantair La Rochelle chun rannchuidiú le bearta bolscaireachta arna gcur chun feidhme ag aerfort La Rochelle. Tá forbhreathnú ar na fóirdheontais éagsúla sin le fáil i dTábla 7 thíos.

Tábla 7

Ranníocaíochtaí airgeadais a raibh coinne leo agus a d'íoc na húdaráis áitiúla iarbhir i dtreo na mbeart bolscaireachta arna gcur chun feidhme ag aerfort La Rochelle

(in EUR)

Ranníocaíochtaí airgeadais a raibh coinne leo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Roinn Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Coiste Bailecheantair La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Réigiún Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
IOMLÁN			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Ranníocaíochtaí airgeadais iarbhir a íocadh	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Roinn Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Coiste Bailecheantair La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Réigiún Poitou-Charentes			115 000		85 000								
IOMLÁN			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Foinse: Údaráis na Fraince

⁽¹⁾ De réir na faisnéise a sholáthair údaráis na Fraince, ní dhearnadh aon ranníocaíocht airgeadais le bearta bolscaireachta arna gcur chun feidhme ag aerfort La Rochelle idir 2007 agus 2009.

- (52) Íocadh na ranníocaíochtaí sin faoi chomhaontuithe idir CCI de pháirt agus Roinn Charente-Maritime, Coiste Bailecheantair La Rochelle agus Réigiún Poitou-Charentes den pháirt eile.
- (53) Níorbh fhéidir le húdaráis na Fraince a sholáthar don Choimisiún ach dhá chomhaontú a tugadh i gcrích in 2010: comhaontú amháin a rinneadh le Roinn Charente-Maritime agus comhaontú eile a rinneadh le Coiste Bailecheantair La Rochelle ⁽¹⁷⁾.
- (54) Faoi dá chomhaontú ó 2010, gheall Roinn Charente-Maritime agus Coiste Bailecheantair La Rochelle maoiniú a dhéanamh ar chuid de na 'bearta bolscaireachta a raibh sé i gceist ag CCI iad a sheoladh chun díriú ar thurasóirí eachtracha agus go háirithe na margaí i Londain, i mBaile Átha Cliath, in Osló agus sa Bhruiséil, ó tharla go bhfuil bealaí chun na gcathracha sin á n-oibriú' ⁽¹⁸⁾. Mar sin féin, ní shonraítear sna comhaontuithe sin an cineál beart bolscaireachta atá le cur chun feidhme ag CCI ná ag na soláthraithe seirbhíse. Go háirithe, ní luaitear sna comhaontuithe gur aerlínte nó fochuideachtaí dá gcuid a bheidh sna soláthraithe seirbhíse.

3.1.2. Deontais infheistíochta

- (55) Idir 2001 agus 2005, dheonaigh roinnt údaráis áitiúla agus Ciste Forbraíochta Réigiúnaí na hEorpa (CFRE) fóirdheontais d'aerfort La Rochelle ('deontais infheistíochta') chun infheistíochtaí éagsúla a mhaoiniú ar luach thart ar EUR 3 mhilliún san iomlán (féach Tábla 8 thíos):
- dheonaigh Comhairle Roinn Charente-Maritime leithdháileadh trealamh don aerfort dar luach EUR 46 000 in 2001 agus leithdháileadh dar luach EUR 744 000 in 2005;
 - dheonaigh Comhairle Réigiún Poitou-Charentes leithdháileadh trealamh don aerfort dar luach EUR 744 000 in 2005;
 - dheonaigh Coiste Bailecheantair La Rochelle leithdháileadh trealamh don aerfort dar luach EUR 967 000 in 2005;
 - dheonaigh CFRE fóirdheontas EUR 485 000 don aerfort in 2005.
- (56) Maoiníodh roinnt infheistíochtaí leis na deontais sin, ar a n-áirítear:
- halla nua teachta agus imeachta a thógáil;
 - an rúidbhealach a neartú, a fhadú agus a leathnú;
 - an bealach innlithe a neartú agus a leathnú;
 - na suíomhanna le haghaidh aerárthaí a neartú agus síneadh a chur leo;
 - agus linn síothlaithe a chruthú chun an t-aerfort a chur i gcomhréir leis an dlí maidir le huisce.
- (57) Shonraigh údaráis na Fraince freisin go raibh na hinfeistíochtaí beartaithe go háirithe lena áirithiú go bhféadfaí na haerárthaí a bhíonn in úsáid go coitianta ag aerlínte Eorpacha (B737, A320) a oibriú go sábháilte tríd an rúidbhealach a leathnú go 45 mhéadar ar leithead (bhí La Rochelle ar cheann de líon beag aerfort tráchtála lenar bhain rúidbhealach 30 méadar ar leithead), fad 115 mhéadar siar a chur leis an rúidbhealach (chun dul i ngleic go pointe áirithe leis le tionchar na tairsí dláithrithe ar an bhfad don tuirlingt), agus na bealaí innlithe agus na naprúin a oiriúnú le go bhféadfaí aerárthaí a bhogadh go sábháilte. Thairis sin, mar thoradh ar infheistíochtaí áirithe, cuireadh ar a chumas don aerfort a cheanglais cosanta comhshaoil a chomhlíonadh (an Dlí maidir le hUisce).
- (58) Shonraigh údaráis na Fraince nach bhfuair aerfort La Rochelle aon deontas chun maoiniú a dhéanamh ar thógáil carrchlóis ar tháille in 2006 agus ar leathnú an charrchlóis sin in 2008.
- (59) Tá forbhreathnú i dTábla 8 thíos ar na bearta infheistíochta go léir a ndearnadh deontais infheistíochta lena n-aghaidh.
- (60) De réir údaráis na Fraince, an chuid sin de na hinfeistíochtaí nár cumhdaíodh le deontais, ba é CCI, úinéir agus oibreoir an aerfoirt, a mhaoinigh í.

⁽¹⁷⁾ Seoladh na comhaontuithe chuig an gCoimisiún an 4 Meitheamh 2012.

⁽¹⁸⁾ Réamhráitis sna comhaontuithe idir CCI agus Roinn Charente-Maritime agus Coiste Bailecheantair La Rochelle, a síníodh an 29 Meitheamh 2010 agus an 16 Iúil 2010, faoi seach.

Tábla 8

Forbhreathnú ar na bearta go léir a ndearnadh deontais infheistíochta lena n-aghaidh

(in EUR)

Cineál na hinfeistíochta	Costas iomlán na hinfeistíochta (in EUR)	Dáta deonaithe an fhóirdheontais	Comhlacht poiblí a ranníoc	Méid an fhóirdheontais
Athchóiriú agus uasghrádú (lena n-áirítear rúidbhealach)	5 876 000	4.1.2001	An Chomhairle Ghinearálta	46 000
		2.12.2005	CFRE	485 000
		29.10.2004	An Chomhairle Ghinearálta	744 000
		14.3.2005	An Chomhairle Réigiúnach	744 000
		23.3.2005	Coiste Bailecheantair	967 000
IOMLÁN				2 986 000

Foinse: Údaráis na Fraince

3.2. Bearta i bhfabhar na n-aerlínte**3.2.1. Barúlacha maidir le muirir aerfoirt**

- (61) De réir na Fraince, maidir leis na seirbhísí aerfoirt go léir arna soláthar ag oibreoir an aerfoirt d'úsáideoirí éagsúla an aerfoirt, déantar na seirbhísí sin a phraghsáil i gcomhréir lena scála muirear ar sheirbhísí aerfoirt. Cuirtear gach muirear beartaithe faoi bhráid an Choiste Chomhairligh Eacnamaíoch ('Cocoeco') chun a thuairim a fháil, rud a fhágann gur féidir dul i gcomhairle le húsáideoirí an aerfoirt maidir leis na muirir atá i bhfeidhm (aerlínte, ceardchumainn, cuideachtaí a ghabhann d'obair san aer, comhlachais). Ar an gcaoi sin, de réir na Fraince, cuirtear méaduithe ar mhuirir sheach-aerloingseoireachta faoi bhráid Cocoeco gach bliain. Déantar gach muirear a bheartaíonn an t-oibreoir, mar aon le tuairim Cocoeco, a chur faoi bhráid Mhaor na Roinne freisin sula dtagann sé i bhfeidhm.
- (62) Rinne an Fhrainc na scálaí muirear le haghaidh seirbhísí aerfoirt a bhí i bhfeidhm ó 2001 go 2013 a sheoladh chuig an gCoimisiún. Ina theannta sin, rinne an Fhrainc na tuairimí go léir a d'eisigh Cocoeco idir 2001 agus 2013, seachas tuairimí ó 2005 mar níorbh ann d'aon chruinniú de Cocoeco an bhliain sin, a sheoladh chuig an gCoimisiún.
- (63) Shonraigh an Fhrainc freisin gurb iad aerlínte a íocann an muirear soilsithe rúidbhealaigh ag brath ar cé acu atá nó nach bhfuil feidhm ag na rialacha eitlíochta sibhialta lena rialaítear gluaiseachtaí san oíche nó le linn drochaimsire (sna cásanna sin, is í an tseirbhís aerloingseoireachta atá freagrach as a chinneadh cibé acu is gá nó nach gá an soilsiú a úsáid) nó má iarrann an píolóta an soilsiú. De réir údaráis na Fraince, is í seirbhís aerloingseoireachta La Rochelle a sholáthraíonn an fhaisnéis is gá maidir le cibé acu a úsáideadh nó nár úsáideadh soilsiú le linn gluaiseacht aerárthaigh, agus ar an gcaoi sin is féidir leis an oibreoir an méid sin a chur ar shonrasc don aerlíne.
- (64) Sonraíonn an Fhrainc go bhfaigheann an t-aerfort na muirir sheach-aerloingseoireachta seo a leanas: (i) muirir ar áitiú maoine atá faoi úinéireacht an stáit (cuid sheasta agus cuid athraitheach bunaithe ar an láimhdeachas a ghintear) le haghaidh na ngníomhaíochtaí seo a leanas: carrchlóis, cuideachtaí fruilithe gluaisteán, haingir d'aerárthaí, bialann, siopaí, fógraíocht; agus (ii) seirbhísí éagsúla a sholáthraítear ar tháille.

3.2.2. Comhaontuithe leis na haerlínte

- (65) Cumhdaítear le himscrúdú an Choimisiúin na comhaontuithe lena rialaítear íocaíocht ar sheirbhísí arna soláthar ag an aerfort le haghaidh ghníomhaíochtaí aerloingseoireachta na n-aerlínte ('comhaontuithe seirbhísí aerfoirt') agus na comhaontuithe lena rialaítear íocaíocht ar sheirbhísí margaíochta arna soláthar ag na haerlínte don aerfort ('comhaontuithe seirbhísí margaíochta') a rinne CCI agus na haerlínte ó 2001 go dtí gur seoladh an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil an 8 Feabhra 2012.

- (66) Rinne an Coimisiún scrúdú ar na comhaontuithe muirear aerfoirt agus ar na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a rinne CCI agus na haerlínte seo a leanas: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz agus easyJet.

3.2.2.1. Comhaontuithe a síníodh le Ryanair/AMS

- (67) De réir na Fraince, tá sa tábla seo a leanas na comhaontuithe go léir arna dtabhairt i gcrích ag CCI le Ryanair agus AMS le linn na tréimhse faoi imscrúdú:

Tábla 9

Liosta comhaontuithe a rinne CCI agus Ryanair/AMS

Líon	Comhaontuithe	Dáta sínithe	An tréimhse a chumhdaítear leis an gcomhaontú seo
1	Comhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Comhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus Ryanair (an Ríocht Aontaithe agus eile)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Comhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus Ryanair (an Ríocht Aontaithe agus eile)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Comhaontú seirbhísí margaíochta uimh. 1 idir CCI agus AMS (an Ríocht Aontaithe)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
D	Comhaontú seirbhísí margaíochta uimh. 2 idir CCI agus AMS (Éire)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
2	Comhaontú seirbhísí aerfoirt uimh. 1 idir CCI agus Ryanair (an Ríocht Aontaithe)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Comhaontú seirbhísí aerfoirt uimh. 2 idir CCI agus Ryanair (Éire)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Comhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Leasú ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Leasú ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Comhaontú seirbhísí margaíochta uimh. 1 idir CCI agus AMS (an Ríocht Aontaithe)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Comhaontú seirbhísí margaíochta uimh. 2 idir CCI agus AMS (an Bheilg)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Comhaontú seirbhísí margaíochta uimh. 3 idir CCI agus AMS (Éire)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Leasú ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Comhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Leasú uimh. 1 ar an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Comhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Leasú uimh. 1 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Leasú uimh. 2 ar an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

Líon	Comhaontuithe	Dáta sínithe	An tréimhse a chumhdaítear leis an gcomhaontú seo
M	Leasú uimh. 2 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Leasú uimh. 3 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

(a) Comhaontuithe seirbhísí aerfoirt arna dtabhairt i gcrích ag CCI agus Ryanair

(68) Mar a léirítear i dTábla 9, rinne CCI agus Ryanair roinnt comhaontuithe a thabhairt i gcrích lenar leagadh amach muirir aerfoirt agus muirir ar sheirbhísí láimhseála ar an talamh le linn na tréimhse faoi imscrúdú.

(69) Maidir leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a chumhdaítear sa roinn seo, shonraigh an Fhrainc an méid seo a leanas:

- maidir le rátaí na muirear aerfoirt a leagtar amach sna comhaontuithe, is iad sin na rátaí a d'fhorghas Cocoeco agus tá feidhm acu maidir leis na haerlínte go léir;
- ní sholáthraíonn CCI aon seirbhís láimhseála ar an talamh seachas athbhreoslú;
- Níor sonrasadh an muirear ar shoilsiú rúidbhealaigh do Ryanair mar níor oibrigh sé ach eitiltí le linn an lae agus, dá bhrí sin, níor ghá an soilsiú a úsáid.

(70) Is léir dá bhrí sin ón ngrinnscrúdú ar na comhaontuithe sin, maidir leis na muirir aerfoirt a cuireadh i bhfeidhm ar Ryanair faoi gach comhaontú, go gcomhfhreagraíonn siad don chárta rátaí ginearálta a d'fhorghas Cocoeco.

— *Comhaontú 1: comhaontú an 10 Nollaig 2003*

(71) Leis an gcéad chomhaontú seo, a shínigh CCI agus Ryanair an 10 Nollaig 2003, agus a raibh feidhm chúlghabhálach leis ar feadh tréimhse 3 bliana ón 1 Bealtaine 2003, leagadh amach méid na muirear aerfoirt ab infheidhme maidir le Ryanair. Faoin gcomhaontú, ghlac Ryanair air féin bealach laethúil a oibriú idir aerfort La Rochelle agus aerfort Stansted Londan agus b'fhéidir aon bhealach amháin nó roinnt bealaí go haerfort Charleroi na Bruiséile, aerfort Frankfurt Hahn, nó go dtí aon aerfort eile, a sheoladh ar choinníoll gur chuir na bealaí i gceist ar a chumas do Ryanair oibriú amach as aerfort La Rochelle ar feadh 340 lá sa bhliain ar a laghad i ngach bliain a cumhdaíodh leis an gcomhaontú.

(72) Faoi Airteagal 2(b) de Chomhaontú Uimh. 1 an 10 Nollaig 2003, ceanglaíodh ar Ryanair freisin muirear ar sheirbhísí láimhseála ar an talamh dar luach EUR [...] a íoc as gach aerárthach BAe 146-300, EUR [...] as gach Boeing 737-300 agus EUR [...] as gach Boeing 737-800. D'áitigh an Fhrainc ar dtús ina litir ón 30 Lúnasa 2011 nach soláthraíonn CCI, lasmuigh d'athbhreoslú, 'aon seirbhís eile láimhseála ar an talamh' agus go ndéanann úsáideoirí 'conarthaí a thabhairt i gcrích go díreach le tríú páirtí príobháideach maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh'. Ina fhreagra dar dáta an 12 Aibreán 2012, mhínigh an Fhrainc leis sin nár ghníomhaigh CCI ach mar idirghabhálaí idir Ryanair agus Atlantica, an chuideachta seirbhísí láimhseála ar an talamh. De réir CCI, níor sonraíodh sa chomhaontú seirbhísí aerfoirt an 10 Nollaig 2003 idir CCI agus Ryanair ach an phraghsáil a leag Atlantica amach. Sonraíonn an Fhrainc agus CCI gur dhéileáil Ryanair le Atlantica go díreach ó 2007 i leith. Aistríodh an fhreagracht sin chuig Atlantica faoin gcomhaontú seirbhísí láimhseála ar an talamh an 1 Feabhra 2007, inar coinníodh an muirear a leagadh amach sa chomhaontú roimhe sin maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh le haghaidh aerárthaí Boeing 737-800 de chuid Ryanair.

— *Comhaontú 2: comhaontú an 1 Bealtaine 2006*

(73) Thug CCI agus Ryanair an comhaontú seo i gcrích an 1 Bealtaine 2006 ar feadh tréimhse 3 bliana. Faoin gcomhaontú, ghlac Ryanair air féin bealach a oibriú idir La Rochelle agus aerfort Stansted Londan lena nginfí trácht paisinéirí 95 000 paisinéir sa bhliain ar a laghad.

— *Comhaontú 3: comhaontú an 1 Bealtaine 2006*

(74) Thug CCI agus Ryanair an comhaontú seo i gcrích an 1 Bealtaine 2006 ar feadh tréimhse 3 bliana. Faoin gcomhaontú, ghlac Ryanair air féin bealach a oibriú idir La Rochelle agus Baile Átha Cliath lena nginfí trácht paisinéirí 45 000 paisinéir sa bhliain ar a laghad.

— *Comhaontú 4: comhaontú an 1 Feabhra 2007*

- (75) Cuireadh an comhaontú seo go hintuigthe in ionad Chomhaontú 2 agus thug CCI agus Ryanair i gcrích é an 1 Feabhra 2007, agus chuaigh sé in éag an 30 Aibreán 2009. Faoin gcomhaontú, ghlac Ryanair air féin bealach laethúil a oibriú idir aerfort La Rochelle agus aerfort Stansted Londen agus b'fhéidir aon bhealach amháin nó roinnt bealaí go haerfort Charleroi na Bruiséile, aerfort Frankfurt Hahn, nó go dtí aon aerfort eile, a sheoladh. Ghlac sé air féin freisin oibriú amach as aerfort La Rochelle ar feadh 340 lá sa bhliain ar a laghad i ngach bliain a cumhdaíodh leis an gcomhaontú. Ón 1 Feabhra 2007 i leith, sholáthair Atlantica seirbhísí láimhseála ar an talamh do Ryanair faoin gcomhaontú seirbhísí láimhseála ar an talamh dá dtagraítear in aithris 71.

— *Comhaontú 5: comhaontú an 13 Eanáir 2010*

- (76) Thug CCI agus Ryanair an comhaontú seo i gcrích an 13 Eanáir 2010, agus bhí feidhm chúlghabhálach leis ón 1 Bealtaine 2009 ar feadh tréimhse 3 bliana. Faoin gcomhaontú, ghlac Ryanair air féin bealach laethúil a oibriú idir aerfort La Rochelle agus aerfort Stansted Londen, Baile Átha Cliath agus aerfort Charleroi na Bruiséile agus b'fhéidir aon bhealach amháin nó roinnt bealaí chuig aon aerfort eile ar a bhfreastalaíonn Ryanair a sheoladh.
- (77) Leasaíodh an comhaontú seo faoi dhó leis an dá leasú a leagtar amach thíos:

— *Comhaontú 6: leasú uimh. 1 an 1 Feabhra 2010 ar Chomhaontú 5 an 13 Eanáir 2010*

- (78) Leis an leasú seo ar Chomhaontú 5 an 13 Eanáir 2010, a bhí i bhfeidhm go dtí an 31 Márta 2013, leagtar amach na bealaí atá le hoibriú ag Ryanair ó aerfort La Rochelle ag tosú i séasúr an tsamhraidh, 2010, ar na téarmaí seo a leanas:
- Aerfort Stansted Londen: trácht íosta 53 000 paisinéir (isteach agus amach) le haghaidh gach bliana iomláine;
 - Aerfort Bhaile Átha Cliath (sa samhradh amháin): trácht íosta 17 000 paisinéir (isteach agus amach) le haghaidh gach bliana iomláine;
 - Aerfort Charleroi na Bruiséile (sa samhradh amháin): trácht íosta 17 000 paisinéir (isteach agus amach) le haghaidh gach bliana iomláine;
 - Aerfort Rygge Osló (sa samhradh amháin): trácht íosta 17 000 paisinéir (isteach agus amach) le haghaidh gach bliana iomláine.
- (79) Rinneadh forlíonadh leis an leasú seo ar Chomhaontú 5 an 13 Eanáir 2010.

— *Comhaontú 7: leasú uimh. 2 an 28 Eanáir 2011 ar Chomhaontú 5 an 13 Eanáir 2010*

- (80) Leis an leasú seo ar Chomhaontú 5 an 13 Eanáir 2010, ghlac Ryanair air féin bealach sa samhradh amháin a oibriú chuig Porto ag tosú i séasúr an tsamhraidh, 2011, lenar bhain trácht íosta 17 000 paisinéir (isteach agus amach) le haghaidh gach bliana iomláine.

(b) *Comhaontuithe seirbhísí margaíochta idir CCI agus Ryanair/AMS*

- (81) Mar a léirítear i dTábla 9, thug CCI roinnt comhaontuithe margaíochta i gcrích freisin. Idir 2003 agus 2006, thug CCI na comhaontuithe sin i gcrích le Ryanair; ó 2006 i leith, tugadh i gcrích iad le AMS, fochuideachta ar lánúinéireacht de chuid Ryanair.

— *Comhaontú A: comhaontú an 1 Nollaig 2003 le Ryanair*

- (82) Tugadh comhaontú i gcrích an 1 Nollaig 2003 idir CCI agus Ryanair, agus bhí feidhm chúlghabhálach leis ón 1 Bealtaine 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003. Ghlac Ryanair air féin bealach laethúil a oibriú idir aerfort La Rochelle agus aerfort Stansted Londen ón 1 Bealtaine 2003 agus b'fhéidir aon bhealach amháin nó roinnt bealaí breise go haerfort Frankfurt Hahn, aerfort Charleroi na Bruiséile, nó go dtí aon aerfort eile, a sheoladh, agus iad a oibriú ar feadh 340 lá sa bhliain ar a laghad.
- (83) Faoin gcomhaontú sin, ghlac Ryanair air féin trí nasc gréasáin le suíomhanna gréasáin turasóireachta a bhaineann le réigiún La Rochelle a chur ar taispeáint ar a shuíomh gréasáin féin, agus feachtas a sheoladh chun a bhealaí go haerfort La Rochelle a chur chun cinn.
- (84) D'foc CCI EUR [...] le Ryanair:
- EUR [...] ar shíniú an chonartha;

— EUR [...] nuair a chuir Ryanair i láthair achoimre ar na feachtais mhargaíochta a cuireadh chun feidhme agus a gcostas, ar ghá EUR [...] ar a laghad a bheith ann.

— *Comhaontú B: comhaontú an 3 Meitheamh 2004 le Ryanair*

- (85) Tugadh comhaontú i gcrích idir CCI agus Ryanair an 3 Meitheamh 2004 lenar cumhdaíodh an tréimhse ón 1 Eanáir 2004 go dtí an 30 Aibreán 2006. Ghlac Ryanair air féin bealach laethúil a oibriú idir aerfort La Rochelle agus aerfort Stansted Londan ón 1 Eanáir 2004 agus b'fhéidir aon bhealach amháin nó roinnt bealaí breise go haerfort Frankfurt Hahn, aerfort Charleroi na Bruiséile, nó go dtí aon aerfort eile, a sheoladh, agus oibriú ar feadh 340 lá sa bhliain ar a laghad. Thiomnaigh Ryanair freisin do lódfhachtóir 60 % ar a laghad le haghaidh a chuid eitiltí.
- (86) Faoin gcomhaontú sin, ghlac Ryanair air féin naisc ghréasáin le suíomhanna gréasáin turasóireachta a bhaineann le réigiún La Rochelle a chur ar taispeáint ar a shuíomh gréasáin féin.
- (87) D'íoc CCI EUR [...] in aghaidh na bliana le Ryanair, agus thiocfadh laghdú ar an méid sin dá mba rud é nach n-éireodh le Ryanair a spriocanna ó thaobh lódfhachtóra de a bhaint amach. Dhéanfaí an méid sin a athríomh ansin bunaithe ar an líon paisinéirí arna iompar. Bhí na híocaíochtaí le déanamh in aghaidh na ráithe agus dhéanfaí aon ró-íocaíocht a fhritháireamh an bhliain dár gcionn.
- (88) Ní bhfuair an Coimisiún aon doiciméad inar léiríodh an méid cruinn a d'íoc CCI le Ryanair le haghaidh an 2 bhliain ina dhiaidh sin.

— *Comhaontú C: comhaontú an 1 Aibreán 2006 a tugadh i gcrích le AMS maidir leis an Ríocht Aontaithe*

- (89) Tugadh comhaontú 3 bliana i gcrích an 1 Aibreán 2006 idir CCI agus AMS agus tháinig an comhaontú i bhfeidhm an 1 Bealtaine 2006. Tá nasc idir an comhaontú sin agus gealltanais Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus aerfort Stansted Londan ar a n-iomprófaí 95 000 paisinéir sa bhliain ar a laghad.
- (90) Faoin gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin seirbhísí margaíochta éagsúla a sholáthar ar an suíomh gréasáin www.ryanair.com ar shuim EUR [...] sa bhliain, nó EUR [...] sa mhí. Áiríodh orthu sin:
- lena n-áirítear nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a fhoilsiú ar leathanach baile Béarla www.ryanair.com ⁽¹⁹⁾ ar feadh 56 lá, ar shuim EUR [...];
 - ceithre alt 150 focal a fhoilsiú sa roinn 'Cúig rud le déanamh' ar leathanach cinn scríbe La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ryanair, ar shuim EUR [...];
 - lena n-áirítear dhá nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a fhoilsiú sa bharra stádais ar leathanach cinn scríbe La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ryanair, ar shuim EUR [...];
 - lena n-áirítear nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a fhoilsiú sa roinn 'Cúig rud le déanamh' ar leathanach cinn scríbe La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ryanair, ar shuim EUR [...];
 - ríomhphost lena ndéantar La Rochelle a chur chun cinn a sheoladh chuig gach duine atá liostáilte le suíomh gréasáin Ryanair sa Ríocht Aontaithe agus in Éirinn, ar shuim EUR [...].
- (91) D'fhéadfaí seirbhísí breise a chomhaontú idir na páirtithe. Dhéanfaí CCI íocaíochtaí míosúla ar na seirbhísí sin ar bhonn sonraisc a sheolfadh AMS.

— *Comhaontuithe D agus E: comhaontú an 1 Aibreán 2006 agus an leasú air sin an 1 Meitheamh 2007 a tugadh i gcrích le AMS maidir le hÉirinn*

- (92) Tugadh Comhaontú D i gcrích an 1 Aibreán 2006 idir CCI agus AMS lenar cumhdaíodh tréimhse 3 bliana agus tháinig an comhaontú i bhfeidhm an 1 Bealtaine 2006. Tá nasc idir an comhaontú sin agus gealltanais Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus Baile Átha Cliath ar a n-iomprófaí 45 000 paisinéir sa bhliain ar a laghad.
- (93) Faoin gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin nasc le suíomh gréasáin arna dhearadh ag CCI a chur ar taispeáint ar shuíomh gréasáin Ryanair, www.ryanair.com, ar feadh 212 lá sa bhliain ar shuim EUR [...] sa bhliain, nó EUR [...] sa mhí. D'fhéadfaí seirbhísí breise a chomhaontú idir na páirtithe. Dhéanfaí CCI íocaíochtaí míosúla ar na seirbhísí sin ar bhonn sonraisc a sheolfadh AMS.

⁽¹⁹⁾ Bunleagan sa chonradh: 'the www.ryanair.com English language homepage'.

- (94) Leasaíodh Comhaontú D an 1 Meitheamh 2007 le leasú (Comhaontú E) lena ndearnadh athruithe ar na seirbhísí margaíochta le haghaidh 2007: Ghlac AMS air féin nasc le suíomh gréasáin arna dhearadh ag CCI a chur ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair ar feadh 45 lá idir Meitheamh agus Meán Fómhair 2007 seachas 212 lá sa bhliain ar shuim EUR [...].

— *Comhaontú F: comhaontú an 21 Meán Fómhair 2007 a tugadh i gcrích le AMS maidir leis an Ríocht Aontaithe*

- (95) Shínigh CCI-Aerfort Comhaontú F an 21 Meán Fómhair 2007 a bhain le seirbhísí margaíochta le haghaidh shuíomh gréasáin Ryanair sa Ríocht Aontaithe. Leasaíodh Comhaontú C le Comhaontú F agus rinneadh foráil ann maidir le seirbhísí margaíochta de bhreis orthu sin a sceidealáíodh cheana féin, mar atá cúig ríomhphost bolscaireachta sa bhreis a sheoladh i ngeimhreadh 2007/2008 chuig an 255 000 Béarlóir atá liostáilte ar liosta seachadta Ryanair. EUR [...] an costas a bheadh ar na seirbhísí breise sin.

— *Comhaontú G: comhaontú an 17 Meán Fómhair 2009 a tugadh i gcrích le AMS maidir leis an Ríocht Aontaithe*

- (96) Tugadh comhaontú 3 bliana i gcrích an 17 Meán Fómhair 2009 idir CCI agus AMS agus bhí feidhm chúlghabhálach aige ón 1 Eanáir 2009. Tá nasc idir an comhaontú sin agus gealltanais Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus aerfort Stansted Londan ar a n-iomprófaí 53 000 paisinéir sa bhliain ar a laghad.

- (97) Faoi gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin seirbhísí margaíochta éagsúla a sholáthar ar shuim EUR [...] sa bhliain. Áiríodh orthu sin:

— nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a chur ar taispeánt ar leathanach baile Ryanair sa Ríocht Aontaithe, www.ryanair.com, ar feadh 22 lá, ar shuim EUR [...];

— aon alt amháin a fhoilsiú ar leathanach cinn scríbe La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ryanair, ar shuim EUR [...];

— nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a chur ar taispeánt sa bharr stádaís ar leathanach cinn scríbe La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ryanair, ar shuim EUR [...].

- (98) Ba é EUR [...] an costas iomlán ar na seirbhísí sin, agus tugadh lascaine air sin. D'fhéadfaí seirbhísí breise a chomhaontú idir na páirtithe.

— *Comhaontú H agus J: comhaontú an 17 Meán Fómhair 2009 agus an leasú air sin a tugadh i gcrích le AMS maidir leis an mBeilg*

- (99) Tugadh comhaontú 3 bliana i gcrích an 17 Meán Fómhair 2009 idir CCI agus AMS agus bhí feidhm chúlghabhálach aige ón 1 Eanáir 2009 (Comhaontú H). Tá nasc idir an comhaontú sin agus gealltanais Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus aerfort Charleroi na Bruiséile ar a n-iomprófaí 9 000 paisinéir ar a laghad sa chéad bhliain agus 16 000 paisinéir ar a laghad sa 2 bhliain ina dhiaidh sin.

- (100) Faoi gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin nasc arna ainmniú ag CCI a chur ar taispeánt ar leathanach baile Ryanair (www.ryanair.com) san Ísiltír/sa Bheilg ⁽²⁰⁾ ar feadh 95 lá sa chéad bhliain agus 160 lá sa 2 bhliain ina dhiaidh sin. EUR [...] agus EUR [...] an costas a bhí ar na seirbhísí sin faoi seach, agus cuireadh EUR [...] sa chéad bhliain agus EUR [...] sna blianta ina dhiaidh sin do CCI. D'fhéadfaí seirbhísí breise a chomhaontú idir na páirtithe.

- (101) Leasaíodh an comhaontú sin an lá céanna le Comhaontú J, ar dá bhua a ghlac AMS air féin nasc leis an suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a chur ar taispeánt ar leathanach baile Ryanair, www.ryanair.com, san Ísiltír/sa Bheilg le haghaidh 10 lá bhreise in 2009. EUR [...] an costas a bheadh ar an tseirbhís bhreise sin.

— *Comhaontú I: comhaontú an 17 Meán Fómhair 2009 a tugadh i gcrích le AMS maidir le hÉirinn*

- (102) Tugadh comhaontú eile 3 bliana i gcrích an 17 Meán Fómhair 2009 idir CCI agus AMS agus bhí feidhm chúlghabhálach aige ón 1 Eanáir 2009 (Comhaontú I). Tá nasc idir an comhaontú sin agus gealltanais Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus Baile Átha Cliath ar a n-iomprófaí 17 000 paisinéir sa bhliain ar a laghad.

⁽²⁰⁾ Bunleagan sa chonradh: 'the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage'.

- (103) Faoin gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a chur ar taispeánt ar leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair, www.ryanair.com, in Éirinn ar feadh 200 lá. EUR [...] an muirear a bhí ar an tseirbhís sin, a bhí le sonrascadh le CCI ar chostas bliantúil EUR [...]. D'fhéadfaí seirbhísí breise a chomhaontú idir na páirtithe.

— *Comhaontú K: comhaontú an 25 Feabhra 2010 le AMS*

- (104) Tugadh comhaontú 3 bliana i gcrích idir CCI agus AMS an 25 Feabhra 2010 agus tháinig an comhaontú i bhfeidhm an 31 Márta 2010 (Comhaontú K). Cuireadh an comhaontú sin in ionad an chomhaontaithe a bhí ann roimhe idir na páirtithe agus chealaigh sé an comhaontú roimhe sin.

- (105) Tugadh trí chomhaontú i gcrích in 2009 maidir le seirbhísí margaíochta agus cumhdaíodh leo gach ceann de na margaí ina raibh bearta bolscaireachta beartaithe, mar atá an Ríocht Aontaithe, Éire agus an Bheilg. Mar sin féin, thug na páirtithe comhaontú aonair i gcrích in 2010 le haghaidh na dtrí mhargadh sin.

- (106) Baineann an comhaontú seo leis an oibriú a dhéanann Ryanair ar bhealaí lena nasctar aerfort La Rochelle leis an Ríocht Aontaithe, le hÉirinn, leis an mBeilg agus leis an Iorua (is bealach nua é an bealach deiridh sin). Cé nach bhfuil aon cheanglas sa chomhaontú i dtéarmaí an lín paisinéirí nó na minicíochta eitiltí, leagtar síos ann, i gcás laghdú ar an minicíocht nó cealú ceann de na bealaí i gceist, go ndéanfaí an pacáiste seirbhísí margaíochta a mhodhnú dá réir.

- (107) Faoin gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin seirbhísí margaíochta éagsúla a sholáthar ar shuim EUR [...] sa bhliain. Áiríodh orthu sin:

— cúig alt a fhoilsíú sa roinn 'Cúig rud le déanamh' ar shuíomh gréasáin Ryanair;

— trí nasc a chur ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair;

— nasc a chur ar taispeánt ar leathanaigh na hÉireann, na hIorua agus na hSiltíre de shuíomh gréasáin Ryanair ar feadh 90 lá;

— nasc a chur ar taispeánt ar leathanach na Ríochta Aontaithe de shuíomh gréasáin Ryanair ar feadh 50 lá.

- (108) D'fhéadfaí seirbhísí breise a chomhaontú idir na páirtithe.

- (109) Leasaíodh an comhaontú seo leis na trí leasú a leagtar amach thíos:

— *Comhaontú L: leasú Uimh. 1 ar Chomhaontú K an 25 Feabhra 2010 a bhaineann le hÉirinn*

- (110) An chéad leasú ar Chomhaontú K an 25 Feabhra 2010, síníodh an 23 Meitheamh 2010 é. Tá nasc idir an leasú sin agus gealltanais Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus Corcaigh. Faoin gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin síneadh suas le 70 lá a chur leis an tréimhse ina mbeidh nasc le suíomh gréasáin arna roghnú ag CCI curtha ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair, www.ryanair.com, ar shuim EUR [...].

— *Comhaontú M: leasú Uimh. 2 ar Chomhaontú K an 25 Feabhra 2010 a bhaineann leis an bPortaingéil*

- (111) Faoin gcomhaontú sin a síníodh an 11 Feabhra 2011, ghlac AMS air féin seirbhísí margaíochta éagsúla a sholáthar ar shuim EUR [...], lena sonrascadh ar chostas bliantúil EUR [...]. Áiríodh orthu sin:

— nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a chur ar taispeánt sa roinn 'Aerfoirt agus Turasóireacht' de leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair, www.ryanair.com, sa Phortaingéil ar feadh 365 lá sa bhliain;

— La Rochelle (téacs, íomhá agus nasc arna roghnú ag CCI) a chur i láthair ar leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair sa Phortaingéil, ar feadh 4 seachtaine sa bhliain.

— *Comhaontú N: leasú Uimh. 3 ar Chomhaontú K an 25 Feabhra 2010 a bhaineann leis an Iorua*

- (112) An tríú leasú ar Chomhaontú K an 25 Feabhra 2010, síníodh é in 2011. Faoin gcomhaontú sin, ghlac AMS air féin seirbhísí margaíochta éagsúla a sholáthar ar shuim EUR [...], le sonrascadh ar chostas EUR [...] sa chéad bhliain agus EUR [...] sa dara bliain.

(113) Ba iad seo a leanas na seirbhísí sa chéad bhliain (ón 31 Márta 2011 go dtí an 31 Deireadh Fómhair 2011):

- La Rochelle (téacs, íomhá agus nasc arna roghnú ag CCI) a chur i láthair ar leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair san Iorua, ar feadh 6 seachtaine sa bhliain.
- meirge arna roghnú ag CCI a fhoilsiú sa bharra stádais ar thaobh na láimhe deise de leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair san Iorua, ar feadh 4 mhí sa bhliain.

(114) Ba iad seo a leanas na seirbhísí sa dara bliain (ón 31 Márta 2012 go dtí an 31 Deireadh Fómhair 2012):

- La Rochelle (téacs, íomhá agus nasc arna roghnú ag CCI) a chur i láthair ar leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair san Iorua, ar feadh 3 seachtaine sa bhliain.
- meirge arna roghnú ag CCI a fhoilsiú sa bharra stádais ar thaobh na láimhe deise de leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair san Iorua, ar feadh 3 mhí sa bhliain.

3.2.2.2. Comhaontuithe le Flybe, Aer Arann agus Jet2

(a) Cinneadh an 27 Márta 2008 maidir le muirir

(115) I gcinneadh an 27 Márta 2008 maidir le muirir a cuireadh faoi bhráid Cocoeco, leagtar amach dreasachtaí chun bealaí sceidealaithe nua a sheoladh. Sa chinneadh praghsála sin, déantar foráil maidir le lascainí céimlaghdaitheacha ar mhuirir aerloingseoireachta, atá teoranta do 3 bliana i gcás seoladh bealaí nua nó oibriú leanúnach bealaí atá ann cheana i rith shéasúr sceidealaithe an gheimhridh. Leagtar amach sa chinneadh praghsála na coinníollacha chun na lascainí sin a dheonú:

- an lascaine ar sheoladh bealaí sceidealaithe nua ⁽²¹⁾, deonaítear faoi réir na gcoinníollacha seo a leanas í: (i) bealach sceidealaithe nua (séasúrach nó i rith na bliana), (ii) seoladh oibríochtaí in 2008 agus (iii) breis is 2 000 suíochán ar tairiscint i séasúr an earraigh/an tsamhraidh de IATA;
- an lascaine ar oibriú bealaí sa gheimhreadh, deonaítear faoi réir na gcoinníollacha seo a leanas í: (i) bealach atá ann cheana nár oibríodh riamh i séasúr an gheimhridh de IATA roimh 2008 agus (ii) bearta is infheidhme maidir le séasúr an gheimhridh amháin.

(116) Na lascainí atá ar fáil faoi na bearta dreasachta sin, leagtar amach iad i dTábla 10 thíos.

Tábla 10

Lascainí ar mhuirir aerfoirt dá ndéantar foráil faoi chinneadh praghsála an 27 Márta 2008

	Bliain 1	Bliain 2	Bliain 3
Muirear ar thuirlíngt	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Soilsiú rúidbhealaigh	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Páirceáil	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Muirear paisinéara	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Foinse: Údaráis na Fraince

(b) Comhaontú le Jet2

(117) An 4 Iúil 2008, thug CCI comhaontú maidir le muirir aerfoirt i gcrích leis an aerlíne Jet2 lenar cumhdaíodh tréimhse 3 bliana agus a raibh feidhm chúlghabhálach aige ón 12 Bealtaine 2008 maidir le seirbhísí go Dún Éideann agus Leeds ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ De réir na Fraince, is é an sainmhíniú a úsáidtear i dTreoirínte 2005 an sainmhíniú ar bhealach sceidealaithe nua.

⁽²²⁾ I gcomhaontú an 12 Bealtaine 2008 idir CCI agus Jet2, tagraítear freisin do bhealach idir La Rochelle agus Béal Feirste a bhí beartaithe do shéasúr 2009. Mar sin féin, de réir údaráis na Fraince, níor seoladh an bealach idir La Rochelle agus Béal Feirste riamh.

- (118) Déantar foráil sa chomhaontú sin freisin maidir le deonú lascainí móra ar mhuirir aerfoirt, a chomhfhreagraíonn dóibh siúd a leagtar amach i dTábla 10. Thiomnaigh Jet2 do 2 000 suíochán ar a laghad a chur ar fáil le haghaidh gach séasúir, agus laghdófaí na lascainí go 5 % an bhliain dár gcionn mura ndéanfaí é sin.
- (119) Faoin gcomhaontú sin, dhéanfaidh CCI ‘ranníocaíocht chun tacú le margaíocht’ dar luach EUR [...] i mbliain 1 (2008), agus d’íocfaidh sé ranníocaíocht mhargaíochta i mblianta 2 agus 3 (2009 agus 2010 go teoiriciúil), agus dhéanfaí méid na ranníocaíochta sin a choigeartú ‘ar bhonn an sceidil eitiltí’. Faoin gcomhaontú, d’fhéadfaí méid na ranníocaíochta margaíochta a choigeartú trí bhíthin leasú bunaithe ar an lódfhachtóir arna bhaint amach agus ar fhorbairtí maidir leis an sceideal eitiltí. Le go n-íocfaí an ranníocaíocht, sonraítear sa chomhaontú go raibh ceangal ar Jet2 sonrasc a chur isteach agus doiciméid tacaíochta ag gabháil leis (plean margaíochta, sonraisc ar ghníomhaíochtaí bolscaireachta a rinneadh). Thairis sin, le bheith incháilithe ar an gcabhair, ghlac Jet2 air féin 2 000 suíochán ar a laghad in aghaidh an bhealaigh a chur ar fáil le haghaidh gach séasúir earraigh/samhraidh de IATA. Faoin gcomhaontú, ní bheadh Jet2 incháilithe ar an ranníocaíocht mhargaíochta don bhliain chomhfhreagrach a fháil dá mba rud é nár baineadh amach an líon suíochán dá dtagraítear thuas le linn na tréimhse i gceist.
- (120) Ina litir dar dáta an 30 Lúnasa 2011, chuir an Fhrainc an Coimisiún ar an eolas gur íoc CCI suim EUR [...] in 2008 agus 2009, ach nár íoc CCI aon rud le Jet2 in 2010.

(c) Comhaontuithe le Flybe agus Aer Arann

- (121) Cumhdaítear le himscrúdú an Choimisiúin na comhaontuithe maidir le muirir aerfoirt idir CCI agus Flybe agus Aer Arann:
- comhaontú a tugadh i gcrích an 18 Márta 2009 le Flybe lenar cumhdaíodh tréimhse 3 bliana agus a raibh feidhm chúlghabhálach aige ón 3 Bealtaine 2008, maidir le seirbhís go Glaschú;
 - comhaontú a tugadh i gcrích le hAer Arann lenar cumhdaíodh tréimhse 3 bliana le héifeacht ón 24 Bealtaine 2008 (ní luaitear dáta an tsínithe sa chomhaontú), maidir le seirbhís go Corcaigh.
- (122) Déantar foráil sa dá chomhaontú sin maidir le deonú lascainí móra ar mhuirir aerfoirt, a chomhfhreagraíonn dóibh siúd a leagtar amach i dTábla 10. Faoin dá chomhaontú, thiomnaigh na haerlínte do 2 000 suíochán ar a laghad a chur ar fáil le haghaidh gach séasúir, agus laghdófaí na lascainí go 5 % an bhliain dár gcionn mura ndéanfaí é sin.
- (123) De réir na Fraince, deonaíodh na lascainí i gcomhréir leis na coinníollacha a leagtar amach sa chinneadh praghsála maidir le muirir an 27 Márta 2008.

3.2.2.3. Comhaontuithe le Buzz

- (124) De réir thuarascáil CRC, sheol Buzz, fochuideachta de chuid KLM, an chéad bhealach ísealchostais idir La Rochelle agus aerfort Stansted London thiar in earrach 2001 ⁽²³⁾. Sonraítear i dtuarascáil CRC go raibh Buzz faoi réir muirir aerfoirt i gcomhréir leis na cártaí rátaí a bhfeidhm ag an am. Sonraítear freisin i dtuarascáil CRC gur thairbhígh Buzz de bhearta bolscaireachta agus de chaiteachas cumarsáide a raibh EUR 59 068,51 san iomlán i gceist leo in 2001 agus 2002. Ar deireadh, sonraítear i dtuarascáil CRC gur ghlac Ryanair an bealach sin ar láimh go héifeachtach in 2003, agus sheol CRC sonrasc chuig Ryanair le haghaidh a chuid seirbhísí faoi na coinníollacha céanna a bhí i bhfeidhm maidir le Buzz go dtí deireadh na bliana.
- (125) Cuireann an Fhrainc in iúl go ndearnadh aon chomhaontú amháin, comhaontú an 8 Samhain 2002, le Buzz. Maidir le comhaontú seirbhísí aerfoirt an 8 Samhain 2002 idir CCI agus Buzz, baineann sé leis na seirbhísí sceidealaithe arna n-oibriú ag Buzz chuig aerfort La Rochelle agus leis na coinníollacha maidir le húsáid an bhonneagair, lenar cumhdaíodh tréimhse 3 bliana.
- (126) Maidir leis na bearta bolscaireachta agus leis an gcaiteachas cumarsáide a bhaineann le Buzz dá dtagraítear i dtuarascáil CRC, cuireann an Fhrainc in iúl freisin go mbaineann siad le gníomhaíochtaí cumarsáide a tugadh i gcrích le Maison de la France seachas le Buzz. Ar an gcaoi sin, de réir CCI, ní dhearnadh aon íocaíocht mhargaíochta le Buzz.

⁽²³⁾ De réir CRC, ‘bhí seoladh an bhealaigh idir La Rochelle agus aerfort Stansted London in 2001 faoi réir comhaontú seirbhísí cúlghabhálach dar dáta an 8 Samhain 2002 (...) lenar cumhdaíodh tréimhse 3 bliana le héifeacht ón 25 Márta 2001’.

3.2.2.4. Caidreamh le easyJet

- (127) Luaitear i dtuarascáil CRC gur 'iarr easyJet EUR [...] mar thacaíocht mhargaíochta' le haghaidh an bhealaigh go Briostó in 2006, agus líomhnaítear go raibh an tacaíocht sin, tráth a cuireadh an tuarascáil i gcrích, faoi réir comhaontú briathartha.
- (128) Cuireann an Fhrainc in iúl freisin, contrártha leis an bhfaisnéis atá i dtuarascáil CRC, nach bhfuair easyJet aon mhaoiniú le haghaidh seirbhísí margaíochta ná fógraíochta. De réir na Fraince, bíodh is gur pléadh féidearthacht na ranníocaíochta sin go neamhfhoirmiúil le linn na caibidlíochta idir an t-aerfort agus easyJet, níor tugadh é sin chun críche riamh agus dá bhrí sin níor tugadh aon chomhaontú maidir le tacaíocht mhargaíochta i gcrích le easyJet.

4. NA FORAIS CHUN AN NÓS IMEACHTA IMSCRÚDAITHE FOIRMIÚIL A THIONSCNAMH

- (129) Mheas an Coimisiún gur ghá an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a thionscnamh, ar thaobh amháin, chun féachaint ar na ranníocaíochtaí airgeadais go léir a rinne na húdaráis phoiblí agus na comhlachtaí poiblí éagsúla go léir le CCI, oibreoir aerfort La Rochelle, idir 2001 agus dáta an chinnidh tosaigh, a dtugtar tuairisc orthu i roinn 3.1, agus, ar an taobh eile, chun measúnú a dhéanamh ar chabhair a d'fhéadfadh a bheith deonaithe do na haerlínte faoi na comhaontuithe go léir idir CCI agus na haerlínte, a dtugtar tuairisc orthu i roinn 3.2.2, idir 2001 agus dáta an chinnidh tosaigh (8 Feabhra 2012).

4.1. Bearta i bhfabhar an aerfoirt

- (130) Tar éis dó anailís a dhéanamh ar na ranníocaíochtaí airgeadais a rinneadh le CCI, oibreoir aerfort La Rochelle, chuir an Coimisiún a thuairim in iúl maidir le cabhair a d'fhéadfadh a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE agus an t-amhras a bhí air maidir le comhoiriúnacht aon chabhrach leis an margadh inmheánach, de réir bhrí Airteagal 107(3)(c) CFAE.

4.1.1. Cabhair a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE

- (131) Shonraigh údaráis na Fraince gurbh é ba chuspóir le cuid den mhaoiniú a dheonaigh an stát costais tascanna sainchúraim phoiblí a chumhdach nár ghníomhaíocht eacnamaíoch de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE iad. Mar sin féin, ní féidir maoiniú den sórt sin a úsáid ach amháin chun na costais a eascraíonn as na tascanna sin a chumhdach, agus ní féidir é a leithdháileadh ar ghníomhaíochtaí eacnamaíocha eile ⁽²⁴⁾. Mheas an Coimisiún nach raibh a dhóthain faisnéise aige ar chineál beacht chostais na dtascanna sainchúraim phoiblí agus nár bhféidir leis ach an oiread a chur as an áireamh gur thairbhígh an t-aerfort de na costais sin a bheith cumhdaithe.
- (132) Shonraigh an Fhrainc freisin nár bhuntáiste de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sa mhaoiniú i gceist. Measann an Fhrainc freisin gur seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta é bainistíocht aerfort La Rochelle ar an iomlán. Dá bhrí sin, d'fhéach an Coimisiún ar na bearta tacaíochtaí airgeadais le haghaidh CCI i bhfianaise chásdlí *Altmark* ⁽²⁵⁾. Mheas an Coimisiún nár léirigh an Fhrainc gur comhlíonadh aon cheann de na ceithre choinníoll a leagtar amach i mbreithiúnas *Altmark*; ní mór na critéir sin a chomhlíonadh chun a chur as an áireamh gur ann do bhuntáiste agus costais a eascraíonn as seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta á gcúiteamh.
- (133) Maidir le comhoiriúnacht na ranníocaíochtaí airgeadais a rinneadh le CCI i bhfianaise phrionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh, níorbh fhéidir leis an gCoimisiún a chur as an áireamh gur bhronn na ranníocaíochtaí airgeadais i gceist buntáiste roghnaitheach ar CCI le linn na tréimhe iomláine a chumhdaítear leis an gCinneadh. Dá dhroim sin, níorbh fhéidir leis a chur as an áireamh gur státhchabhair a bhí sna bearta sin.

4.1.1.1. Maoiniú bonneagair agus tascanna sainchúraim phoiblí

- (134) Shonraigh an Coimisiún nach raibh aon fhianaise aige lena gcuirfí ar a chumas dó a mheas gur bhrabúsach ó thaobh airgeadais de na fóirdheontais bhonneagair ó chomhlachtaí poiblí nó gurbh ann d'aon choinne le toradh airgeadais.

⁽²⁴⁾ Breithiúnas na Cúirte an 18 Márta 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Cinneadh ón gCoimisiún an 19 Márta 2003 (Státhabhair N309/2002) (IO C 148, 25.6.2003) agus Cinneadh ón gCoimisiún an 16 Deireadh Fómhair 2002 (Státhabhair N438/2002) – Fóirdheontais leis na húdaráis chalafoirt as tascanna údaráis phoiblí a dhéanamh (IO C 284, 21.11.2002).

⁽²⁵⁾ Breithiúnas na Cúirte an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH agus Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) Maidir leis an bhfóirdheontas chun tascanna sainchúraim phoiblí a mhaoiniú, bhí amhras ar an gCoimisiún, mar a míníodh thuas, maidir le cineál beacht na gcostas a d'íoc an Stát agus a bhaineann, de réir údaráis na Fraince, le feidhmiú cumhachtaí údaráis phoiblí.

4.1.1.2. Oibríochtaí a mhaoiniú

- (136) Mheas an Coimisiún, agus a mheasúnú á bhunú ar thuarascáil CRC, maidir le haistrithe airgeadais áirithe a rinneadh idir cuntais rannóg ghinearálta CCI agus cuntais a rannóige aerfoirt, nár léir go ndearnadh na haistrithe sin mar idirbhearta tráchtála, agus mar idirbhearta tráchtála amháin.
- (137) Ar an gcéad dul síos, dhealródh sé go ndearna rannóg ghinearálta CCI sonrascadh ró-íseal ar chuid de na seirbhísí a sholáthar sí don aerfort, mar ní léirítear fíorchostas na seirbhísí sin i gcuntais an aerfoirt. Níor chuir an Coimisiún as an áireamh go bhféadfadh sé gur chun an caillteanas a thabhaigh an t-aerfort idir 2001 agus 2006 a mhaolú a rinneadh an sonrascadh ró-íseal líomhnaithe.
- (138) Ansin, dealraíonn sé gur maoiníodh oibriú an aerfoirt trí bhíthin airleacain in-aisíoctha, arna n-íoc ó bhuiséad ginearálta CCI lena gcuntais aerfoirt, agus dealraíonn sé gur acmhainní airgeadais arna ndeontú ar chostas nialasach atá iontu sin.
- (139) Mheas an Coimisiún freisin gur dhealraigh sé gur mhó na méideanna a íocadh le CCI ar bhainistíocht agus ar oibriú aerfort Rochefort ná a mbeadh coinne leis faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh, i bhfianaise na heaspa tráchta ag an aerfort.
- (140) Thairis sin, as an méid a fuair aerfort La Rochelle as soláthar na seirbhísí sin, níor chumhdaigh EUR 40 000 na costais a thabhaigh CCI chun na seirbhísí a sholáthar, ach 'táille soláthraí seirbhíse' a bhí ann atá cothrom le meánráta 16 % den mhéid iomlán a sonrascadh le haghaidh na seirbhísí sin.
- (141) Maidir leis na ranníocaíochtaí airgeadais i dtreo oibriú bealaí áirithe a d'íoc údaráis phoiblí éagsúla le CCI, cheistigh an Coimisiún cibé acu ar íocaíochtaí leis an aerfort a bhí sna bearta sin, ó tharla go ndeachaigh na híocaíochtaí trí chuntais an aerfoirt, nó ar chabhair leis na haerlínte i gceist a bhí iontu.

4.1.2. Comhoiriúnacht na cabhrach de réir bhrí Airteagal 107(3)(c) CFAE

- (142) Chuir an Coimisiún Treoirlínte 2005 i bhfeidhm chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart infheistíochta leis an margadh inmheánach ⁽²⁶⁾. Mheas an Coimisiún nach raibh an fhaisnéis go léir aige a bhí de dhíth air chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart i gceist de réir na gcritéir i dTreoirlínte 2005.
- (143) Bhí amhras ar an gCoimisiún freisin maidir lena comhoiriúnaí a bhí an róchúiteamh féideartha ar thascanna sainchúraim phoiblí agus an deontú féideartha cabhrach oibriúcháin le CCI ó thaobh an mhargaidh inmheánaigh de.

4.2. Bearta i bhfabhar na n-aerlínte

- (144) Maidir leis an measúnú ar na bearta i bhfabhar na n-aerlínte, chuir an Coimisiún a thuairim in iúl freisin maidir le cabhair a d'fhéadfadh a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE agus an t-amhras a bhí air maidir le comhoiriúnacht na cabhrach sin leis an margadh inmheánach, de réir bhrí Airteagal 107(3)(c) CFAE.

4.2.1. Cabhair a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE

- (145) Rinne an Coimisiún measúnú ar bhuntáiste roghnaitheach a bheith sna comhaontuithe a tugadh i gcrích leis na haerlínte trí scrúdú a dhéanamh ar cé acu, in imthosca comhchosúla, a bheadh nó nach mbeadh comhaontuithe tráchtála comhchosúil leo siúd a thug CCI i gcrích déanta ag oibreoir aerfoirt príobháideach agus é ag oibriú faoi ghnáthdhálaí eacnamaíocha margaidh.

⁽²⁶⁾ Agus anailís á déanamh ar bhearta áirithe a glacadh roimh fhoilsiú Threoirlínte 2005, ní mór an cleachtas cinnteoireachta a bhíodh ag an gCoimisiún roimhe sin a chur san áireamh. Na critéir a d'eascair as an gcleachtas cinnteoireachta a bhíodh ann roimhe sin, tugadh le chéile i dTreoirlínte 2005 iad, rud a fhágann gur infheidhme go díreach na Treoirlínte maidir leis na bearta sin.

- (146) Ar dtús, thug an Coimisiún faoi deara, le linn na tréimhse faoi imscrúdú, go raibh cailteanas i gceist le hoibríocht an aerfoirt i ngach bliain airgeadais agus, de réir thuascáil CRC ⁽²⁷⁾, go ndearnadh idirdhealú idir na haerlínte difriúla leis na muirir a chuir an t-aerfort i bhfeidhm ⁽²⁸⁾. Ar na cúiseanna sin uile, tá amhras ar an gCoimisiún cé acu a ghníomhaigh nó nár ghníomhaigh an t-aerfort mar infheisteoir stuama ina dhéileálacha tráchtála leis na haerlínte a fhreastalaíonn ar aerfort La Rochelle.
- (147) Chun a chinneadh ar ghníomhaigh oibreoir an aerfoirt mar infheisteoir stuama i ngeilleagar an mhargaidh agus ionchas na mbrabús á spreagadh ⁽²⁹⁾, mheas an Coimisiún nár mhór measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe a tugadh i gcrích le haghaidh gach tréimhse a bhí i gceist, ag breathnú ar an tráth a síníodh iad.

4.2.1.1. Buntáiste roghnaitheach a bheith sna comhaontuithe a tugadh i gcrích le Ryanair/AMS

- (148) Mheas an Coimisiún nár mhór measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta in éineacht le chéile, toisc go raibh Ryanair agus AMS ina dtairbhí aonair de na bearta a bhí i gceist. Thairis sin, mheas an Coimisiún go raibh síniú na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta coinníollach ar na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a bheith á dtabhairt i gcrích, agus gurbh é an t-aon tairbhe lena raibh coinne ó na comhaontuithe seirbhísí margaíochta go dtiocfadh méadú ar an líon paisinéirí de chuid Ryanair a bheadh ag úsáid an aerfoirt.
- (149) Chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le cé acu a d'iompair nó nár iompair oibreoir an aerfoirt, trí na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a shíniú, mar oibreoir stuama i ngeilleagar an mhargaidh a raibh beartas struchtúrach á shaothrú aige, bíodh an beartas sin ina bheartas ginearálta nó de réir earnála, agus maidir le cé acu a spreag nó nár spreag ionchas na mbrabús sa mheántearma agus san fhadtearma é. Thug an Coimisiún dá aire nach raibh aon staidéar margaidh agus/ná plean gnó a bhain leis na comhaontuithe éagsúla a síníodh le Ryanair/AMS agus lenar soláthraíodh an bonn cirt eacnamaíoch le cinneadh an aerfoirt gealltanais den sórt sin a dhéanamh le Ryanair/AMS.
- (150) De réir na Fraince, ba iad na tairbhí a thabharfadh na comhaontuithe don saol gnó agus turasóireachta sa réigiún an réasúnaíocht eacnamaíoch leis na comhaontuithe sin a thabhairt i gcrích. Mar sin féin, chuir an Coimisiún in iúl nárbh fhéidir breithnithe ó thaobh na forbartha réigiúnaí a chur san áireamh chun críocha thástáil an infheisteora stuama ⁽³⁰⁾.
- (151) Bhí amhras ar an gCoimisiún faoi na muirir aerfoirt a cuireadh i bhfeidhm maidir le Ryanair, agus aird ar leith á tabhairt ar an gcomhaontú a síníodh an 10 Nollaig 2003, lenar deonaíodh díolúine do Ryanair ón muirear soilsithe rúidbhealaigh.
- (152) Thug an Coimisiún faoi deara go raibh baint ag eintitis phoiblí éagsúla le costas na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta a mhaoiniú. Mheas sé dá bhrí sin cé acu a bhí nó nach raibh sé iomchuí measúnú a dhéanamh ar iompar an aerfoirt i gcomhpháirt le hiompar an Stáit nó ar iompar na n-údarás poiblí eile a dhéanann maoirseacht ar oibreoir an aerfoirt nó a bhfuil baint acu i maoiniú oibreoir an aerfoirt.
- (153) Cheistigh an Coimisiún freisin cé acu a bhí nó nach raibh na seirbhísí láimhseála ar an talamh, a cumhdaíodh leis na comhaontuithe leantacha le Ryanair, go háirithe an comhaontú seirbhísí láimhseála ar an talamh idir Ryanair agus CCI an 10 Nollaig 2003, ann le fírinne. Ina fhreagra dar dáta an 30 Lúnasa 2011, luaigh an Fhrainc nár sholáthair CCI aon seirbhís láimhseála ar an talamh.
- (154) Ar na cúiseanna sin uile, mheas an Coimisiún go raibh amhras air maidir le cé acu a ghníomhaigh nó nár ghníomhaigh an t-aerfort agus na heintitis phoiblí a ranníoc nó a bhí ag ranníoc le costais oibriúcháin Ryanair mar infheisteoir stuama i ngeilleagar an mhargaidh trí na comhaontuithe atá faoi imscrúdú a thabhairt i gcrích.

⁽²⁷⁾ Foilsíodh torthaí airgeadais an aerfoirt le haghaidh 2001 go 2006 le tuarascáil CRC an 13 Bealtaine 2008. Luaigh an Fhrainc an fíoras ina litir dar dáta an 30 Lúnasa 2011 go ndearna an t-aerfort cailteanas tar éis 2006 freisin.

⁽²⁸⁾ Dé réir thuascáil CRC, ba í Airlínair an t-aon aerlíne amháin a d'íoc an muirear soilsithe, agus bhí na haerlínte ísealchostais díolmhaithe ón muirear le linn shéasúr an gheimhridh, agus fiú le linn an tsamhraidh le haghaidh eitiltí a oibríodh istoiche mar a shainítear i rialacháin eitlíochta (féach Caibidil 3.1 den tuarascáil).

⁽²⁹⁾ Breithiúnas na Cúirte an 21 Márta 1991, *An Iodáil v An Coimisiún ('Alfa Romeo')*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, mír 20, agus Breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 12 Nollaig 2000, *Alitalia v An Coimisiún*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, mír 84.

⁽³⁰⁾ Breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 21 Eanáir 1999 i gCásanna uamtha T-129/95, T-2/96 agus T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke agus Lech-Stahlwerke v An Coimisiún*, ECLI:EU:T:1999:7, mír 120.

4.2.1.2. Buntáiste roghnaitheach a bheith sna comhaontuithe a tugadh i gcrích le Jet2, Flybe agus Aer Arann

- (155) Thug an Coimisiún faoi deara maidir leis na comhaontuithe a síníodh leis na haerlínte Jet2, Flybe agus Aer Arann, gur eascair lascainí substaintiúla ar mhuirir astu ⁽³¹⁾ agus, de réir na Fraince, gur cuireadh na lascainí sin i bhfeidhm ar bhealach neamh-idirdhealaitheach maidir leis na haerlínte uile a chomhlíon na critéir a leagtar amach sa chinneadh maidir le praghsáil an 27 Márta 2008 (féach roinn 3.3.2.2).
- (156) Mar sin féin, thug an Coimisiún dá aire, mar a luaigh an Fhrainc, go raibh caillteanas á dhéanamh ag an aerfort le linn na tréimhse faoi imscrúdú. Ríomhadh brabúsacht na ndreasachtaí sin ar bhonn na gcostas oibriúcháin measta, rud lenar baineadh de na haerlínte an oibleagáid chun ranníoc le maoiniú an bhonneagair a bhí á úsáid. Mheas an Coimisiún dá bhrí sin gur dhócha go mbainfeadh na dreasachtaí sin ioncam oibriúcháin den aerfort a bhí rithábhachtach chun a inmharthanacht airgeadais a áirithiú.

4.2.1.3. Buntáiste roghnaitheach a bheith ann de thoradh na méideanna a íocadh le Jet2, easyJet agus Buzz mar mhalairt ar sheirbhísí margaíochta

- (157) Mar fhreagairt ar iarraidh ar fhaisnéis bhreise, thagair an Fhrainc do mhéideanna a íocadh le Jet2 in 2009 a raibh EUR [...] san iomlán i gceist leo le haghaidh a chuid seirbhísí margaíochta. Thairis sin, luaitear i dtuarascáil CRC 'gur iarr easyJet EUR [...] mar thacaíocht margaíochta' le haghaidh an bhealaigh go Briostó in 2006 ⁽³²⁾, agus gur thairbhígh Buzz de bhearta bolscaireachta agus de chaiteachas cumarsáide dar luach EUR 59 068,51 san iomlán in 2001 agus 2002.
- (158) Mheas an Coimisiún nach raibh dóthain faisnéise ar fáil dó lenar taispeánadh nár chabhair iad na méideanna a íocadh, ná go ndearnadh na híocaíochtaí de réir phrionsabal an infheisteora stuama agus gur chomhfhreagair na seirbhísí margaíochta, a tugadh mar mhalairt ar na híocaíochtaí sin, do na méideanna a íocadh.

4.2.2. Comhoiriúnacht na cabhrach de réir bhrí Airteagal 107(3)(c) CFAE

- (159) Mheas an Coimisiún gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart a deonaíodh tar éis fhoilsiú Threoirlínte 2005 i bhfianaise na dTreoirlínte sin, agus gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart a deonaíodh roimh fhoilsiú na dTreoirlínte i gcomhréir le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin an tráth a deonaíodh na bearta. Mar sin féin, thug an Coimisiún faoi deara freisin, trí Threoirlínte 2005 a ghlacadh, gur chomhdhlúthaigh sé a chleachtas cinnteoireachta maidir le measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach arna deonú d'oibreoirí aerfoirt agus gurbh infheidhme na critéir a leagtar amach sna Treoirlínte maidir le bearta a deonaíodh sular foilsíodh na Treoirlínte freisin.
- (160) Mheas an Coimisiún, i bhfianaise na faisnéise a bhí ar fáil dó, go raibh amhras fós air maidir le comhoiriúnacht na mbeart i bhfabhar na n-aerlínte leis an margadh inmheánach.

5. BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA

- (161) Fuair an Coimisiún barúlacha ó na páirtithe leasmhara seo a leanas:

- CCI, Ryanair agus AMS;
- na gnóthais seo a leanas: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements;
- na comhlachais seo a leanas: Amicale Rivedoux [grúpa pobail áitiúil], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Cumann Óstánaithe La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [cumann comhshaoil], Ile de Ré Tourisme [Bord Turasóireachta Île de Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Comhlachas Gairmithe Seoltóireachta La Rochelle], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Comhlachas Oifigí Turasóireachta Charente-Maritime], Destination La Rochelle;

⁽³¹⁾ 75 % sa chéad bhliain, 50 % sa dara bliain agus 25 % sa tríú bliain.

⁽³²⁾ Caibidil 5.1.1 de dtuarascáil CRC.

- na heintitis phoiblí seo a leanas: Conseillers du Commerce Extérieur [Comhairleoirí maidir leis an Trádáil Eachtrach], Roinn Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle [Oifig Turasóireachta La Rochelle], Poitou-Charentes CCI, Angoulême CCI, Charente-Maritime Tourisme [Bord Turasóireachta Charente-Maritime], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Coiste Cheirtleán Uirbeach La Rochelle], Halla Baile Royan, Vendée Tourisme [Bord Turasóireachta Vendée] agus Réigiún Poitou-Charentes;
- agus daoine aonair.

5.1. Barúlacha ó CCI

- (162) Tagann na barúlacha a rinne CCI tar éis na mbarúlacha sin a sheol an Fhrainc an 12 Aibreán 2012, agus sholáthair CCI faisnéis bhreise i leith na mbarúlacha de chuid na Fraince.

— *Barúlacha maidir le bearta i bhfabhar an aerfoirt*

- (163) Ar dtús, measann CCI nár dhócha go ndéanadh na bearta a scrúdaigh an Coimisiún difear don iomaíocht, ós rud é nár thairg ceachtar den dá aerfort atá lonnaithe sa cheantar le haghaidh aerfort La Rochelle (Rocheft/Saint-Aignan agus Niort) eitiltí tráchtála. Ní aontaíonn CCI leis an dearbhú go bhfuil aerfort Angoulême sa cheantar céanna agus atá aerfort La Rochelle, ós rud é go bhfuil sé lonnaithe 2 uair an chloig ar shiúl uaidh le gluaisteán.
- (164) Maidir le cabhair infheistíochta, measann CCI gur cuireadh cuid den chabhair infheistíochta atá faoi imscrúdú in áirithe le haghaidh tascanna sainchúraim phoiblí a bhaineann le sábháilteacht agus slándáil agus nach Státchabhair í dá thoradh sin. Tá feidhm aige sin maidir leis na tascanna agus leis an mbonneagar a mhaoinítear leis an muirear slándála agus leis an mbonneagar a úsáidtear le haghaidh na ngníomhaíochtaí neamheacnamaíocha seo a leanas: seicphointe slándála/scagtha, seiceálacha custaim agus an haingear ina soláthraítear spás páirceála le haghaidh trí fheithicil chomhraicthe dóiteáin.
- (165) Measann CCI freisin go bhfuil seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ("SGEI") curtha ar a iontaoibh. Faoi Airteagal L.170-1 den Chód Tráchtála, cuirtear forbairt eacnamaíoch, tarraingteacht agus planáil spásúil an limistéir ar iontaoibh CCI, agus rannchuidíonn bainistíocht an aerfoirt ar a chríoch leis na haidhmeanna sin a bhaint amach. Cuireann CCI an fíoras i dtábhacht go bhfuil La Rochelle ar an iargúil. Is é an t-aon cheirtleán uirbeach de chuid na Fraince é a bhfuil breis agus 150 000 áitritheoir ann nach bhfreastalaíonn mótarbhealach air. Ina theannta sin, níl nasc iarnróid ardluais aige, ná níl aon phlean ann go dtógfar nasc den sórt sin, agus tógann sé breis agus 3 uair an chloig Páras a shroicheadh leis an traein faoi láthair.
- (166) Ina mhalairt de chás, measann CCI gur cheart a mheas gur cabhair chomhoiriúnach é maoiniú an bhonneagair i bhfianaise chleachtais an Choimisiúin idir 2000 agus 2005 agus i bhfianaise Threoirlínte 2005.
- (167) A mhéid a bhaineann le sonrascadh ró-íseal ar sheirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI do CCI-Aerfort, cuireann CCI i dtábhacht go gcomhthiomsaítear soláthar na seirbhísí atá i gceist le haghaidh rannóga éagsúla CCI agus gur de chineál struchtúrach iad na seirbhísí (cuntasaíocht, TF, acmhainní daonna), agus go ndáiltear a gcostas i measc rannóga uile CCI. Bheadh coinne leis dá bhrí sin nach bhfuil loighic thráchtála mar bhonn taca faoi shonrascadh na seirbhísí agus go bhfuil na méideanna arna sonrascadh níos ísle ná a bheidís le haghaidh eagraíocht sheachtrach. De réir CCI, tá sé sin i gcomhréir le cásdlí na Cúirte, a ghlacann leis nach leanann soláthar na seirbhísí d'eintitis laistigh den líonra céanna cur chuige tráchtála amháin i gcónaí ⁽³³⁾.
- (168) Maidir le róshonrasc na seirbhísí arna soláthar d'aerfort Rocheft/Saint-Agnant, is é tuairim CCI nach sonrascadh breise atá sna méideanna a chonspóidtear, fiú cé gur mhó an trácht ná an líon eitiltí a leagtar amach sna sonraíochtaí le haghaidh na seirbhísí.
- (169) A mhéid a bhaineann leis na hairleacain in-aisíochta, áitíonn CCI nach féidir iad a mheas mar fhóirdheontais, ós rud é gurb iasachtaí iad a gceanglaítear ar an aerfort iad a aisíoc. Is amhlaidh gur mhaoiniú iad na hairleacain a aistríodh ó aon cheannnteideal buiséid inmheánaigh amháin de chuid CCI chuig ceannnteideal buiséid inmheánaigh eile, rud a mhíníonn an fáth nár muirearaíodh aon ús. Thairis sin, measann CCI gur ghníomhaigh sé mar a dhéanadh oibreoir príobháideach trí aghaidh a thabhairt ar riachtanais leachtachta a aerfoirt.

⁽³³⁾ Breithiúnas na Cúirte an 3 Iúil 2003, *Chronopost SA*, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

- (170) Dá bhrí sin, is é tuairim CCI, fiú dá mba rud é go measfadh an Coimisiún gur Státchabhair é an maoiniú le haghaidh oibríochtaí, gur cheart a mheas gur chabhair chomhoiriúnach an maoiniú sin bunaithe ar Threoirlínte 2014.

— *Barúlacha maidir le bearta i bhfabhar na n-aerlínte*

- (171) A mhéid a bhaineann leis na comhaontuithe idir an t-aerfort agus na haerlínte, ar dtús, measann CCI nach féidir na comhaontuithe a mheas mar chomhaontuithe atá inchurtha i leith an Stáit ar bhonn na gcritéar a leagtar amach i mbreithiúnas *Stardust* ⁽³⁴⁾.
- (172) Measann CCI freisin nár sháraigh an praghas a d'íoc an t-aerfort ina chomhaontuithe seirbhísí margaíochta praghas an mhargaidh. Tugann sé faoi deara go háirithe go raibh an praghas a d'íoc aerfort La Rochelle as a chuid seirbhísí margaíochta i gcomhréir le praghas an mhargaidh, nó faoina bhun fiú, agus go raibh sé bunaithe ar an gcárta rátaí atá ar fáil ar shuíomh gréasáin AMS.
- (173) Measann CCI gur tugadh na comhaontuithe le AMS i gcrích agus an bhrabúsacht á saothrú, toisc go gcuirfí feabhas ar tharraingt an aerfoirt agus ar a chaidreamh foriomlán le Ryanair leis na comhaontuithe. Is é tuairim CCI maidir le plean gnó 2003-2018, lenar cuireadh san áireamh costais mhargaíochta chun measúnú a dhéanamh ar chaidreamh an aerfoirt le Ryanair, go dtaispeánann an plean go raibh ionchas fadtéarmach leis an mbrabúsacht ann.
- (174) Maidir leis na muirir aerfoirt a d'íoc na haerlínte éagsúla, cuireann CCI in iúl go mínítear díolúine Ryanair ón muirear soilsithe leis an bhfíoras nach n-oibríonn an aerlíne ach eiltí le linn an lae, rud a chiallaíonn nach mbíonn gá le soilsiú.
- (175) A mhéid a bhaineann leis na lascainí ar mhuirir aerfoirt a deonaíodh d'aerlínte áirithe, measann CCI gurbh é an t-aon aidhm amháin a bhí leis na lascainí go seolfá bealaí nua agus go raibh na lascainí teoranta ó thaobh ama de agus neamh-idirdhealaitheach. Thairis sin, tugann sé faoi deara go raibh tionchar dearfach ag na muirir aerfoirt ar bhrabúsacht an aerfoirt.
- (176) A mhéid a bhaineann leis na méideanna a íocadh le Jet2 ar sheirbhísí margaíochta, cuireann CCI an réasúnaíocht chéanna i bhfeidhm agus a leagtar amach thuas i leith Ryanair agus AMS. Cuireann CCI in iúl, contrártha leis na maímh a rinne CRC ina thuarascáil, nach bhfuair easyJet aon luach saothair as seirbhísí margaíochta.
- (177) Maidir leis na ranníocaíochtaí airgeadais a rinne eintitis phoiblí i dtreo oibriú na mbealaí eiltile, ní aontaíonn CCI leis an tuairim gur cuireadh maoiniú comhaontuithe margaíochta ó údaráis áitiúil san áireamh i bplean gnó an aerfoirt. Ina thuairimsean, chláraigh na húdaráis áitiúla atá i gceist na comhaontuithe seirbhísí margaíochta sin i gcomhthéacs na dtascanna leasa ghinearálta dá gcuid chun a limistéar áitiúil a chur chun cinn.

5.2. Barúlacha ó Ryanair agus AMS

- (178) Ní aontaíonn Ryanair le hanailís an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh. Measann Ryanair gur cheart don Choimisiún an modh comparáideach a úsáid agus tástáil an infheisteora stuama á déanamh. Sholáthair Ryanair roinnt staidéir airgeadais freisin bunaithe ar an modh comparáideach agus é d'aidhm acu a léiriú go raibh na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a tugadh i gcrích idir Ryanair agus aerfort La Rochelle i gcomhréir le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.
- (179) Cáineann Ryanair cinneadh an Choimisiúin freisin chun measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe le Ryanair agus AMS i gcomhpháirt le chéile. Diúltaíonn Ryanair an tuairim freisin go raibh na bearta a chuir CCI chun feidhme inchurtha i leith an Stáit nó gur bhain úsáid acmhainní Stáit leo.
- (180) Ina theannta sin, sholáthair Ryanair staidéar eacnamaíoch lenar féachadh a léiriú go raibh na comhaontuithe a shínigh Ryanair le haerfort La Rochelle i gcomhréir le prionsabal oibreoir an gheilleagair mhargaidh agus úsáid á baint as an modh anailíse brabúsachta incrimintí *ex ante*. De réir an staidéir sin, níor cheart an anailís a theorannú do ré iarbhir na gcomhaontuithe ach ba cheart a ré theoiriciúil a chur san áireamh freisin, agus aon rogha chun síneadh a chur leis na comhaontuithe, dá ndéantar foráil sna comhaontuithe féin, á cur san áireamh. Tá an staidéar bunaithe ar na meánathruithe ar fhigiúirí tráchta Ryanair ag roinnt aerfort eile a n-oibríonn sé eiltí uathu.

⁽³⁴⁾ Breithiúnas na Cúirte an 16 Bealtaine 2002, *Poblacht na Fraince v An Coimisiún (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Measann Ryanair freisin go bhfuil praghsanna AMS i gcomhréir le praghsanna an mhargaidh agus go bhfuil an cinneadh ag aerfort poiblí chun seirbhísí AMS a cheannach i gcomhréir le tástáil an oibreora sa gheilleagar margaidh.
- (182) Sholáthair Ryanair tuarascáil eacnamaíoch freisin lenar féachadh a léiriú go raibh na comhaontuithe a tugadh i gcrích le Ryanair agus AMS i gcomhréir le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh agus anailís á déanamh orthu in éineacht le chéile (cur chuige a chonspóideann Ryanair).
- (183) Ar deireadh, cáineann Ryanair an measúnú a rinne an Coimisiún ar na comhaontuithe seirbhísí margaíochta le AMS inarbh é an t-aon luach amháin a bhaineann leo méadú ionchasach ar an líon paisinéirí a thaistealaíonn le Ryanair agus na comhaontuithe i bhfeidhm, rud nach dtugann aon luach intreach dóibh tar éis dóibh dul in éag. De réir Ryanair, gineann na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta ioncam incriminteach agus iad i bhfeidhm agus luach deiridh tar éis dóibh dul in éag. Is é an luach intreach a bhaineann leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta go dtiocfaidh méadú ar an trácht chuig an aerfort tar éis dóibh dul in éag, de thoradh cáil fheabhsaithe a bheith air.
- (184) Ní aontaíonn AMS le hanailís an Choimisiúin ach oiread. Ar an gcéad dul síos, measann AMS nach bhfuil na tairbhí lena bhfuil coinne ó na comhaontuithe seirbhísí margaíochta dá chuid le haghaidh aerfort teoranta go díreach do mhéadú ar an líon paisinéirí a thaistealaíonn le Ryanair agus dó sin amháin. De réir AMS, cuairteoirí chuig suíomh gréasáin Ryanair ar dócha go mbeidh tionchar ag a chuid fógraíochta orthu, ní custaiméirí Ryanair iad go heisiach agus is dócha go dtaistealóidh siad le haerlínte eile chomh maith céanna. Tugann AMS faoi deara freisin maidir le comhaontú seirbhísí margaíochta a bheith idir aerfort ar leith agus Ryanair, nach mbíonn tionchar aige sin ar lódhachtóir na n-aerárthaí dá chuid a oibríonn amach as an aerfort sin.
- (185) Ní aontaíonn AMS ach oiread le cinneadh an Choimisiúin chun measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe le Ryanair agus AMS i gcomhpháirt le chéile. Ar deireadh, míníonn AMS go gcuireann fógraíocht ar shuíomh gréasáin Ryanair ar chumas d'aerfoirt tuilleadh paisinéirí isteach a mhealladh, ar paisinéirí iad is dóchúla a chaithfidh airgead ná paisinéirí amach, agus a ioncam seach-aerloingseoireachta é a mhéadú dá réir.

5.3. Barúlacha a chuir páirtithe leasmhara eile isteach

- (186) Chuir roinnt daoine aonair agus an comhlachas *Envol Vert* an Coimisiún ar an eolas gur thacaigh siad leis an nós imeachta a seoladh agus gur shéan siad na fóirdheontais a fuair Ryanair. Cheistigh roinnt daoine aonair fiormhéid na dtairbhí eacnamaíocha a ghin aerfort La Rochelle.
- (187) Cuireann na páirtithe leasmhara eile uile i dtábhacht an rannchuidiú a rinne aerfort La Rochelle d'fhorbairt na turasóireachta agus an gheilleagair sa limistéar. Cuireann siad i dtábhacht go mbeadh tionchar dochrach ann dá ndúnfaí an t-aerfort, go háirithe, i gcás páirtithe leasmhara áirithe, maidir lena ngníomhaíocht eacnamaíoch féin.
- (188) Tarraingíonn CCI Angoulême anuas easnamh na hiomaíochta idir aerfoirt Angoulême agus La Rochelle.
- (189) Chuir CCI Poitou-Charentes a thacaíocht in iúl leis an rún ó Pharlaimint na hEorpa ⁽³⁵⁾ maidir le todhchaí na n-aerfort réigiúnach agus na n-aersheirbhísí san Aontas Eorpach lena bhféachtar leis an ról atá ag aerfoirt réigiúnacha i bhforbairt geilleagar áitiúil a aithint.
- (190) Cuireann Réigiún Poitou-Charentes i dtábhacht nár íoc sé aon fhóirdheontas díreach leis an aerfort, ach le CCI amháin, chun a chur ar chumas dó a thascanna a dhéanamh go rathúil.
- (191) Measann UDOTSI go bhfuil sé ríthábhachtach cistiú a choinneáil ar bun lena gcuirtear ar chumas do na haerlínte a fhaigheann an cistiú sin a ngníomhaíochtaí a shaothrú agus a leathnú ag aerfort La Rochelle. Tugann UDOTSI faoi deara go dtitfeadh an leibhéal turasóireachta in Charente-Maritime de thoradh laghdú ar mhaoiniú, rud ag a mbeadh tionchar diúltach ar an ngeilleagar áitiúil.
- (192) Tugann Coiste Bailecheantair La Rochelle agus Roinn Charente-Maritime faoi deara go raibh na ranníocaíochtaí a thug siad do na feachtais mhargaíochta a rinneadh faoi na comhaontuithe margaíochta a tugadh i gcrích le CCI laistigh dá sainchúram agus i gcomhréir lena misean chun a limistéar áitiúil a chur chun cinn. Tugann an Coiste Bailecheantair faoi deara go ndeachaigh sé i gcomhar le CCI faoi chomhaontú margaíochta ginearálta lenar cuireadh

⁽³⁵⁾ Rún ó Pharlaimint na hEorpa an 10 Bealtaine 2012 maidir le todhchaí na n-aerfort réigiúnach agus na n-aersheirbhísí san Aontas (2011/2196(INI)).

ar a chumas tairbhiú de laghdú ar na rátaí a mhuirearaigh AMS. Ar deireadh, tugann an Coiste Bailecheantair faoi deara nach bhfuil aon leas díreach aige i mbainistíocht aerfort La Rochelle agus go measann sé dá bhrí sin nár cheart a rannpháirtíocht airgeadais a chuimsiú i bplean gnó an aerfoirt.

6. BARÚLACHA AGUS NÓTAÍ TRÁCHTA ÓN bhFRAINC

6.1. Bearta i bhfabhar an aerfoirt

— Leas ginearálta an aerfoirt

- (193) Áitíonn an Fhrainc gur seirbhísí leasa ghinearálta iad gníomhaíochtaí uile an aerfoirt (lena n-áirítear gníomhaíochtaí eitlíochta tráchtála), go háirithe forbairt ar gheilleagar agus turasóireacht an réigiúin, sa mhéid nach féidir aon mhéid arna dheonú d'oibreoirí an aerfoirt a mheas mar Státchabhair.

— Deontais infheistíochta

- (194) Níl an Fhrainc ar aon tuairim leis an gCoimisiún ⁽³⁶⁾ i dtaca le hinfheidhmeacht chásdlí *Aéroports de Paris* ⁽³⁷⁾ maidir leis na bearta tacaíochta bonneagair a deonaíodh roimh fhoilsiú Threoirlínte 2005. Measann sé gur cheart Treoirlínte 1994 ⁽³⁸⁾ a chur i bhfeidhm, go háirithe pointe 12 díobh, ar dá mbua nach bhfuil cabhair bhonneagair faoi réir rialú Státchabhrach ón gCoimisiún. De réir na Fraince, maidir leis an bpointe lenar imíodh ón gcásdlí roimhe i mbreithiúnas *Aéroports de Paris*, inar sainaithníodh na gníomhaíochtaí le haerfort a bhainistiú agus a fheidhmiú mar ghníomhaíochtaí eacnamaíocha, bhain an pointe úd le mol mór Eorpach agus le saincheist dhlíthiúil nach raibh nasctha le maoiniú aerfoirt, agus nárbh fhéidir a mheas dá bhrí sin mar bhreithiúnas a bhí ceangailteach go díreach ar na Ballstáit maidir le maoiniú bonneagair aerfoirt, agus sa bhreis air sin, gur tugadh le fios go soiléir leis an aon téacs amháin a bhí i bhfeidhm an tráth sin, Treoirlínte 1994, gur bearta de bheartas eacnamaíoch ginearálta iad tionscadail bonneagair aerfoirt, atá lasmuigh de raon feidhme an rialaithe Státchabhrach. Thairis sin, measann an Fhrainc go raibh cleachtas an Choimisiúin i gcomhréir le Treoirlínte 1994 ⁽³⁹⁾. I bhfianaise na héiginnteachta dlíthiúla sin, measann an Fhrainc gur ghníomhaigh sí i gcomhréir leis an aon doiciméad amháin ag a raibh feidhm dhlíthiúil an tráth sin, is é sin, Treoirlínte 1994.
- (195) Thairis sin, measann an Fhrainc nach dócha go ndéanadh aon cheann de na bearta infheistíochta is ábhar díospóide difear don iomaíocht agus gur cheart iad a eisiamh ó raon feidhme imscrúdú an Choimisiúin dá bhrí sin.
- (196) De réir na Fraince, tá na hinfeistíochtaí i gcomhréir le prionsabal an infheisteora stuama i ngeilleagar an mhargaidh. Sonraíonn an Fhrainc go bhfuil bonn cirt leis na bearta infheistíochta éagsúla i ngeall ar fhadhbanna fadtéarmacha an aerfoirt maidir le hacmhainneacht neamh-leordhóthanach seirbhísí láimhseála. De réir na Fraince, chinn CCI aghaidh a thabhairt ar na srianta sin trí infheistíocht a dhéanamh in acmhainneacht seirbhísí láimhseála an aerfoirt a mhéadú. Áitíonn an Fhrainc gur le torthaí na staidéar réamhaisnéise agus na bpleananna gnó a tarraingíodh suas *ex ante* in 2000, 2002 agus 2008 a cinneadh na cinntí infheistíochta éagsúla go córasach. Bunaithe ar na staidéir sin, measann an Fhrainc gur ghníomhaigh CCI ar bhonn toimhdí réasúnacha agus é ag roghnú, trí chinneadh an 21 Feabhra 2003, cistiú a lorg ó na húdaráis phoiblí éagsúla dá dtagraítear thuas.
- (197) Measann an Fhrainc go raibh a infheistíochtaí teoranta agus, ó thaobh cúrsaí airgeadais de, go raibh cur chuige an aerfoirt iontach meáite i gcónaí agus infheistíochtaí á ndéanamh aige, toisc gur fhan sé go raibh pointe a sháithiúcháin bainte amach sular chinn sé obair a dhéanamh a tháinig chun bheith rithábachtach.

⁽³⁶⁾ Cinneadh tosaigh, aithrisí 162 agus 163.

⁽³⁷⁾ Breithiúnas an 12 Nollaig 2000, *Aéroports de Paris v An Coimisiún*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ Cur i bhfeidhm Airteagail 92 agus 93 den Chonradh ag bunú an Chomhphobail Eorpaigh Chomhaontú agus Airteagal 61 de Chomhaontú LEE maidir le Státchabhracha san earnáil eitlíochta (IO C 350, 10.12.1994, lch. 5).

⁽³⁹⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 30 Márta 1999, An Iodáil, Aerfort ar oileán Elba, Státchabhair NN 638/1998 (IO C 67, 17.3.2004, lch. 9); Cinneadh ón gCoimisiún an 14 Meitheamh 1999, an Ríocht Aontaithe - Aerfort Mhanchain, Státchabhair NN 109/98 (IO C 65, 13.3.2004, lch. 5), aithris 6.

- (198) Ina mhalairt de chás, measann an Fhrainc, dá measfadh an Coimisiún gur Státchabhair iad na bearta atá faoi imscrúdú, gur cheart dó a mheas go bhfuil siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, toisc gur deonaíodh na bearta chun tascanna lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a fheidhmiú, ar tascanna iad a chomhlíonann na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 106(2) CFAE. Is é tuairim údaráis na Fraince go bhféadfaí a mheas gur seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta é aerfort La Rochelle ar an iomlán ós rud é gurb iad a phríomh-thascanna a áirithiú go mbíonn an limistéar ar a bhfreastalaíonn sé inrochtana agus an fhorbairt shóisialta agus eacnamaíoch a chumasú agus an turasóireacht a spreagadh.
- (199) Ina mhalairt de chás sa bhreis air sin, áitíonn an Fhrainc go bhfuil an chabhair bhonneagair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Threoirlínte 2005.

— *Oibríochtaí a mhaoiniú*

- (200) Ar an gcéad dul síos, measann an Fhrainc gur tascanna laistigh de shainchúram údaráis phoiblí iad seirbhísí comhraic dóiteáin aerárthaí agus seirbhísí coiscthe ar ghuaiseacha don fhiadhúlra atá fíor-riachtanach le haghaidh na sábháilteachta aerfoirt agus gur cheart iad a eisiáimh ó raon feidhme imscrúdú an Choimisiúin maidir le haerfort La Rochelle dá bhrí sin.
- (201) Sonraíonn an Fhrainc freisin nach dócha go ndéanfaidh an maoiniú a deonaíodh d'aerfort La Rochelle difear don iomaíocht de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE agus dá réir sin nach Státchabhair iad na bearta ar a ndearnadh measúnú.
- (202) Ina mhalairt de chás, measann an Fhrainc, dá measfadh an Coimisiún gur Státchabhair iad na bearta atá faoi imscrúdú, gur cheart dó a mheas go bhfuil siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i bhfianaise Threoirlínte 2014.

6.2 Bearta i bhfabhar na n-aerlínte

— *Lascainí ar mhuirir le haghaidh Jet2, Flybe agus Aer Arann*

- (203) Tugann an Fhrainc faoi deara go raibh an scéim lascainí ag a raibh feidhm maidir le Jet2, Flybe agus Aer Arann céimlaghdaitheach, go raibh teorainn ama léi agus gur cuireadh i bhfeidhm í maidir le haon aerlíne a chomhlíon na coinníollacha a leagtar amach sa chinneadh ó CCI maidir le muirir an 27 Márta 2008, lenar bunaíodh an scéim.
- (204) De réir na Fraince, ní cabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE é an cineál lascaine sin, ar a bhfuil rochtain ag cách agus a dheonaítear ar feadh tréimhse theoranta, ós rud é nach beart roghnaitheach é agus nach ndéanann sé difear don iomaíocht.

— *Bearta tacaíochta margaíochta*

- (205) Tugann an Fhrainc faoi deara gur gá d'aerfoirt réigiúnacha atá ag fás a gcuid seirbhísí agus a réigiún a chur chun cinn trí fheachtais mhargaíochta chun líon a bpaisinéirí a mhéadú.
- (206) Thairis sin, tugann an Fhrainc faoi deara, i gcomhréir le cleachtas an Choimisiúin, má íoctar as seirbhís ar phraghas an mhargaidh, nach féidir a chinneadh go raibh Státchabhair i gceist.
- (207) Cuireann an Fhrainc i dtábhacht a chasta a bhíonn sé measúnú a dhéanamh ar phraghas margaidh na seirbhísí margaíochta, measúnú nach mór a chur san áireamh leis cineál beacht na seirbhíse a sholáthraítear, socrúithe maidir formhaoirseacht uirthi, tionchar na seirbhíse ar thrácht agus na tairbhí a ghintear. Ba mhaith le húdaráis na Fraince go mbeadh na cleachtais sin faoi réir measúnú cuimsitheach, chun nach gcuirfear aerfoirt áirithe faoi mhíbhuntáiste i gcomparáid le haerfoirt eile.
- (208) Tá údaráis na Fraince ar aon tuairim leis an gCoimisiún, a leagtar a thuairim úd amach in aithrisí 205 agus 214 den chinneadh tosaigh, maidir leis an ngá le measúnú comhpháirteach ar na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta, mar aon le cur chuige comhpháirteach i leith na n-údarás poiblí éagsúil agus CCI i dtaca leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a mhaoiniú.
- (209) Measann an Fhrainc nach bhfuil sí in ann a chruthú go gcomhlíonann na comhaontuithe margaíochta a tugadh i gcrích le Ryanair/AMS prionsabal an infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar an mhargaidh, ós rud é go bhfuil aon bhreithniú ó thaobh na forbartha réigiúnaí eisiata ón bprionsabal sin, ach gurb amhlaidh gur ar bhreithnithe ó thaobh na forbartha réigiúnaí de a bunaíodh an cinneadh a rinne na húdaráis áitiúla agus réigiúnacha éagsúla chun páirt a ghlacadh i maoiniú na gcomhaontuithe sin. Thairis sin, measann an Fhrainc nach bhfuil tástáil an infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar an mhargaidh oiriúnach go maith d'aerfoirt a dtagann líon is lú ná 1 mhilliún paisinéir in aghaidh na bliana chucu, agus ar gá dóibh gnéithe seachas a mbrabúsacht féin a mheas.

- (210) Cuireann an Fhrainc i dtábhacht tionchar dearfach ghníomhaíochtaí an aerfoirt ar an bhforbairt réigiúnach agus measann sí dá bhrí sin gur nádúrtha an rud é go mbaineann na húdaráis áitiúla agus réigiúnacha, a dhéanann a ndícheall chun an geilleagar agus an turasóireacht ina gcríoch a fhorbairt, úsáid as seirbhísí a chuireann ar a gcumas í a chur chun cinn agus turasóirí a mhealladh.
- (211) Tugann an Fhrainc na tairbhí eacnamaíocha a ghineann an t-aerfort faoi deara. Mar shampla, in 2010, chaith paisinéirí a d'úsáid aerlínte ísealchostais chun eitilt chun aerfort La Rochelle thart faoi EUR [...] 30 milliún.
- (212) Ó thaobh CCI de, tugann údaráis na Fraince an bonn cirt seo a leanas leis na seirbhísí margaíochta a úsáid: 'a mhéid a bhaineann leis na breithnithe a d'fhág gur thug CCI na comhaontuithe atá faoi imscrúdú i gcrích, deis chun custaiméirí breise a mhealladh ab ea an fhéidearthacht chun fógraí faoi aerfort La Rochelle agus faoina réigiún, agus faoi na cinn scríbe uile ar a bhfreastalaíonn an t-aerfort chomh maith, a chur ar shuíomh gréasáin ag a mbíonn an oiread cuairteoirí agus a bhíonn ag suíomh gréasáin Ryanair, agus ba nádúrtha an rud é gur thapaigh CCI an deis sin agus é de mhian leis trácht agus ioncaim an aerfoirt dá bhrí sin a mhéadú'. Cuireann an Fhrainc leis sin á rá 'ó thaobh aerfort La Rochelle féin de, d'éirigh lena straitéis tacaíochta margaíochta ós rud é gur tháinig méadú gear ar an líon paisinéirí le linn na tréimhse, rud a d'fhág gur tháinig méadú seasta ar mhuirir aerfoirt agus ar ioncaim sheach-aerloingseoireachta iad ...'.
- (213) A mhéid a bhaineann leis na méideanna a íocadh le Jet2 ar sheirbhísí margaíochta, cuireann údaráis na Fraince an réasúnaíocht chéanna i bhfeidhm agus a leagtar amach thuas i leith Ryanair/AMS.
- (214) Cuireann an Fhrainc in iúl freisin, contrártha leis an bhfaisnéis atá i dtuarascáil CRC ó 2008 agus a cuimsíodh in aithris 39 den chinneadh tosaigh ón gCoimisiún, nach bhfuair easyJet aon mhaoiniú le haghaidh seirbhísí margaíochta ná fógraíochta.

7. MEASÚNÚ AR NA BEARTA

7.1. Bearta i bhfabhar an aerfoirt

- (215) Sa chuid seo, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar na bearta tacaíochta airgeadais éagsúla a deonaíodh don aerfort, ar a dtugtar tuairisc i Roinn 3.1.

7.1.1. Cabhair a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE

- (216) Faoi 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, tá sí neamh-chomhoiriúnach leis an gConradh, sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit.
- (217) Dá n-aicmeofaí beart mar Státchabhair, dá bhrí sin, ní foláir na critéir uile seo a leanas a chomhlíonadh:
- ní mór don tairbhí a bheith ina ghnóthas de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, rud a thugann le tuiscint go ndéanann sé ghníomhaíocht eacnamaíoch;
 - ní mór an beart i gceist a dheonú trí acmhainní Stáit agus ní mór dó a bheith inchurtha i leith an Stáit;
 - ní mór buntáiste roghnaitheach a thabhairt leis an mbeart dá thairbhí nó dá thairbhíthe;
 - ní mór don bheart i gceist iomaíocht a shaobhadh nó bagairt a dhéanamh air agus is dócha go ndéanfaidh sé difear do thrádáil idir na Ballstáit.

7.1.1.1. Coincheapa an ghnóthais agus na gníomhaíochta eacnamaíche

(a) Creat ginearálta

- (218) Mar a d'athdhearbhaigh an Coimisiún i dTreoirlínte 2014 ⁽⁴⁰⁾, ó dháta an bhreithiúnais in *Aéroports de Paris* (12 Nollaig 2000) ⁽⁴¹⁾, ní mór oibriú agus tógáil bonneagair aerfoirt a mheas mar nithe a thagann faoi raon an rialaithe Státchabhrach. Os a choinne sin, i ngeall ar an éiginnteacht a bhí ann roimh an dáta sin, d'fhéadfadh údaráis phoiblí a mheas go dlisteanach an tráth sin nár Státchabhair é bonneagar aerfoirt a mhaoiniú agus, dá réir sin, nár ghá fógra a thabhairt faoi bhearta den sórt sin don Choimisiún. Fágann sé sin nach féidir leis an gCoimisiún amhras a chur in iúl, ar bhonn na rialacha Státchabhrach, faoi bhearta maoiniúcháin a deonaíodh roimh an 12 Nollaig 2000.

⁽⁴⁰⁾ Pointí 28 agus 29 de Threoirlínte 2014.

⁽⁴¹⁾ Breithiúnas an 12 Nollaig 2000, *Aéroports de Paris v An Coimisiún*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) Sa chás seo, rinneadh na deontais infheistíochta tar éis an 12 Nollaig 2000, mar ab amhlaidh i gcás na cabhrach oibriúcháin ionchasaí, a gcumhdaíonn an scrúdú uirthi sin an tréimhse ón 1 Eanáir 2001. Ní féidir le húdaráis na Fraince brath ar an éiginnteacht dhlíthiúil dá bhrí sin a mhéid a bhaineann le gníomhaíocht aerfort La Rochelle a aicmiú mar ghníomhaíocht neamheacnamaíoch, ós rud é go ndearnadh na bearta atá i gceist tar éis an 12 Nollaig 2000.
- (220) É sin ráite, mar a cuireadh in iúl i dTreoirlínte 2014, ní gá gur gníomhaíochtaí de chineál eacnamaíoch gníomhaíochtaí uile aerfoirt ⁽⁴²⁾. Na gníomhaíochtaí a thagann i bprionsabal faoi fhreagracht an Stáit i bhfeidhmiú a chumhachtaí oifigiúla mar údarás poiblí agus, ní de chineál eacnamaíoch iad, agus ní thagann siad go ginearálta faoi raon feidhme na rialacha maidir le Státchabhair.
- (221) Úsáideadh na deontais infheistíochta a rinneadh in 2001 agus 2005 (féach Tábla 8) go háirithe chun infheistíochtaí a mhaoiniú arbh infheistíochtaí iad a bhain leis an halla imeachta agus teachta, an rúidbhealach, an bealach innlithe agus na stadanna le haghaidh aerárthaí. Is é CCI a oibríonn an bonneagar agus an trealamh sin ar bhonn tráchtála, agus is é oibreoir an aerfoirt é agus an t-eintiteas a ghearrann muirear ar úsáideoirí le haghaidh chostas na sócmhainní sin. Tá na hinfeistíochtaí sin ina ndlúthchuid de ghníomhaíocht tráchtála an aerfoirt dá bhrí sin. Bhí na deontais infheistíochta a rinneadh idir 2001 agus 2005 chun tairbhe na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha dá réir sin.
- (222) Maidir le coincheapa an ghnóthais agus na gníomhaíochta eacnamaíche, is éard ba príomhchuspóir le maoiniú an bhonneagair aerfoirt sin agus na cabhrach oibriúcháin ionchasaí dá bhrí sin gníomhaíocht eacnamaíoch oibriú tráchtála an aerfoirt dá raibh CCI ag gabháil a mhaoiniú agus tá an maoiniú sin faoi raon feidhme na rialacha maidir le Státchabhair dá bhrí sin.
- (b) Cás speisialta na bhfóirdheontas le haghaidh tascanna atá faoin sainchúram údaráis poiblí
- (223) Mar a thaispeántar i dTábla 4, cumhdaítear leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil fóirdheontais (go háirithe ó FIATA) lenar maoiníodh infheistíochtaí éagsúla a bhain leis an tslándáil, mar atá, saoraidí agus feistí chun bagáiste boilg a scagadh, rochtain ar an limistéar srianta a rialú, agus daoine agus bagáiste cábáin a scagadh. Is é an tsábháilteacht a mhéadú ab aidhm do na hinfeistíochtaí freisin, toisc gur ceannaíodh feithiclí le haghaidh na seirbhíse dóiteáin agus sábháilteachta aerárthaí. Deonaíodh na fóirdheontais éagsúla sin faoin gcóras ginearálta chun tascanna sainchúraim phoiblí a mhaoiniú in aerfoirt na Fraince, ar a dtugtar tuairisc in aithrisí 32 *et seq.*
- (224) Mar a cuireadh in iúl le Treoirlínte 2014 ón gCoimisiún, dhearbhaigh an Chúirt Bhreithiúnais nach de chineál eacnamaíoch iad gníomhaíochtaí a bhíonn faoi fhreagracht an Stáit de ghnáth i bhfeidhmiú a chumhachtaí oifigiúla mar údarás poiblí agus nach bhfuil siad faoi raon feidhme na rialacha maidir le Státchabhair i gcoitinne ⁽⁴³⁾. De réir Threoirlínte 2014, gníomhaíochtaí cosúil le rialú aerthráchta, na póilíní, custaim, comhrac dóiteáin ar aerárthaí, gníomhaíochtaí is gá chun an eitlíocht shibhialta a chosaint ar ghníomhartha trasnaíochta neamhdhleathacha, agus infheistíocht i ndáil leis an mbonneagar agus trealamh is gá chun gníomhaíochtaí den sórt sin a dhéanamh, meastar go ginearálta fúthu nach gníomhaíochtaí de chineál eacnamaíoch iad ⁽⁴⁴⁾.
- (225) Sonraítear i dTreoirlínte 2014 freisin, chun nach n-aicmeofar mar Státchabhair é, ba cheart maoiniú poiblí na ngníomhaíochtaí neamheacnamaíocha sin a theorannú go docht agus gan déanamh leo ach na costais a chúiteamh a eascraíonn as na ngníomhaíochtaí sin, agus ní fhéadfaidh idirdhealú míchuí idir aerfoirt tarlú dá dtoradh. Sonraítear leis na Treoirlínte maidir leis an dara coinníoll sin, i gcás inar gnách faoi ordú dlíthiúil ar leith nach mór d'aerfoirt shibhialta costais áirithe a bhaineann go dlúth le hoibriú na n-aerfort sin a iompar, ach nach mbíonn ar aerfoirt shibhialta eile déanamh amhlaidh, go bhféadfaí buntáiste a dheonú do na haerfoirt shibhialta eile sin, gan beann ar cé acu a bhaineann nó nach mbaineann na costais sin le gníomhaíocht a mheastar a bheith de chineál neamheacnamaíoch i gcoitinne ⁽⁴⁵⁾.

— *Cineál neamheacnamaíoch na ngníomhaíochtaí arna maoiniú*

⁽⁴²⁾ Pointí 34 agus 35 de Threoirlínte 2014.

⁽⁴³⁾ Breithiúnas na Cúirte i gCás C-118/85, *An Coimisiún v An Iodáil*, ECLI:EU:C:1987:283, míreanna 7 agus 8, agus breithiúnas na Cúirte an 4 Bealtaine 1988, *Bodson v Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, mír 18.

⁽⁴⁴⁾ Pointe 35 de Threoirlínte 2014.

⁽⁴⁵⁾ Pointí 36 agus 37 de Threoirlínte 2014.

- (226) Na gníomhaíochtaí a mhaoineáir leis an gcóras ginearálta chun tascanna sainchúraim phoiblí a mhaoiniú in aerfoirt na Fraince, ar a dtugtar tuairisc in aithrisí 32 *et seq.*, baineann siad leis an eitlíocht shibhialta a choimirciú in aghaidh gníomhaíochtaí trasnaíochta neamhdhleathaí ⁽⁴⁶⁾, tascanna na bpóilíní ⁽⁴⁷⁾, tarrtháil agus comhrac dóiteáin aerárthaí ⁽⁴⁸⁾, sábháilteacht aerthrátha ⁽⁴⁹⁾, agus an comhshaol nádúrtha agus timpeallacht dhaonna a chosaint ⁽⁵⁰⁾. Is féidir na gníomhaíochtaí sin a mheas go dlisteanach mar ghníomhaíochtaí a thagann faoi fhreagracht an Stáit i bhfeidhmiú a chumhachtaí oifigiúla mar údarás poiblí. Dá dheasca sin, is go dlisteanach a fhéadfaidh an Fhrainc na tascanna sin a mheas mar thascanna 'atá faoin sainchúram poiblí', i bhfocail eile, mar thascanna neamheacnamaíocha, faoi na rialacha maidir le Státchabhair. Féadfaidh an Fhrainc foráil a dhéanamh dá bhrí sin maidir le maoiniú poiblí chun na costais a thabhaigh oibreoirí aerfoirt agus na tascanna sin a ndéanamh acu a chúiteamh, a mhéid a chuirtear na tascanna sin ar a n-iontaoibh leis an dlí náisiúnta agus ar choinníoll nach n-eascaíonn an róchúiteamh ná an t-idirdhealú idir aerfoirt as an maoiniú sin.

— *Cúiteamh a theorannaítear go docht agus maoiniú neamh-idirdhealaitheach*

- (227) Is léir ón tuairisc in aithrisí 32 *et seq.* go bhfuil an córas a leagtar síos le dlí na Fraince bunaithe ar shásraí dochta um rialú costais, idir *ex ante* agus *ex post*, rud lena n-áirítear nach bhfaigheann na hoibreoirí aerfoirt, tríd an gcáin aerfoirt agus an ionstraim mhaoinithe bhreise, ach na méideanna sin is gá chun na costais a chumhdach agus iad sin amháin go docht.
- (228) Thairis sin, ós rud é go bhfuil feidhm ag an gcóras sin maidir le haerfoirt shibhialta uile na Fraince i dtéarmaí na gcineálacha taisc as a n-eascaíonn cúiteamh mar aon leis na sásraí maoiniúcháin, comhlíontar an coinníoll maidir le neamh-idirdhealú. Cé go gcuirtear feidhmiú na dtascanna sainchúraim phoiblí ar iontaoibh bainisteoirí aerfoirt le reachtaíocht na Fraince, cuirtear an fhreagracht as na tascanna sin a mhaoiniú ar an Stát seachas ar na bainisteoirí aerfoirt, leis an reachtaíocht chéanna. Dá réir sin, ní fhágann an cúiteamh ó chistí poiblí as na costais a bhaineann leis na tascanna sin a fheidhmiú go maolaítear costais ar cheart do bhainisteoirí aerfoirt iad a iompar de ghnáth faoi chóras dlíthiúil na Fraince.
- (229) Cuireadh an córas náisiúnta sin i bhfeidhm maidir le haerfort La Rochelle ó thús na tréimhse atá faoi imscrúdú. Dá thoradh sin, ní Státchabhair i bhfabhar an aerfoirt é an maoiniú a fuarthas faoin gcóras sin.

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

- (230) Tá fóirdheontais deonaithe ag na húdaráis áitiúla agus ag na húdaráis phoiblí seo a leanas d'oibreoir aerfort La Rochelle: Stát na Fraince, Réigiún Poitou-Charentes, Roinn Charente-Maritime, Coiste Bailecheantair La Rochelle agus rannóg ghinearálta CCI La Rochelle.

(a) Rannóg ghinearálta CCI La Rochelle

- (231) Chun a chinneadh cé acu is acmhainní Stáit iad acmhainní na gcomhlachas tráchtála agus tionscail nó nach ea agus cé acu is inchurtha a n-úsáid i leith an Stáit nó nach ea, tugann an Coimisiún faoi deara i dtosach báire go n-aicmítear comhlachais tráchtála agus tionscail mar 'údarás idirmheánach Stáit' le hAirteagal L 710-1 den Chód Tráchtála. Ar dhóigh níos sonraí, is comhlachtaí poiblí faoi dhlí na Fraince iad comhlachais tráchtála agus tionscail. Sonraítear le hAirteagal L 710-1 den Chód Tráchtála atá i bhfeidhm faoi láthair 'gur comhlachtaí poiblí faoi mhaoirseacht an Stáit agus a bhíonn á riaradh ag bainisteoirí tofa iad CCI France, na comhlachais tráchtála agus tionscail réigiúnacha, comhlachais tráchtála agus tionscail áitiúla agus grúpaí idirchomhlachais'.
- (232) Sonraítear le hAirteagal L 710-1 den Chód Tráchtála freisin tascanna na gcomhlachas tráchtála agus tionscail: 'Rannchuideoidh líonra [na gcomhlachas tráchtála agus tionscail] agus gach bunaíocht nó seomra rannach laistigh de le forbairt eacnamaíoch, tarraingteacht agus pleanáil spásúil na críche agus leis an tacaíocht do ghnóthais agus dá gcomhlachais trí aon tasc seirbhíse poiblí a chomhlíonadh laistigh de na téarmaí a leagtar síos le foraithe mar aon le haon tasc leasa ginearálta is gá chun na tascanna sin a chur i gcrích.

⁽⁴⁶⁾ Áirítear leis an gcatagóir sin bagáiste boilg a scagadh, paisinéirí agus bagáiste cábáin a scagadh, agus rochtain ar an limistéar srianta a rialú.

⁽⁴⁷⁾ Áirítear leis an gcatagóir sin rialuithe teorann uathobrithe tríd an tsainaithe bhithmhéadrach.

⁽⁴⁸⁾ Mar a thugtar le fios thuas, tagraítear do na trí chatagóir sin go sainráite i dTreoirlínte 2014 mar shamplaí de ghníomhaíochtaí neamheacnamaíocha.

⁽⁴⁹⁾ Áirítear cosc ar ghuaiseacha don fhiadhúlra leis an gcatagóir sin.

⁽⁵⁰⁾ Áirítear bearta rialaithe comhshaol leis an gcatagóir sin.

Chuige sin, féadfaidh gach bunaíocht nó comhlachas rannach sa líonra an méid seo a leanas a dhéanamh, i gcomhréir le haon phlean eanála is infheidhme:

1. tascanna leasa ghinearálta a thugtar dóibh le dlíthe agus rialacháin;
2. tascanna tacaíochta, meantóireachta, idirchaidrimh agus comhairle leo siúd a bhfuil tús á chur le gnólachtaí acu nó seilbh á glacadh acu orthu agus le gnólachtaí i gcoitinne, i gcomhréir leis na dlíthe agus na rialacháin is infheidhme maidir le dlí na hiomaíochta;
3. tasc tacaíochta agus comhairle chun forbairt idirnáisiúnta na ngnólachtaí agus onnmhairiú a dtáirgeachta a spreagadh, i gcomhpháirtíocht leis an gníomhaireacht dá dtagraítear in Airteagal 50 de Dhlí Uimh. 2003-721 an 1 Lúnasa 2003;
4. tasc chun an ghairmoiliúint thosaigh nó leanúnach a spreagadh, go háirithe trí bhunaíochtaí oideachais poiblí agus príobháideacha a chuireann an bhunaíocht nó seomra rannach ar bun, a bhainistíonn nó a mhaoiníonn sé;
5. tasc chun saoráidí a chur ar bun agus a oibriú, go háirithe saoráidí calafoirt agus aerfoirt;
6. tascanna brabúsacha a thugann eintiteas poiblí dó nó a d'fhéadfadh a bheith riachtanach chun a thascanna eile a chomhlíonadh;
7. aon tasc measúnúcháin, comhairliúcháin nó taighde shaineolaigh arna iarraidh ag údaráis phoiblí maidir le saincheist a bhaineann le cúrsaí tionscail, tráchtála, seirbhísí, forbartha eacnamaíche, gairmoiliúna nó pleanála spásúla, gan dochar d'aon obair a d'fhéadfadh sé a thionscnamh.'

(233) Liosta thascanna na gcomhlachas tráchtála agus tionscail, a thugtar in Airteagal L.710-1 den Chód Tráchtála agus a luaitear thuas, taispeánann sé dá réir gurb é a *raison d'être* agus a bpríomhchuspóir tabhairt faoi na tascanna leasa ghinearálta a thugtar dóibh le dlí, i.e. ionadaíocht a dhéanamh ar leasanna an tionscail, na tráchtála agus seirbhísí os comhair na n-údarás poiblí go príomha, mar aon le tacú le gnólachtaí áitiúla, agus tarraingteacht agus pleanáil spásúil a réigiún a fhorbairt. Bíonn gníomhaíochtaí tráchtála agus tionscail na gcomhlachas tráchtála agus tionscail coimhdeach lena dtascanna leasa ghinearálta agus deartar iad chun cuidiú leo tabhairt faoi na tascanna sin.

(234) Forbraíodh an reachtaíocht sin ó tarraingíodh suas in 2005 í chun a leagan reatha a fhágáil, ach níl athrú tagtha ar a prionsabail bhunúsacha. Ar an gcaoi chéanna, is ar na prionsabail chéanna a bunaíodh na rialacha a bhí i bhfeidhm sular tarraingíodh Airteagal L 710-1 den Chód Tráchtála suas. Ar feadh na tréimhse ar fad faoi imscrúdú, bhí comhlachais tráchtála agus tionscail amhail CCI fós ina gcomhlachtaí poiblí dá réir a cuireadh ar bun le dlí, a bhí á riaradh ag bainisteoirí tofa agus faoi mhaoirseacht an Stáit. Thairis sin, mar údaráis idirmheánacha de chuid an Stáit, leanadh de thascanna leasa ghinearálta a chur ar a n-iontaobh arb éard atá iontu ionadaíocht a dhéanamh ar leasanna tionscail, tráchtála agus seirbhísí os comhair údaráis phoiblí náisiúnta agus eachtracha, ag rannchuidiú leis sin le tarraingteacht agus pleanáil spásúil na réigiún agus ag tacú le gnólachtaí.

(235) Ba mhaith leis an gCoimisiún a chur in iúl freisin go gcuirtear na comhlachais tráchtála agus tionscail faoi mhaoirseacht ionadaithe an Stáit le hAirteagail 712-2 *et seq* den Chód Tráchtála. Sa chail sin dó, bíonn rochtain ag an údarás a bhfuil maoirseacht á feidhmiú aige ar thionóil ghinearálta uile CCI agus is féidir leis míreanna a chur leis an gclár oibre. Ní mór an t-údarás maoirseachta a chur ar an eolas freisin faoi chinntí tábhachtacha áirithe a shonraítear sna rialacháin (maidir le buiséad, dul i muinín na hiasachtaíochta, ráthaíochtaí a dheonú do thríú páirtithe, aistrithe, éadálacha nó leathnuithe sealúchas airgeadais i gcuideachtaí tráchtála nó sibhialta mar shampla, etc.). Go háirithe, maidir le cinntí a bhaineann le buiséid tosaigh, nó buiséid a leasú nó buiséid a chuirtear chun feidhme, ní bhíonn siad ceangailteach ach amháin tráth a bheidh siad formheasta, fiú go hintuigthe, ag an údarás a fheidhmíonn maoirseacht.

(236) Thairis sin, áirítear le buiséad ginearálta na gcomhlachas tráchtála agus tionscail ioncam cánach a bhailítear ó chuideachtaí a chuirtear sa chlár cuideachtaí agus trádála. Is éard a bhíonn i gceist le hacmhainní na gcomhlachas tráchtála agus tionscail dá bhrí sin ioncaim chánach go háirithe (an cháin chun costais na gcomhlachas tráchtála agus tionscail a chumhdach, a leagadh síos le hAirteagal 1600 den Chód Cánach Ginearálta), fóirdheontais nó acmhainní tráchtála a eascraíonn as gníomhaíochtaí oiliúna agus bainistíochta bonneagar iompair. Dá thoradh sin, ní bhíonn ar chomhlachais tráchtála agus tionscail brath ar a n-ioncam tráchtála amháin chun a gcostais a chumhdach. Is cosúil go gcomhthacaíonn sé sin leis an gconclúid go mbíonn gníomhaíochtaí tráchtála agus tionscail na gcomhlachas tráchtála agus tionscail coimhdeach lena dtascanna leasa ghinearálta agus go ndeartar iad chun cuidiú leo tabhairt faoi na tascanna sin.

- (237) I bhfianaise a bhfuil thuas, ní mór comhlachais tráchtála agus tionscail amhail CCI a mheas mar údaráis phoiblí agus ní mór a gcinntí uile, díreach cosúil leo siúd de chuid an rialtais náisiúnta nó na n-údarás áitiúil agus réigiúnach, a mheas mar chinntí atá 'inchurtha i leith an Stáit', de réir bhrí an chásdlí maidir leis an Státchabhair ⁽⁵¹⁾, agus gurb acmhainní Stáit iad a n-acmhainní. D'fhormhuinigh Cúirt Ghinearálta an Aontais Eorpaigh an cur chuige sin freisin i roinnt breithiúnas a bhain le cabhair a dheonaigh CCInna Nîmes, Angoulême agus Pau d'aerlínte ⁽⁵²⁾.

(b) Údaráis áitiúla

- (238) Maidir le hacmhainní na n-údarás áitiúil a dheonaigh fóirdheontais don aerfort, mar atá Réigiún Poitou-Charentes, Roinn Charente-Maritime agus Coiste Bailecheantair La Rochelle, is acmhainní Stáit iad de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ⁽⁵³⁾. Thairis sin, tagann iompar na n-údarás sin, ar an mbealach céanna le bearta a dhéanann an t-údarás lárnach, faoi raon an airteagail sin, má chomhlíontar na coinníollacha a leagtar síos san fhoráil sin ⁽⁵⁴⁾. Dá réir sin, ní mór cinntí na n-údarás áitiúil atá á n-imscrúdú sa chás seo a mheas mar chinntí atá inchurtha i leith an Stáit (sa chiall is leithne de) de réir bhrí an chásdlí maidir leis an Státchabhair.
- (239) Is é údarás comhpháirteach an aerfoirt (Syndicat Mixte de l'Aéroport), atá comhdhéanta d'údaráis áitiúla éagsúla ⁽⁵⁵⁾, a rinne na hÍocaíochtaí as bainistíocht agus oibríocht aerfort Rochefort, agus is acmhainní Stáit iad freisin dá bhrí sin, a bhfuil deonú na n-acmhainní sin inchurtha i leith an Stáit.

(c) An Stát

- (240) Ba é FIATA, ciste faoi bhainistíocht an Stáit, nó faoi bhainistíocht bhuiséad an Stáit go díreach, a mhaoinigh na fóirdheontais chun na tascanna 'sainchúraim phoiblí' a chumhdach, agus is acmhainní Stáit iad dá bhrí sin, a bhfuil a n-úsáid inchurtha i leith an Stáit.
- (241) Is é CFRE a mhaoiníonn an fhorbairt bhonneagair go páirteach. Meastar gurb acmhainní Stáit é an maoiniú sin ós rud é go ndéanfaí faoi rialú an Bhallstáit lena mbaineann é ⁽⁵⁶⁾. Tá sé inchurtha i leith an Stáit freisin a mhéid gurb iad údaráis na Fraince a dhéanann an cinneadh an maoiniú a úsáid.
- (242) Dá thoradh sin, tá na bearta uile i bhfabhar aerfort La Rochelle a chumhdaítear leis an imscrúdú seo inchurtha i leith an Stáit agus maoinítear trí acmhainní Stáit iad.

7.1.1.3. Buntáiste roghnaitheach

- (243) Chun a mheasúnú cé acu a thugtar nó nach dtugtar buntáiste do ghnóthas le beart de chuid an Stáit faoi Airteagal 107(1) CFAE, ní mór a chinneadh cé acu atá nó nach bhfuil buntáiste eacnamaíoch ag an ngnóthas atá i gceist lena gcuirtear ar chumas dó costais a sheachaint a chaithfí a íoc as a chuid acmhainní airgeadais féin de

⁽⁵¹⁾ Mar shampla, breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 12 Nollaig 1996, *Compagnie nationale Air France v An Coimisiún*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, míreanna 58 go 61, breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 12 Bealtaine 2011, *Réigiún Nord-Pas-de-Calais agus Coiste Bailecheantair Douaisis v An Coimisiún*, T-267/08 agus T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, mír 108.

⁽⁵²⁾ Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Nollaig 2018, *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, míreanna 85-89; breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Nollaig 2018, *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954 mír 89; breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Nollaig 2018, *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953 míreanna 97-106.

⁽⁵³⁾ Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 12 Bealtaine 2011, *Réigiún Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 agus T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, mír 108.

⁽⁵⁴⁾ Breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 6 Márta 2002, *Diputación Foral de Álava agus eile, v An Coimisiún*, T-127/99, T-129/99 agus T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, mír 142.

⁽⁵⁵⁾ Go dtí 2007, bhí an t-údarás comhpháirteach comhdhéanta de Chomhairle Ghinearálta Charente-Maritime, Coiste Bailecheantair Pays Rochefortais, agus údaráis idirbhardasacha Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente agus bassin de Marennes.

⁽⁵⁶⁾ A mhéid a bhaineann le hacmhainní CFRE a aicmiú mar Státchabhair, féach Cinneadh ón gCoimisiún an 22 Samhain 2006, *South Yorkshire Digital Region Broadband Project* [Tionscadal Leathanbhanda Réigiún Digiteach Yorkshire Theas], Státchabhair N 157/2006 (IO C 80, 13.4.2007, lch. 1), aithris 29, agus Cinneadh ón gCoimisiún an 15 Meitheamh 2006, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre* [Forbairt Bhonneagair ar Krievu Sala chun gníomhaíochtaí calafoirt a athlonnú amach as lár na cathrach], Státchabhair N 44/2010 (IO C 215, 21.7.2011, lch. 21), aithrisí 69 agus 70.

ghnáth nó cé acu atá nó nach bhfuil buntáiste aige nach mbeadh faighte aige faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh ⁽⁵⁷⁾. Is gá freisin a chinneadh cé acu is féidir nó nach féidir an beart atá i gceist a mheas mar chúiteamh seirbhíse poiblí a chomhlíonann coinníollacha bhreithiúnas *Altmark* ⁽⁵⁸⁾.

(a) Coincheap na seirbhíse lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta agus cur i bhfeidhm bhreithiúnas *Altmark*

- (244) Ní mór a fhionnadh ar dtús cé acu is féidir nó nach féidir na bearta éagsúla a bhfuil measúnú le déanamh orthu a mheas mar chúiteamh seirbhíse poiblí a deonaíodh chun fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta (SGEI) a sholáthar.
- (245) Maidir leis sin, ba cheart a mheabhrú gur rialaigh an Chúirt Bhreithiúnais i mbreithiúnas *Altmark* nach Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE atá i gcúiteamh seirbhíse poiblí nuair a chomhlíontar ceithre choinníoll charnacha. Ar an gcéad dul síos, ní mór oibleagáidí seirbhíse poiblí le comhlíonadh a bheith ag an ngnóthas is faighteoir le firinne, agus ní mór na hoibleagáidí a bheith sainithe go soiléir. Ar an dara dul síos, ní mór na paraiméadair a bhunú roimh ré ar bhealach trédhearcach agus oibiachtúil, arb ar a mbonn sin a ríomhfar an cúiteamh. Ar an tríú dul síos, ní mór nach mó an cúiteamh ná an méid is gá chun cuid de na costais nó na costais uile arna dtabhú i gcomhlíonadh na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a chumhdach, agus na fáiltais ábhartha agus brabús réasúnta as comhlíonadh na n-oibleagáidí sin á gcur san áireamh. Ar deireadh, i gcás nach roghnaítear an gnóthas atá le hoibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh, i gcás sonracha, de bhun nós imeachta soláthair phoiblí lena bhféadfar an tairgeoir a roghnú a bheadh in ann na seirbhísí sin a sholáthair ar an gcostas is lú don chomhphobal, ní mór leibhéal an chúitimh a ríomh ar bhonn anailís na gcostas a thabhdh gnóthas tipiciúil atá dea-eagraithe agus a ndéantar na hacmhainní ábhartha a chur ar fáil dóibh ar bhonn leordhóthanach.
- (246) Chun na coinníollacha sin a chur i bhfeidhm, is é an chéad phointe a bhíonn le scrúdú an bhfuil fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ann.
- (247) Sa chás seo, measann an Fhrainc gur cheart bainistíocht an aerfoirt ar an iomlán a mheas mar sheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta. Maidir le hargóint na Fraince, a bhain le fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann le haghaidh aerfort La Rochelle ar an iomlán, bunaíodh go príomha í ar rannchuidiú an aerfoirt leis an bhforbairt eacnamaíoch áitiúil. Measann an Fhrainc gur féidir an tasc leis an aerthrácht a fhorbairt, a chuir CCI ar iontaoibh CCI-Aerfort 'a mheas mar oibleagáid seirbhíse poiblí de réir bhrí chásdlí *Altmark*.' De réir na Fraince, baineann an tasc sin le 'forbairt eacnamaíoch agus turasóireachta an limistéir', rud dá bhfuil riachtanach, dar léi, '(i) méadú ar thrácht paisinéirí, ioncam agus poist a ghiniúint don gheilleagar réigiúnach [...] agus (ii) an crios fiontraíochta atá lonnaithe cóngarach don aerfort a fhorbairt'. Maidir leis an gcrios fiontraíochta sin, tagraíonn an Fhrainc do roinnt gnóthas atá bunaithe ansin agus sonraíonn, faoi Airteagal L 170-1 den Chód Tráchtála, go bhfuil ag CCI 'tasc chun saoráidí a chur ar bun agus a oibriú, go háirithe saoráidí calafoirt agus aerfoirt' ⁽⁵⁹⁾.
- (248) Níl an Coimisiún ar aon tuairim leis na barúlacha sin. Chun measúnú a dhéanamh ar a mhéid is seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta é oibriocht aerfoirt, ní mór anailís a dhéanamh ar an ngá ar mhaithe leis an leas ginearálta a chomhlíontar leis an ngníomhaíocht sin.
- (249) Sonraítear le Pointe 69 de Threoirlínte 2014 'chun go measfar gníomhaíocht mar sheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, ba cheart di saintréithe speisialta a léiriú i gcomparáid le gnáthghníomhaíochtaí eacnamaíocha'. De réir chásdlí na Cúirte, is seirbhís í seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a léiríonn saintréithe speisialta i gcomparáid le saintréithe gníomhaíochtaí eacnamaíocha eile ⁽⁶⁰⁾ agus gnóthais a gcuirtear tascanna SGEI ar a n-iontaoibh, is gnóthais iad a gcuirtear 'tasc ar leith' ar a n-iontaoibh ⁽⁶¹⁾. Tríd is tríd, tugann cur ar iontaoibh 'tasc seirbhíse poiblí ar leith' soláthar seirbhísí le tuiscint, nach nglacfadh gnóthas air féin dá mbeadh sé ag féachaint dá leas tráchtála féin, nó nach nglacfadh sé air féin an oiread chéanna ná faoi na coinníollacha céanna ⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁷⁾ Breithiúnas an 14 Feabhra 1990, *An Fhrainc v An Coimisiún*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, mír 41.

⁽⁵⁸⁾ Breithiúnas na Cúirte an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH agus Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Barúlacha de chuid na Fraince maidir leis an gcinneadh tosaigh.

⁽⁶⁰⁾ Féach breithiúnas na Cúirte an 10 Nollaig 1991, *Merci Convenzionali porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, mír 27; breithiúnas an 17 Iúil 1997, *GT-Link A/S*, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, mír 53, agus breithiúnas an 18 Meitheamh 1998, *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, mír 45.

⁽⁶¹⁾ Féach, go háirithe, breithiúnas an 27 Márta 1974, *BRT v SABAM*, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Féach an Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le rialacha an Aontais Eorpaigh maidir le Státchabhair a chur i bhfeidhm ar chúiteamh arna dheonú as seirbhísí ar mhaithe leis an leas eacnamaíoch i gcoitinne a sholáthar (IO C 8, 11.1.2012, lch. 4), míreanna 46 agus 47.

- (250) Sonraítear le Pointe 69 de Threoirlínte 2014 freisin ‘maidir leis an gcuspóir leasa ghinearálta a shaothraíonn údarais phoiblí, nach féidir gan ach gníomhaíochtaí eacnamaíocha nó réimsí eacnamaíocha áirithe dá ndéantar foráil in Airteagal 107(3)(c) den Chonradh a bheith i gceist leo agus iad sin amháin’ ⁽⁶³⁾. Ní ábhar díospóide é, trí fheabhas a chur ar inrochtaineacht réigiúin, go háirithe nuair a bhristear iargúlacht an réigiúin sin, gur féidir éifeachtaí dearfacha a bheith i gceist le haerfort don fhorbairt eacnamaíoch áitiúil. Mar sin féin, ní féidir a mheas gur critéar ábhartha, chun a shuíomh go bhfuil fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ann, an fíoras simplí go ndéanann láithreach agus gníomhaíocht aerfoirt poist dhíreacha agus indíreacha a ghiniúint agus gníomhaíocht gnóthas áitiúil a spreagadh.
- (251) Dá thoradh sin, rannchuidiú aerfort La Rochelle leis an bhforbairt eacnamaíoch áitiúil, arb é sin an phríomhthoisic a chuir an Fhrainc i dtábhacht mar thacaíocht lena teoriric i dtaca le fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann, ní toisc ábhartha ann féin an rannchuidiú sin fad a mheastar ar leithligh ó rannchuidiú an aerfoirt sin le hinrochtaineacht an réigiúin é.
- (252) Thairis sin, déantar foráil le pointe 72 de na Treoirlínte, ‘A mhéid a bhaineann le haerfoirt, measann an Coimisiún go bhfuil sé indéanta a mheas gur seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta é bainistíocht fhoriomlán aerfoirt, i gcásanna lena dtugtar bonn cirt go maith. [...] measann an Coimisiún nach féidir gurb amhlaidh an cas sin ach amháin dá mba rud é go mbeadh cuid den limistéar, ar a bhféadfadh an t-aerfort a bheith ag freastal, leithlisithe ón gcuid eile den Aontas d’uireasa an aerfoirt, a mhéid lena ndéanfaí dochar dá fhorbairt eacnamaíoch agus shóisialta. Ba cheart aird chuí a thabhairt ar mhodhanna iompair eile le measúnú den sórt sin, agus go háirithe seirbhísí iarnróid ardluais nó naisc mhuirí ar a bhfreastalaíonn báid farantóireachta’ ⁽⁶⁴⁾.
- (253) A mhéid a bhaineann le rannchuidiú aerfort La Rochelle le hinrochtaineacht an réigiúin, ba cheart a thabhairt faoi deara go bhfuil La Rochelle nasctha, mar shampla, le Páras agus Bordeaux le seirbhísí iarnróid a thagann go minic, agus timpeall 3 uair an chloig agus 2 uair an chloig go leith i gceist leis na tréimhsí taistil faoi seach. A mhéid a bhaineann leis an ngréasán bóithre, tá La Rochelle gar do mhótarbhealaí an A837, A10 agus A83, lena nasctar le roinnt cathracha móra de chuid na Fraince é, go háirithe Bordeaux agus Nantes. I bhfianaise na faisnéise sin, ní féidir a áitiú go mbeadh cuid den limistéar, ar a bhféadfadh aerfort La Rochelle a bheith ag freastal, leithlisithe ón gcuid eile den Aontas d’uireasa an aerfoirt, a mhéid lena ndéanfaí dochar dá fhorbairt eacnamaíoch agus shóisialta.
- (254) Ar deireadh, ní thugtar aghaidh le barúlacha de chuid na Fraince ar an mbarúil sa chinneadh tosaigh lena gcuirtear amhras in iúl faoi argóint na Fraince go bhfuil fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ann le haghaidh aerfort La Rochelle ar an iomlán. Shonraigh an Coimisiún maidir le bainistíocht aerfort La Rochelle ‘go n-áirítear léi freisin gníomhaíochtaí nach bhfuil nasctha le croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt go díreach, agus tógáil, maoiniú, úsáid agus ligean talún agus foirgneamh ar cíós, le haghaidh oifigí agus na stórála mar aon leis na hóstáin agus na fiontair tionscail atá lonnaithe laistigh den aerfort, chomh maith le siopaí, bialanna agus carrchlóis. Ar deireadh, cé go measann údarais na Fraince gur oibleagáidí seirbhíse poiblí iad gníomhaíochtaí uile an aerfoirt atá i gceist, níl aon fhoráil ann maidir le cuntais ar leithligh le haghaidh an ioncaim ó ghníomhaíochtaí tráchtála.’ Trí mheas go bhfuil na gníomhaíochtaí sin, nach bhfuil nasctha go díreach le croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt, ina gcuid de na hoibleagáidí seirbhíse poiblí, rinne an Fhrainc neamhaird den fhíoras nach léiríonn na gníomhaíochtaí saintréithe speisialta i gcomparáid le gníomhaíochtaí eacnamaíocha eile, ná go nglacann oibreoirí eacnamaíocha lasmuigh den aerfort an oiread céanna de na seirbhísí céanna orthu féin nó faoi na coinníollacha céanna agus a ghlacann oibreoirí eacnamaíocha laistigh den aerfort. Dá dheasca sin, trí mheas gurb oibleagáidí seirbhíse poiblí gníomhaíochtaí uile an aerfoirt, tá earráid fhollasach measúnaithe déanta ag an bhFrainc maidir le seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a shainmhíniú.
- (255) Tugann an Coimisiún faoi deara freisin nach ndéantar idirdhealú idir croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt agus gníomhaíochtaí eile leis na taifid chuntasaíochta a cuireadh isteach le haghaidh an aerfoirt, go háirithe plean airgeadais 2001-2014. I gcodarsnacht leis sin, is cosúil maidir leis na heasnamh oibriúcháin a taifeadadh le haghaidh na tréimhse faoi imscrúdú, gur fritháiríodh dá éis sin iad leis na hairleacain airgid a sholáthair rannóg ghinearálta CCI agus a chumhdaítear leis an gCinneadh seo freisin. Beartaíodh é sin chun na cuntais a chomhardú gan idirdhealú a dhéanamh idir croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt.
- (256) Dá thoradh sin, i bhfianaise a luaitear thuas agus na n-argóintí a chuir an Fhrainc isteach, is é tuairim an Choimisiúin go bhfuil earráid fhollasach measúnaithe déanta ag an bhFrainc agus í ag maíomh go raibh bainistíocht aerfort La Rochelle ar an iomlán ina seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta (SGEI). Go háirithe, maidir le gníomhaíocht oibreoir aerfort La Rochelle, arb é eiltí iompar paisinéirí tráchtála a láimhseáil ag an aerfort atá i gceist léi, ní féidir í a mheas mar fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta. Fágann sé sin dá bhrí

⁽⁶³⁾ Féach freisin Cinneadh ón gCoimisiún an 16 Samhain 2004, An Fhrainc, Tionscadal le haghaidh líonra teileachumarsáide ardachmhainneachta sna Pyrénées-Atlantiques, Státchabhair N 381/2004 (IO C 162, 2.7.2005, lgh. 5-6), aithris 53.

⁽⁶⁴⁾ Pointe 72 de Threoirlínte 2014.

sin, a mhéid a beartaíodh go maoiníodh oibriú ghníomhaíocht an aerfoirt ar an iomlán leis na bearta tacaíochta airgeadais éagsúla a chumhdaítear leis an measúnú seo, nach féidir na bearta sin a mheas mar chúiteamh a deonaíodh d'fhonn fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bhainistiú.

- (257) Thairis sin, fiú dá mba rud é go bhféadfaí gach cuid nó cuid de bhainistíocht aerfort La Rochelle a shainiú go baili mar sheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, ní chomhlíonadh na bearta atá i gceist coinníollacha carnacha bhreithiúnas *Altmark* fós. Ní chomhlíonann siad an chéad choinníoll, ná an dara ná an ceathrú coinníoll den bhreithiúnas sin, mar a léireofar thíos i bhfianaise na teachtaireachta i dtaca le cur i bhfeidhm na rialacha Státchabhrach maidir le cúiteamh a dheonaítear chun seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a sholáthar ⁽⁶⁵⁾ ('Teachtairacht SGEI').

— *Oibleagáidí seirbhíse poiblí arna sainiú go soiléir agus arna gcomhlíonadh ag an ngnóthas (an chéad choinníoll)*

- (258) De réir bhreithiúnas *Altmark*, ní mór oibleagáidí seirbhíse poiblí le comhlíonadh a bheith ag an ngnóthas is faighteoir le fírinne, agus ní mór na hoibleagáidí a bheith sainithe go soiléir.
- (259) Toisc go bhfuil earráid fhollasach measúnaithe déanta ag an bhFrainc trí bhainistíocht an aerfoirt ar an iomlán a aicmiú mar sheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta agus toisc gur úsáideadh na bearta a chumhdaítear leis an imscrúdú seo chun oibriocht an aerfoirt a mhaoiniú ar an iomlán, ní chomhlíontar an chéad choinníoll a bhaineann le *Altmark*.
- (260) Ina theannta sin, de réir na teachtaireachta maidir le SGEI ⁽⁶⁶⁾, chun go gcomhlíonfar an chéad choinníoll a bhaineann le *Altmark*, ní mór an tasc seirbhíse poiblí a bheith sannta trí bhithin gníomh amháin nó níos mó, ag brath ar an reachtaíocht sna Ballstáit, a fhéadfaidh a bheith i bhfoirm ionstraimí reachtaíochta nó rialála nó comhaontuithe. Thairis sin, ní mór ábhar agus ré na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a bheith sonraithe leis an ngníomh nó sraith na ngníomhartha ar a laghad, mar aon leis an ngnóthas agus, i gcás inarb infheidhme, an chríoch lena mbaineann, an cineál atá i gceist le haon cheart eisiach nó speisialta arna shannadh don ngnóthas ag an údarás atá i gceist, na paraiméadair chun an cúiteamh a ríomh, a rialú agus athbhreithniú a dhéanamh air, agus na socruithe chun aon róchúiteamh a sheachaint agus a aisghabháil. Gníomhartha arna dtáirgeadh ag an bhFrainc a d'fhéadfadh an fheidhm sin a chomhlíonadh, níl ann díobh ach Airteagal L 170-1 den Chód Tráchtála, cinntí CCI an 21 Feabhra 2003 agus 25 Meitheamh 2004, agus an nós imeachta chun an buiséad a ghlacadh le aghaidh an aerfoirt agus a leagtar síos i gCiorclán Uimh. 111 an 30 Márta 1992 ⁽⁶⁷⁾ ('Ciorclán Uimh. 111'), a cheaptar le ráthaíochtaí a sholáthar chun an róchúiteamh a sheachaint.
- (261) Mar sin féin, is cosúil nach sainítear na hoibleagáidí seirbhíse poiblí go soiléir le ceann ar bith de na gníomhartha sin. Go háirithe, ní shonraítear sna gníomhartha ábhar agus ré na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí ná na modhanna chun aon sásra um chúiteamh airgeadais a ríomh agus athbhreithniú a dhéanamh air. Dá thoradh sin, ní chomhlíonann na gníomhartha ceanglais an chéad choinníoll a bhaineann le *Altmark*, fiú gan an fíoras, nach fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta atá i gceist leis na hoibleagáidí a forchuireadh ar CCI-Aerfort, a mheas.

— *Paraiméadair maidir le cúiteamh arna leagan síos roimh ré ar bhealach oibiachtúil trédhearcach (an dara coinníoll)*

- (262) Bearta eisceachtúla is ea na fóirdheontais eisceachtúla agus na hairleacain in-aisíochta uile a fuair CCI-Aerfort, a deonaíodh ar bhonn *ad hoc* chun costais infheistíochta ba ghá a chumhdach agus chun easnamh oibriúcháin an aerfoirt a mhaoiniú. Níor eascair siad as paraiméadair ríomh a leagadh síos roimh ré dá bhrí sin.
- (263) Ba cheart a thabhairt faoi deara go leagtar tascanna CCI-Aerfort le haghaidh na tréimhse 2000-2012 amach ina bhgunghníomhartha. Mar sin féin, ní dhearnadh foráil leis na gníomhartha sin maidir le haon sásra um chúiteamh airgeadais le haghaidh CCI, bunaithe ar pharaiméadair maidir le cúiteamh a leagadh síos roimh ré ar bhealach oibiachtúil trédhearcach.

⁽⁶⁵⁾ Féach an Teachtairacht ón gCoimisiún maidir le rialacha an Aontais Eorpaigh maidir le Státchabhair a chur i bhfeidhm ar chúiteamh arna dheonú as seirbhísí ar mhaithe leis an leas eacnamaíoch i gcoitinne a sholáthar] (IO C 8, 11.1.2012, lch. 4).

⁽⁶⁶⁾ Ibid., mír 52.

⁽⁶⁷⁾ Ciorclán Uimh. 111 an 30 Márta 1992 lena leagtar síos an buiséad, rialacha cuntasaíochta agus airgeadais is infheidhme maidir le ACFCI (Tionól Chomhlachais Tráchtála agus Tionscail na Fraince), CRCInna (comhlachais tráchtála agus tionscail réigiúnacha), CCI (comhlachais tráchtála agus tionscail) agus GICanna (grúpaí idirchomhlachais).

(264) Ná ní dhéantar foráil, maidir le haon sásra um chúiteamh airgeadais le haghaidh an oibreora, ach oiread leis an nós imeachta maidir le cúiteamh a shocrú, atá – dar leis an bhFrainc – laistigh den nós imeachta chun an buiséad a ghlacadh le haghaidh an aerfoirt, a leagtar síos i gCiorclán Uimh. 111.

(265) Dá thoradh sin, ní chomhlíonann na bearta tacaíochta airgeadais a deonaíodh do CCI-Aerfort an dara coinníoll a bhaineann le *Altmark*.

— *Cúiteamh cóir le haghaidh costais a eascraíonn as oibleagáidí seirbhíse poiblí (an tríú coinníoll)*

(266) Ní fhéadfaidh an cúiteamh a bheith níos mó ná an méid is gá chun na costais uile nó cuid de na costais arna dtabhú i gcomhlíonadh oibleagáidí seirbhíse poiblí a chumhdach, agus na fáilais ábhartha agus brabús réasúnach as comhlíonadh na n-oibleagáidí sin á gcur san áireamh.

(267) Níl aon fhoráil ann go n-íocfaidh CCI cúiteamh breise as úsáid tráchtála aon bhonneagair breise arna mhaoiniú ag an réigiún.

(268) Sonraíonn an Fhrainc go bhfuil gá leis an mbonneagar breise sin chun na tascanna seirbhíse poiblí a chomhlíonadh agus go gcuidíonn tógáil an bhonneagair le cúrsaí airgeadais an aerfoirt a chomhardú. Mar sin féin, is cosúil go bhfuil na saoráidí sin ina ndlúthchuid den ghníomhaíocht eacnamaíoch a bhaineann leis an aerfort a oibriú agus gurb é is aidhm dóibh an t-aerfort a fhorbairt go háirithe. Ní chomhlíonann na saoráidí an critéar leasa ghinearálta ar a dtugtar tuairisc thuas dá bhrí sin.

(269) Dá thoradh sin, ní chomhlíonann an cúiteamh an tríú coinníoll a bhaineann le *Altmark*. Cé go bhfuil coinníollacha *Altmark* carnach, agus gur leormhaith gan ceann díobh a chomhlíonadh chun nach mbeidh an Coimisiún in ann a chur as an áireamh go bhfuil buntáiste d'oibreoir an aerfoirt ann, déanfaidh an Coimisiún anailís ar an gceathrú coinníoll a bhaineann le *Altmark* fós.

— *Socrúithe maidir leis an soláthraí seirbhíse a roghnú (an ceathrú coinníoll)*

(270) Déantar foráil leis an gceathrú coinníoll a bhaineann le deontas *Altmark* nach mór an cúiteamh arna dheonú a bheith de thoradh nós imeachta soláthair phoiblí lena bhfágfar gur féidir an tairgeoir a roghnú a bheidh in ann na seirbhísí sin a sholáthar ar an gcostas is ísle don phobal (an chéad fhochritéar), nó de thoradh cleachtadh tagarmharcála in éineacht le gnóthas tipiciúil, a reáchtáiltear go maith agus dá soláthraítear na hacmhainní is gá go hoiriúnach (an dara fochritéar).

(271) Níor roghnaíodh CCI chun an t-aerfort a oibriú tar éis nós imeachta tairisceana agus níl aon fhaisnéis ag an gCoimisiún a léiríonn go bhféadfadh méideanna na mbearta tacaíochta airgeadais a fuair sé a bheith cinntithe ar bhonn anailís ar na costais a bheadh tabhairthe ag gnóthas tipiciúil, a reáchtáiltear go maith agus dá soláthraítear na hacmhainní ábhartha go hoiriúnach.

(272) Dá thoradh sin, ní chomhlíonann na bearta tacaíochta airgeadais a deonaíodh do CCI-Aerfort an ceathrú coinníoll a bhaineann le *Altmark*.

(273) Ós rud é nach gcomhlíontar na ceithre choinníoll a bhaineann le *Altmark*, ní féidir na bearta éagsúla i bhfabhar oibreoir an aerfoirt a mheas mar chúiteamh seirbhíse poiblí a deonaíodh chun seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a oibriú. Ní féidir leis an gCoimisiún dá bhrí sin, ag an gcéim seo, a chur as an áireamh go bhfuil buntáiste d'oibreoir an aerfoirt ann.

(b) Measúnú ar bhuntáiste eacnamaíoch roghnaitheach a bheith ann

(1) Deontais infheistíochta

(274) A mhéid a bhaineann leis na deontais infheistíochta a raibh thart faoi EUR 3 mhilliún san iomlán i gceist leo le haghaidh halla nua imeachta agus teachta, an rúdbhealach a láidriú, a fhadú agus a leathnú, an bealach innlithe a láidriú agus a leathnú, na suíomhanna le haghaidh aerárthaí a láidriú agus síneadh a chur leo agus linn síothlúcháin a chruthú chun an t-aerfort a chur i gcomhréir leis an nGníomh maidir le hUisce, níl aon argóint curtha ar aghaidh ag an bhFrainc chun tacú leis an tuairim go bhféadfadh coinne a bheith ag na húdaráis phoiblí éagsúla a rinne na deontais sin le toradh ar a n-infheistíocht ar dhócha a shásódh oibreoir i ngeilleagar margaidh a ghníomhódh in ionad na n-údarás sin. Is cosúil ina áit sin go ndearna na húdaráis phoiblí éagsúla na deontais infheistíochta chun rannchuidiú leis an bhforbairt réigiúnach. Gníomhaigh na húdaráis phoiblí i bhfeidhmiú a dtascanna seirbhíse poiblí dá bhrí sin.

- (275) I bhfianaise a bhfuil thuas, ní chomhlíonann na deontais infheistíochta tástáil an oibreora sa gheilleagar margaidh. Thug na deontais infheistíochta buntáiste eacnamaíoch do CCI-Aerfort dá bhrí sin. Leis na deontais sin, le fírinne, laghdaíodh na costais infheistíochta ar cheart do CCI-Aerfort iad a iompar, gan aon ionchas go bhfaighfí toradh leordhóthanach ar infheistíocht le haghaidh na n-údarás a rinne na deontais. Ina theannta sin, toisc gur thairbhígh gnóthas aonair de na buntáistí sin, is buntáistí roghnaitheacha atá iontu.

(2) Airleacain in-aisíochta

- (276) Maidir leis na hairleacain in-aisíochta dar luach EUR 8.77 milliún san iomlán, ba cheart a thabhairt faoi deara ar dtús go bhfuil siad coibhéiseach le hiasachtaí saor ó ús a dheonaigh rannóg ghinearálta CCI do CCI-Aerfort. De réir na Fraince, ba cheart airleacan a mheas mar ranníocaíocht le cuntas reatha a dhéanadh scairshealbhóir dá fhochuideachta. Cuireann an Fhrainc leis an méid sin á rá nach ndéanann scairshealbhóir príobháideach anailís ar an mbrabúsacht le haghaidh na n-airleacan sin ós rud é gurb iasachtaí atá iontu le fírinne a bheartaítear chun a chur ar chumas don fhochuideachta a gníomhaíochtaí a fhorbairt chun tairbhe an scairshealbhóra. Dar leis an bhFrainc, is mó is infheidhme é sin sa chás seo, ós rud é gurb aistriú airgeadais atá ann idir codanna den eintiteas dlítheanach céanna, mar atá CCI. De réir na Fraince, ní bhaineann aon riosca airgeadais leis na hairleacain sin do CCI ós rud é gur leis-sean an talamh agus an bonneagar, ar mó go mór a luach ná méid na n-airleacan ⁽⁶⁸⁾. Ní fhéadfadh argóint den sórt sin a bheith ábhartha ach amháin dá mba rud é, trí na hairleacain sin a dheonú chun go mbeifí in ann leanúint d'oibriocht aerfort La Rochelle, go raibh ionchas ag CCI go dtiocfadh an t-aerfort chun bheith brabúsach sa mheántearma agus san fhadtearma, rud a d'fhágfadh ní hamháin go bhfeicfeadh CCI go n-aisíocfaí na hairleacain sin, ach freisin go bhfaigheadh CCI 'toradh ar a infheistíocht' lena dtabharfaí luach saothair le haghaidh an chaipitil a tiomnaíodh, trí aon bhrabús a dhéanadh an t-aerfort.
- (277) D'fhiafraigh an Coimisiún ar an bhFrainc dá bhrí sin de na brabúis a bhféadfadh coinne a bheith ag CCI leo as na hairleacain in-aisíochta sin a dheonú. Ina freagra ⁽⁶⁹⁾, níor chuir an Fhrainc aon staidéar ná anailís ar fáil lenar suíodh go bhféadfadh coinne a bheith le brabús hipitéiseach as na fóirdheontais sin a dheonú. Ní dhearna an Fhrainc ach tagairt do na doiciméid lena leagtar síos ról an úinéara gach bealach a úsáid chun forbairt fhadtearmach a aerfoirt a áirithiú.
- (278) An tráth a dheonaigh sé na hairleacain in-aisíochta éagsúla, ní raibh ráthaíochtaí leordhóthanacha ag CCI go dtiocfadh oibriocht an aerfoirt chun bheith brabúsach agus go bhféadfadh sé sin go mbeidh CCI-Aerfort in ann na hairleacain arna ndeonú a aisíoc ach corrlach brabúis sách mór á fhágáil an tráth céanna chun luach saothair a thabhairt sa chaipiteal a thiomnaigh rannóg ghinearálta CCI. Deonaíodh na hairleacain in-aisíochta ó 2001. An tráth sin, bhí toradh cuntasaíochta an aerfoirt diúltach cheana féin. Ar deireadh, in easnamh na n-airleacan in-aisíochta, bheadh torthaí CCI-Aerfort níos measa fós, rud a chuirfeadh aon ionchas le toradh ar an gcaipiteal a infheistíodh as an áireamh.
- (279) I bhfianaise na dtosca sin uile, ní fhéadfadh CCI a mheas go raibh aon dóchúlacht ann go bhfaigheadh sé aon toradh sa ghearrtearma agus sa mheántearma ar an gcaipiteal a thiomnaigh sé trí na hairleacain a deonaíodh do CCI-Aerfort. D'fhéadfadh amhras tromchúiseach a bheith ar aigne CCI go dlisteanach fiú go mbeadh CCI-Aerfort in ann é a aisíoc lá éigin.
- (280) Thairis sin, cé go raibh aisíoc na n-airleacan le tosú in 2014, ní raibh aon fhoráil ann go n-íocfadh rannóg an aerfoirt aon ráta úis lena dtabharfaí luach saothair ceart san iasacht a dheonaigh CCI di.
- (281) I bhfianaise an mhéid uile atá thuas, níor ghníomhaigh CCI i dtreo a rannóige aerfoirt mar a bheadh déanta ag oibreoir i ngeilleagar margaidh a raibh ionchais bhrabúsachta dhoiciméadaithe agus inchreidte á spreagadh.
- (282) Mar chonclúid, thug na hairleacain in-aisíochta buntáiste eacnamaíoch do CCI-Aerfort. Ina theannta sin, toisc gur thairbhígh gnóthas aonair de gach ceann de na buntáistí sin, is buntáistí roghnaitheacha atá iontu.

(3) Róshonrasc líomhnaithe na seirbhísí arna soláthar ag CCI d'aerfort Rochefort Saint-Agnant

- (283) A mhéid a bhaineann le róshonrasc líomhnaithe na seirbhísí arna soláthar ag CCI d'aerfort Rochefort Saint-Agnant, maíonn an Fhrainc go ndearnadh é sin faoi chomhaontú seirbhíse a tugadh i gcrích i gcomhpháirtíocht le CCI Rochefort. De réir na Fraince, roghnaíodh CCI chun aerfort Rochefort a bhainistiú an 11 Iúil 2001 tar éis nós imeachta tairisceana iomaíoch.

⁽⁶⁸⁾ An litir ón bhFrainc an 18 Samhain 2015.

⁽⁶⁹⁾ An litir ón bhFrainc an 26 Bealtaine 2014.

- (284) Nuair a dhéantar díol seirbhísí tar éis nós imeachta tairisceana neamhchoinníollach, neamh-idirdhealaitheach, trédhearcach agus iomaíoch, i gcomhréir le prionsabail CFAE maidir le soláthar poiblí, is féidir glacadh leis go bhfuil an díolachán i gcomhréir le dálaí an mhargaidh ⁽⁷⁰⁾.
- (285) Sa chás seo, sholáthair an Fhrainc fianaise go raibh an cuireadh chun tairisceana: (i) iomaíoch, toisc go bhféadfadh gach tairgeoir páirt a ghlacadh sa chuireadh chun tairisceana; (ii) trédhearcach, ós rud é gur foilsíodh sa phreas é agus gur cuireadh gach tairgeoir ar an eolas go cuí; (iii) neamh-idirdhealaitheach, ós rud é go raibh na critéir roghnúcháin oibiachtúil agus gur sonraíodh roimh ré iad; agus (iv) neamhchoinníollach, ós rud é nach raibh aon choinníoll sonracha ann. Thairis sin, bhí an critéar roghnúcháin nasctha leis an bpraghas.
- (286) I bhfianaise a bhfuil thuas, cruthaíonn an fhaisnéis a cuireadh ar fáil don Choimisiún go raibh an nós imeachta tairisceana oscailte, trédhearcach agus neamhchoinníollach. Tagann an Coimisiún ar an gconclúid dá bhrí sin gurb amhlaidh gur fíor gur praghas margaidh, nach dtugann buntáiste do CCI, atá i bpraghas na seirbhísí a sholáthraíonn CCI.

(4) Sonrascadh ró-íseal líomhnaithe ar sheirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort

— *Tréimhse 2001-2005*

- (287) Tugann an fhaisnéis a cuireadh ar fáil don Choimisiún le fios gur méideanna cnapshuime iad na híocaíochtaí idir 2001 agus 2005 agus nach raibh aon eochair leithdháilte anailíseach ann a bhí bunaithe ar chritéir oibiachtúla. Cé go bhféadfaí a thuiscint as na mínithe de chuid na Fraince gur deonaíodh na méideanna cnapshuime faoi dhálaí an mhargaidh, tá roinnt eilimintí ina n-údar amhrais maidir le Státchabhair a bheith in easnamh, go háirithe eochair leithdháilte anailíseach a bheith in easnamh.
- (288) Go háirithe, idir 2001 agus 2005, bhí na híocaíochtaí a rinne CCI-Aerfort ar na seirbhísí a sholáthair rannóg ghinearálta CCI thart faoi 50 % níos ísle ná na híocaíochtaí a rinneadh ar na seirbhísí céanna sa tréimhse 2006-2012 (féach Tábla 5), agus bhí méadú gear i gceist nuair a tugadh an eochair leithdháilte isteach. Is éard a taispeánadh agus eochair leithdháilte anailíseach á tabhairt isteach ó 2006 ar aghaidh dá bhrí sin gur fhollasach go ndearnadh sonrascadh ró-íseal ar na seirbhísí a sholáthair rannóg ghinearálta CCI. Tagann an Coimisiún ar an gconclúid dá bhrí sin maidir leis an sonrascadh ró-íseal líomhnaithe ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort idir 2001 agus 2005, gur soláthraíodh buntáiste eacnamaíoch roghnaitheach leis do CCI-Aerfort.

— *Tréimhse 2006-2012*

- (289) A mhéid a bhaineann leis an sonrascadh ró-íseal líomhnaithe ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort idir 2006 agus 2012, maíonn an Fhrainc maidir le costas na seirbhísí is coiteann do rannóga éagsúla CCI, amhail seirbhísí struchtúracha atá nasctha leis an gcuntasáíocht, TF, acmhainní daonna, etc., gur dáileadh an costas sin i measc na rannóg sin de réir eochair leithdháilte anailíseach agus gur leithdháileadh dá bhrí sin é bunaithe ar chritéir oibiachtúla. Líomhnaíonn an Fhrainc freisin go ndearna CCI anailís mhionsonraithe de réir méideanna gnó a bhí ag athrú, agus go bhfuil an eochair leithdháilte go hiomlán i gcomhréir le hathruithe ar thrácht an aerfoirt. Ina theannta sin, maíonn an Fhrainc gur seiceáladh úsáid na heochrach leithdháilte gach bliain, ós rud é go ndéanann comh-iniúcháir cuntais CCI a fhorhnuiniú de thoradh chomhdhlúthú na gcuntas le haghaidh ghrúpa CCI.
- (290) Measann an Coimisiún, ar feadh na tréimhse 2006-2012, gur léirigh an Fhrainc gur tugadh eochair leithdháilte isteach, bunaithe ar shé chritéir oibiachtúla agus ábhartha de réir na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort:
- le haghaidh riaradh ginearálta an aerfoirt, ríomhadh costas fhosheirbhís na ‘n-oifigeach tofa’ de réir an lín clár oibre lenar déileáladh le haghaidh cruinnithe den choiste stiúrtha agus den chomhthionól ginearálta a bhain leis an aerfort, agus cuireadh an céatadán a fuarthas i bhfeidhm maidir le costais uachtaránacht CCI; ríomhtar costas na seirbhíse ‘Ard-Stiúrtóireachta’ de réir na tréimhse a chaith an tArdstiúrtóir i gcruinnithe cinnteoireachta, le hionadaithe foirne, i mbun faireacháin ar infheistíochtaí, etc. I bhfianaise a bhfuil thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go bhfuil na seirbhísí bunaithe ar riachtanais agus go ndéantar iad a shonrascadh de réir a gcostas. Thairis sin, cruthaíonn an fhaisnéis a cuireadh ar fáil don Choimisiún gur cuireadh an eochair leithdháilte i bhfeidhm i gceart;

⁽⁷⁰⁾ Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, míreanna 89 et seq. (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1).

- cumarsáid: ríomhadh costas na seirbhíse de réir na tréimhse a caitheadh le haghaidh gach rannóg de CCI;
 - rialú cuntasaíochta agus bainistíochta: ríomhadh costas na seirbhíse de réir an chéatadáin a bhain leis an líon iontrálacha cuntasaíochta;
 - IT: ríomhadh costas na seirbhíse de réir an lín stáisiún TF a suiteáladh (ceannacháin, cothabháil, anailís agus cur chun feidhme crua-earraí agus forbairtí bogearraí, etc.);
 - acmhainní daonna: ríomhadh costas na seirbhíse de réir fhoireann bhuan an aerfoirt;
 - seirbhís tionscadail: ríomhadh costas na seirbhíse de réir na tréimhse a caitheadh leis an tseirbhís a dhéanamh tar éis infheistíochtaí móra (lena n-áirítear síneadh a chur leis an halla imeachta agus le críochfort) ar bhonn cás ar chás ag brath ar na tionscadail agus ar ghlaonna chun tairisceana.
- (291) Tá na critéir sin oibiachtúil agus ábhartha toisc go mbaineann siad leis an tréimhse a caitheadh agus leis an obair a rinneadh le fírinne.
- (292) Thairis sin, measann an Coimisiún gur léirigh an Fhrainc gur cuireadh an eochair leithdháilte i bhfeidhm i gceart ós rud é go ndéantar na heochracha a sheiceáil gach bliain chun a áirithiú go bhfaighfear an toradh is réalaíche. Ina theannta sin, seiceálann iniúchóirí coincheapadh agus roghnú na gcritéar agus an modh ríomha.
- (293) I bhfianaise a bhfuil thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid dá bhrí sin maidir leis an sonrascadh ró-íseal líomhnaithe ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort idir 2006 agus 2012, nár soláthraíodh buntáiste eacnamaíoch roghnaíoch leis don aerfort agus nach cabhair í dá bhrí sin.
- (5) Ranníocaíochtaí airgeadais ó na húdaráis áitiúla éagsúla i dtreo na mbeart bolscaireachta arna gcur chun feidhme ag aerfort La Rochelle
- (294) Measann an Coimisiún maidir leis na ranníocaíochtaí airgeadais ó údaráis áitiúla i dtreo na mbeart bolscaireachta arna gcur chun feidhme ag aerfort La Rochelle, nach mór iad a mheas mar ranníocaíochtaí atá ina dtacaíocht chun oibriocht an aerfoirt a mhaoiniú agus nach maoiniú aerlínte atá iontu.
- (295) Os a choinne sin, measann údaráis na Fraince agus CCI gur cheart na ranníocaíochtaí sin a mheas mar cheannacháin seirbhísí margaíochta ag na húdaráis áitiúla agus mar mhaoiniú aerlínte dá bhrí sin. Áitíonn CCI go ndeachaigh na húdaráis leis na comhaontuithe margaíochta chun na cuspóirí a bhí leagtha síos acu dóibh féin a bhaint amach i gcomhthéacs a dtascanna leasa ghinearálta agus, go háirithe chun tairbhiú de laghdú praghaís ó AMS le haghaidh grúpcheannacháin ⁽⁷¹⁾. Ar an gcaoi chéanna, measann údaráis na Fraince go raibh an t-aerfort ina chomhlacht ceannacháin lárnach ⁽⁷²⁾.
- (296) Mar sin féin, ní dheimhníonn anailís ar na fíorais an leagan a chuir údaráis na Fraince agus CCI ar aghaidh. Tugann roinnt eilimintí le fios nach mór na ranníocaíochtaí ó údaráis áitiúla a mheas mar mhaoiniú le haghaidh oibriocht an aerfoirt.
- (297) Mar atá luaite i dTreoirlínte 2014, ní hannamh a thairgeann oibreoirí aerfoirt dreasachtaí d'aerlínte i bhfoirm tacaíocht mhargaíochta. Is amhlaidh an cás go háirithe le haghaidh aerfoirt réigiúnacha, a bhféadfadh sé a bheith níos deacra dóibh aerlínte a mhealladh ná mar a bhíonn d'aerfoirt i gcóngarach cathracha móra. Is féidir na costais atá nasctha le comhaontuithe margaíochta le haerlínte a mheas mar ghnáthchostais oibriúcháin ag oibreoir aerfoirt dá bhrí sin ⁽⁷³⁾. Dá thoradh sin, úsáideadh na ranníocaíochtaí ó údaráis áitiúla chun cuid de ghnáthchaiteachais oibriúcháin aerfort La Rochelle a chumhdach.
- (298) Ina theannta sin, deonaíodh na ranníocaíochtaí ó údaráis áitiúla d'aerfort La Rochelle, a d'úsáid na ranníocaíochtaí chun a ghníomhaíocht eacnamaíoch a fhorbairt trí chomhaontuithe seirbhísí margaíochta a thabhairt i gcrích thar a cheann féin le haerlínte. Thairis sin, tugann na heilimintí seo a leanas le fios nach bhfuil na ranníocaíochtaí ina gceannacháin seirbhísí margaíochta ag údaráis áitiúla.

⁽⁷¹⁾ Barúlacha CCI an 10 Meitheamh 2014, lch. 27.

⁽⁷²⁾ Meabhrán ó údaráis na Fraince an 11 Aibreán 2018, lch. 9.

⁽⁷³⁾ Féach Cinneadh ón gCoimisiún an 11 Samhain 2016, SA.24221, Aerfort Klagenfurt - Cabhair do Ryanair agus aerlínte eile, aithris 237.

- (299) I dtosach báire, mar atá luaite i Roinn 3.1.1.5, íocadh na ranníocaíochtaí faoi chomhaontuithe idir CCI de pháirt agus Roinn Charente-Maritime, Coiste Bailecheantair La Rochelle agus Réigiún Poitou-Charentes den pháirt eile. Ní shonraítear sna comhaontuithe an cineál beart bolscaireachta a bhfuil CCI le tabhairt fúthu ná na soláthraithe seirbhíse a gcuirfear ar a n-iontaoibh iad. Go háirithe, ní luaitear sna comhaontuithe gur aerlínte nó focuicideachtaí dá gcuid a bheidh sna soláthraithe seirbhíse. Ina bharúlacha an 4 Meitheamh 2012, sonraíonn CCI freisin 'go gcuireann an t-aerfort i dtábhacht maidir leis na húdaráis áitiúla, agus iad ag gealladh tacú leis na bearta bolscaireachta margaíochta ag aerfort La Rochelle, nach mbeartaíonn na húdaráis sin ar bhealach ar bith iad féin a chur faoi cheangal ag oibreoir seirbhíse margaíochta áirithe. Tá sé sin sách soiléir ó na comhaontuithe margaíochta a thugann siad i gcrích, ós rud é nach luaitear ainm oibreoir na seirbhísí sin iontu fiú' ⁽⁷⁴⁾. Is cosúil dá réir sin go raibh féinriail nach beag ag CCI a mhéid a bhaineann le bearta bolscaireachta agus soláthraithe na seirbhísí sin a roghnú.
- (300) Ar an dara dul síos, ní luaitear ar chor ar bith go raibh baint ag na húdaráis údaráis áitiúla le maoiniú bhearta margaíochta CCI sna comhaontuithe margaíochta éagsúla a thug CCI i gcrích leis na haerlínte difriúla agus lena bhfocuicideachtaí.
- (301) Ar deireadh, is cosúil i gcásanna áirithe gur thug CCI comhaontuithe margaíochta i gcrích le haerlínte gan ráthaíocht dhlíthiúil a bheith aige go bhfaigheadh sé na fóirdheontais ó na húdaráis phoiblí. Mar shampla, thug CCI roinnt comhaontuithe margaíochta le haerlínte i gcrích idir 2004 agus 2006 bunaithe ar phlean gnó lena ndearnadh foráil maidir le ranníocaíocht airgeadais dar luach EUR 144 500 ó Roinn Charente-Maritime. Mar sin féin, níor íoc Roinn Charente-Maritime aon ranníocaíocht airgeadais sa deireadh thiar thall.
- (302) Tugann na heilimintí difriúla sin le fios nach mór na ranníocaíochtaí ó na húdaráis áitiúla éagsúla a mheas mar mhaoiniú chostais oibriúcháin an aerfoirt.

7.1.1.4. Saobhadh iomaíochta agus éifeacht ar an iomaíocht agus ar an trádáil idir na Ballstáit

- (303) Chuir an Coimisiún amhras in iúl sa chinneadh tosaigh a bhain leis an iomaíocht ionchasach idir aerfort La Rochelle agus aerfoirt eile chónagaracha, amhail na haerfoirt sin in Angoulême, Rochefort agus Niort.
- (304) Le pointe 25 de Threoirlínte 2014 sainítear ceantar aerfoirt mar theorainn mhargaidh gheografach atá socraithe de ghnáth ag thart ar 100 ciliméadar nó am taistil 60 nóiméad nó mar sin i ngluaisteán, i mbus, i dtraein nó i dtraein ardluais. Mar sin féin, deirtear níos faide anonn le pointe 25 go bhféadfaidh ceantar aerfoirt ar leith a bheith difriúil agus is gá sainiúlachtaí gach aerfoirt a chur san áireamh leis. Ní hionann méid ná cruth an cheantair ó aerfort go chéile, agus braitheann siad ar shaintréithe éagsúla an aerfoirt, lena n-áirítear (i) a shamhail ghnó, (ii) a shuíomh agus (iii) na cinn scríbe a bhfreastalaíonn sé orthu.
- (305) A mhéid a bhaineann le haerfort Angoulême, tugann an Coimisiún faoi deara i dtosach báire go bhfuil an t-aerfort breis agus 2 uair an chloig ar shiúl le gluaisteán agus 150 km ar shiúl ó aerfort La Rochelle. Tá an fad idir an dá aerfort cuid mhaith níos mó dá bhrí sin ná an fad dá dtagraítear i bpointe 25 de Threoirlínte 2014. I bprionsabal, is dócha go n-eisefar aerfort Angoulême ó cheantar La Rochelle leis sin. Tugann an Coimisiún faoi deara freisin go bhfuil samhlacha gnó cuibheasach difriúil ag aerfoirt La Rochelle agus Angoulême. Le linn na tréimhse faoi bhreathnú (2001-2012), bhí gníomhaíochtaí aerfort La Rochelle bunaithe go príomha ar iompar paisinéirí ar sheirbhísí sceidealaithe chuig cinn scríbe Eorpacha arna n-oibriú ag aerlínte ísealchostais amhail Ryanair agus easyJet (féach aithris 29). I gcodarsnacht leis sin, bhí an-chuid éagsúlachta i gceist le gníomhaíochtaí aerfort Angoulême le linn na tréimhse sin: (i) idir 2004 agus 2007, bhí seirbhís intíre sceidealaithe aonair á hoibriú (faoi réir oibleagáidí seirbhíse poiblí) idir Angoulême agus Lyon; (ii) idir 2008 agus 2009, bhí seirbhís sceidealaithe aonair chuig aerfort Stansted Londan á hoibriú ag Ryanair ó mhí Aibreáin go mí Dheireadh Fómhair; (iii) idir 2010 agus 2011, ní raibh aon seirbhís sceidealaithe á hoibriú ó aerfort Angoulême ⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ Barúlacha CCI an 4 Meitheamh 2012, mír 34.

⁽⁷⁵⁾ Féach Cinneadh ón gCoimisiún an 23 Iúil 2014 maidir le Státchabhair SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) arna chur chun feidhme ag an bhFrainc i bhfabhar Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair agus Airport Marketing Services (IO L 201, 30.7.2015, lch. 48), aithrisí 15 agus 16.

- (306) Tugann an Coimisiún faoi deara freisin le linn na tréimhse faoi bhreathnú (2001-2012), maidir leis an dá cheann scríbe ar ar freastalaíodh ó aerfort Angoulême (Lyon agus aerfort Stansted London), gur freastalaíodh orthu ó aerfort La Rochelle go comhthreomhar freisin. A mhéid a bhaineann le haerfort Stansted London, tugann an Coimisiún faoi deara gur oibrigh Ryanair seirbhís idir 2008 agus 2009 chuig an gceann scríbe sin ón dá aerfort, rud a d'fhéadfadh a thabhairt le fios gur margai ar leithligh iad dar leis na haerlínte. Thairis sin, níor fhág dúnadh an bhealaigh chuig Angoulême gur aistrigh paisinéirí chuig seirbhís La Rochelle-Stansted London.
- (307) Measann an Coimisiún dá bhrí sin nach bhfuil aerfort La Rochelle lonnaithe i gceantar aerfort Angoulême.
- (308) A mhéid a bhaineann le haerfoirt Niort agus Rochefort, tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil siad lonnaithe 60 nóiméad ar shiúl le gluaisteán (75 km) agus 50 nóiméad le gluaisteán (54 km) faoi seach ó aerfort La Rochelle. Mar sin féin, mar a luaitear in aithris 304, féadfaidh ceantar aerfoirt ar leith a bheith difriúil agus is gá saintréithe eile an aerfoirt, amhail a shamhail ghnó agus na cinn scríbe ar a bhfreastalaíonn sé, a chur san áireamh leis. A mhéid a bhaineann leis an tsamhail ghnó, maidir le gníomhaíochtaí aerfort La Rochelle – atá bunaithe go príomha ar iompar paisinéirí ar sheirbhísí sceidealaithe arna n-oibriú ag aerlínte tráchtála móra amhail Ryanair agus easyJet – tá difríochtaí bunúsacha idir iad agus gníomhaíochtaí aerfoirt Niort agus Rochefort. Mar a chuir an Fhrainc in iúl, tá aerfoirt Niort agus Rochefort tiomnaithe go príomha do ghníomhaíochtaí clubanna eitleoireachta agus aerárthaí éadroma agus ní láimhseálann siad aeriomproirí poiblí. Thairis sin, níl ceachtar aerfort feistithe le haon seirbhís chun aerlínte a oibríonn bealaí sceidealaithe a láimhseáil ⁽⁷⁶⁾, murab ionann agus aerfort La Rochelle, a láimhseálann roinnt aerlínte a chuireann seirbhísí sceidealaithe ar fáil chuig cinn scríbe éagsúla sa Fhrainc agus Eoraip.
- (309) Measann an Coimisiún dá bhrí sin nach ionadaithe iad aerfoirt Niort agus Rochefort le haghaidh aerfort La Rochelle mar aerfort paisinéirí le haghaidh seirbhísí sceidealaithe arna n-oibriú ag aerlínte tráchtála móra
- (310) Dá ainneoin sin, measann an Coimisiún go dtéann aerfort La Rochelle san iomaíocht le haerfoirt eile, fiú leo siúd atá lonnaithe lasmuigh dá cheantar. Téann oibreoirí aerfoirt an Aontais in iomaíocht le chéile chun aerlínte a mhealladh. Déanann aerlínte cinneadh maidir leis na bealaí a oibreoidh siad agus lena mhinice a oibreofar na bealaí sin bunaithe ar roinnt critéar. Áirítear ar na critéir sin ní hamháin na custaiméirí ionchasacha lenar féidir coinne a bheith acu ar na bealaí lena mbaineann ach freisin saintréithe na n-aerfort ag ceachtar ceann den bhealach.
- (311) Cuireann aerlínte critéir san áireamh amhail an cineál seirbhísí aerfoirt a sholáthraítear, daonra nó gníomhaíocht eacnamaíoch timpeall an aerfoirt, brú tráchta, cé acu a bhfuil nó nach bhfuil rochtain ar thalamh air, agus an leibhéal muirear agus na coinníollacha tráchtála foriomlána maidir le bonneagar agus seirbhísí an aerfoirt a úsáid (lena n-áirítear dreasachtaí agus bearta tacaíochta margaíochta a chuirtear ar fáil d'aerlínte, líon na ndreasachtaí agus méid na tacaíochta sin). Is príomhthoisic é an leibhéal muirear, dreasachtaí agus beart tacaíochta, ós rud é go bhféadfaí cistiú poiblí a dheonaítear d'aerfort a úsáid chun aerlínte a mhealladh agus saobhadh suntasach a dhéanamh ar an iomaíocht dá réir sin.
- (312) Dá dheasca sin, leithdháileann aerlínte a gcuid acmhainní, go háirithe aerárthaí agus criú, ar na bealaí éagsúla trí bhreathnú ar na seirbhísí a chuireann oibreoirí aerfoirt ar fáil agus na praghsanna a ghearrtar ar na seirbhísí sin, i measc critéir eile.
- (313) Is léir ón méid thuas maidir leis na bearta éagsúla arna ndeonú d'aerfort La Rochelle agus a chumhdaítear leis an imscrúdú seo, gur dócha, a mhéid agus a thug siad buntáiste eacnamaíoch don ghnóthas sin, gur láidrighe na bearta sin seasamh an ghnóthais i gcomparáid le hoibreoirí aerfoirt eile san Eoraip. Dá dheasca sin, d'fhéadfadh an iomaíocht a bheith saofa leis na bearta sin agus difear a bheith déanta don trádáil idir na Ballstáit leo.

7.1.1.5. An chonclúid maidir le cabhair a bheith ann

- (314) Ní Státchabhair atá sna fóirdheontais le haghaidh tascanna sainchúraim phoiblí ná sa sonrascadh ró-iseal líomhnaithe ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort idir 2006 agus 2012. Is Státchabhair d'aerfort La Rochelle iad na deontais infheistíochta, an sonrascadh ró-iseal ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI d'aerfort La Rochelle idir 2001 agus 2005, na hairleacain in-aisíochta a fuair aerfort La Rochelle agus na fóirdheontais ó údarais áitiúla a beartaíodh chun rannchuidiú le bearta lena gcuirfí aerfort La Rochelle chun cinn.

⁽⁷⁶⁾ Áirítear ar na seirbhísí sin seirbhísí láimhseála ar an talamh, seirbhísí slándála agus seirbhísí tarrthála agus comhraic dóiteáin aerárthaí ar leibhéal 1.

7.1.2. Cineál neamhdhleathach na Státchabhrach

- (315) Na deontais infheistíochta, an sonrascadh ró-íseal idir 2001 agus 2005, na hairleacain in-aisíochta agus na fóirdheontais ó údarais áitiúla a beartaíodh chun rannchuidiú le bearta bolscaireachta a fuair CCI ó Roinn Charente-Maritime, Réigiún Poitou-Charentes agus Coiste Bailecheantair La Rochelle, cuireadh chun feidhme iad gan fógra a thabhairt fóthu, de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE.
- (316) Le Cinneadh 2005/842/CE ón gCoimisiún an 28 Samhain 2005 maidir le cur i bhfeidhm Airteagal 86(2) de Chonradh CE maidir le Státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí arna dheonú do ghnóthais áirithe a gcuirtear ar a n-iontaoibh seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a oibriú ('Cinneadh SGEI 2005'), leagtar síos na coinníollacha faoina bhféadfaí cabhair áirithe arna deonú trí bhithin cúiteamh seirbhíse poiblí a dhíolmhú ón gceanglas maidir le fógra a leagtar síos in Airteagal 108(3) CFAE. De réir na Fraince, comhlíonann na bearta arna ndeonú do CCI-Aerfort na coinníollacha sin. Measann an Coimisiún nach amhlaidh an cás.
- (317) Ar dtús, ní féidir bainistíocht aerfort La Rochelle ar an iomlán a mheas mar fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, mar a léirítear in aithris 261. Dá dheasca sin, toisc gur deonaíodh na bearta réamhluaithe éagsúla chun bainistíocht an aerfoirt ar an iomlán a mhaoiniú, ní chomhlíonann siad na critéir a leagtar síos le Cinneadh SGEI 2005.
- (318) Ar an dara dul síos, mar a tugadh le fios roimhe, fiú dá mba rud é go bhféadfaí bainistíocht an aerfoirt ar an iomlán a aicmiú mar sheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, ní cúiteamh seirbhíse poiblí a bheadh i gceachtar de na bearta atá i gceist, ar cúiteamh é siúd ar leagadh síos a pharaiméadair roimh ré ar bhealach oibiachtúil trédhearcach. Mar a cuireadh in iúl in aithris 273, ní chomhlíonann na bearta atá i gceist coinníollacha bhreithiúnas *Altmark*.
- (319) I bhfianaise a bhfuil thuas, is cabhair neamhdhleathach iad na deontais infheistíochta, an sonrascadh ró-íseal idir 2001 agus 2005, na hairleacain in-aisíochta agus na fóirdheontais a beartaíodh chun rannchuidiú le bearta bolscaireachta a fuair CCI ó Roinn Charente-Maritime, Réigiún Poitou-Charentes agus Coiste Bailecheantair La Rochelle.

7.1.3. Comhoiriúnacht na cabhrach leis an margadh inmheánach

7.1.3.1. Comhoiriúnacht na cabhrach infheistíochta

- (320) Baineann na bearta atá i gceist leis na deontais infheistíochta a d'íoc le údarais phoiblí éagsúla (Réigiún Poitou-Charentes, Roinn Charente-Maritime agus Coiste Bailecheantair La Rochelle) le CCI-Aerfort agus faoi CFRE. Mar a luaitear thuas, laghdaíodh leis na deontais infheistíochta sin na costais infheistíochta a bheadh ar CCI a iompar de ghnáth agus is cabhair infheistíochta na deontais dá bhrí sin.
- (321) Deonaíodh an chabhair infheistíochta roimh an 4 Aibreán 2014, an dáta óna raibh feidhm ag Treoirlínte 2014. De réir na dTreoirlínte, cuireann an Coimisiún i bhfeidhm, maidir leis an gcabhair neamhdhleathach d'aerfoirt, na rialacha a bhí i bhfeidhm tráth a deonaíodh an chabhair ⁽⁷⁷⁾.
- (322) Maidir leis na deontais a rinneadh ó 2005 ar aghaidh, bhí Treoirlínte 2005 i bhfeidhm an tráth sin agus ba cheart iad a chur i bhfeidhm dá bhrí sin.
- (323) Mar sin féin, deonaíodh na deontais a rinneadh idir 2000 agus 2005 do CCI-Aerfort sular tháinig Treoirlínte 2005 i bhfeidhm, tráth nach raibh aon chritéar comhoiriúnachta sonrach ann le haghaidh cabhair infheistíochta d'aerfoirt. Ní mór don Choimisiún dá bhrí sin measúnú a dhéanamh ar na deontais ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE go díreach, agus a chleachtas cinnteoireachta á chur san áireamh maidir leis sin. Ba cheart a mheabhrú gur comhdhlúthaíodh le Treoirlínte 2005 cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin maidir leis an measúnú ar chomhoiriúnacht na cabhrach arna deonú d'oibreoirí aerfoirt. Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na ndeontas a rinneadh idir 2000 agus 2005 leis an margadh inmheánach i bhfianaise na bprionsabal a leagtar amach i dTreoirlínte 2005 agus i bhfianaise an chásdlí ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁷⁾ Pointe 173 de Treoirlínte 2014.

⁽⁷⁸⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais (an Mór-Dhlísheomra) an 22 Meán Fómhair 2020, C-594/18 P, *Poblacht na hOstaire v an Choimisiún*, ECLI:EU:C:2020:742, mír 20.

- (324) Caithfidh an Státchabhair i bhfabhar aerfort, mar an chéile le haon Státchabhair eile, a bheith riachtanach chun éascú d'fhorbairt gníomhaíochta eacnamaíche agus a bheith comhréireach leis an gcuspóir sin chun go ndearbhófar go bhfuil siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE. Déanfaidh an Coimisiún measúnú mar sin ar chomhlíontacht leis na critéir riachtanais agus chomhréireachta mar aon leis na critéir réamhluaite ó Threoirlínte 2005.
- (325) Chun an gá atá leis an gcabhair agus a comhréireacht a shuíomh, ní mór don Choimisiún a fhíorú freisin go bhfuil an méid cabhrach teoranta go docht don mhéid is gá chun an cuspóir atá á shaothrú a bhaint amach ⁽⁷⁹⁾.

(a) Incháilitheacht na gcostas infheistíochta

- (326) Tugann an Coimisiún faoi deara i dtosach báire, de réir Threoirlínte 2005, nach mór costais atá incháilithe do chabhair infheistíochta d'aerfort a bheith teoranta do chostais infheistíochta an bhonneagair aerfoirt i ndáiríre (rúidbhealaigh, críochfoirt, naprúin, etc.) nó do chostais na saoráidí a thacaíonn leo go díreach (saoráidí comhraicthe dóiteáin, trealamh slándála nó sábháilteachta). Mar sin féin, ní mór costais na ngníomhaíochtaí tráchtála nach bhfuil nasctha le croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt go díreach amhail tógáil, maoiniú, úsáid agus ligean talún agus foirgneamh ar cíos, ní hamháin le haghaidh oifigí agus na stórála ach le haghaidh na n-óstán agus na bhfiontar tionscail atá lonnaithe laistigh den aerfort, chomh maith le siopaí, bialanna agus carrchlóis, a eisiaimh ó chostais incháilithe.
- (327) Na deontais infheistíochta éagsúla ó CFRE, Réigiún Poitou-Charentes, Roinn Charente-Maritime agus Coiste Bailecheantair La Rochelle a raibh beagnach EUR 3 mhilliún i gceist leo, úsáideadh iad chun tógáil halla nua imeachta agus teachta a mhaoiniú, mar aon leis an rúidbhealach a láidriú, a fhadú agus a leathnú, an bealach innlithe a láidriú agus a leathnú, na stadanna le haghaidh aerárthaí a láidriú agus síneadh a chur leo, agus linn síothlúcháin a chruthú chun an t-aerfort a chur i gcomhréir leis an Dlí maidir le hUisce.
- (328) Tá an rúidbhealach, an bealach innlithe, na stadanna le haghaidh aerárthaí, an linn síothlúcháin agus an críochfort ina gcuid de bhonneagar an aerfoirt agus tagann siad faoi raon feidhme ban rialaithe Státchabhrach mar a shainítear in aithris 218. Dá dheasca sin, tá costais infheistíochta an bhonneagair sin incháilithe.

(b) Éascaíonn an chabhair forbairt na ngníomhaíochta eacnamaíche

- (329) Úsáideadh na deontais infheistíochta chun halla nua imeachta agus teachta a thógáil, an rúidbhealach a láidriú, a fhadú agus a leathnú, an bealach innlithe a láidriú agus a leathnú, stadanna le haghaidh aerárthaí a láidriú agus síneadh a chur leo, agus linn síothlúcháin a chruthú chun an t-aerfort a chur i gcomhréir leis an Dlí maidir le hUisce.
- (330) Le hathrú mhéid an rúidbhealaigh (méadú 45 m ar leithead agus 115 m ar fhad), chuir an bealach innlithe agus na stadanna le haghaidh aerárthaí ar chumas d'aerfort La Rochelle aerárthaí a láimhseáil ina bhfuil acmhainneacht 100-200 suíochán amhail an B737 agus A320 agus díriú ar mhargaí nua mar ar minice a úsáidtear na haerárthaí sin (an Bhreatain Mhór, an Bheilg, Leithinis na hIbéire) trí oiriúnú do chaighdeán sábháilteachta shonracha na n-aerárthaí sin. Leis sin, comhlíontar cuspóir a bhaineann leis an bhforbairt turasóireachta agus eacnamaíoch réigiúnach, rud lena bhfeabhsaítear tarraingteacht aerfort La Rochelle agus arb é is aidhm dó leis sin an líon paisinéirí a thaistealaíonn chuig an réigiún a mhéadú.
- (331) D'fhág an síneadh a cuireadh leis an gcríochfort go raibh sé indéanta an críochfort a oiriúnú don mhéadú leanúnach ar an trácht agus paisinéirí a láimhseáil i gcomhréir le leibhéal inghlactha sábháilteachta, slándála agus compoird, rud a bhí in easnamh roimhe, mar a cuireadh in iúl i mí Eanáir 2000 le staidéar ar na foirgnimh. Tugadh faoi deara leis an staidéar go raibh 100 paisinéir ag dul tríd le linn na mbuaic-amanna agus, dá thoradh sin, go raibh an halla poiblí cuid mhaith faoi bhun na méide a bhí riachtanach lena haghaidh sin, rud a bhí ina údar plúchta agus lena cuireadh moilleanna ar nósanna imeachta slándála agus dá dhroim sin ar dhaoine dul ar bord agus tuirlingt d'aerárthaí. Cuireadh feabhas ar an maoiniú ar shábháilteacht agus oibriú an bhonneagair dá réir sin, rud atá fíor-riachtanach chun cuspóirí na forbartha réigiúnaí agus na turasóireachta méadaithe a bhaint amach.

⁽⁷⁹⁾ Féach Cinneadh ón gCoimisiún an 18 Feabhra 2011 maidir le Státchabhair NN 26/2009 – An Ghréig – Forbairt aerfort Ioannina, aithrisí 69 agus 70. Féach freisin an breithiúnas ón gCúirt Ghinearálta an 18 Eanáir 2012, *Djebel v An Coimisiún*, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, míreanna 122 agus 123 agus an cásdlí a luaitear.

- (332) Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin gur nasc tábhachtach é aerfort La Rochelle idir an Eoraip agus réigiún La Rochelle. Ina leith sin, tá an t-aerfort rithábhachtach d'fhorbairt turasóireachta agus eacnamaíoch an réigiúin. Is dócha go ndéanadh easnamh aerfoirt ag La Rochelle nó laghdú suntasach ar a ionchas láimhseála dochar don ról sin, toisc gur mian le taistealaithe gnó go háirithe a dtréimhsí taistil a laghdú oiread agus is féidir i gcoitinne chun go mbeidh siad in ann turais fillte a dhéanamh an lá céanna. Dá thoradh sin, dá mbeadh ar thaistealaithe gnó chuig La Rochelle agus uaidh aerfort a úsáid nach raibh i gcóngarachta láithreach na cathrach, d'fhéadfaí é sin a mheas mar bhacainn roimh ghníomhaíocht eacnamaíoch a fhorbairt.
- (333) Láimhseálann aerfort La Rochelle sreabha móra turasóirí freisin a bhíonn nasctha lena chóngarachta do Île de Ré agus dá chuid trá-bhailte. Rinneadh measúnú ar an tionchar dearfach sin i meabhrán 2008 ó CCI maidir le straitéis um fhás rialaithe. Sonraítear sa mheabhrán go gcomhfhreagraíonn rannchuidiú eacnamaíoch an aerfoirt leis an gceirtleán uirbeach le caiteachas ag paisinéirí aerlínte ísealchostais sa gheilleagar áitiúil le linn a dturais (EUR [...] 33 mhilliún in 2007). Ina theannta sin, bhí 167 bpost bunaithe ag an aerfort in 2008. I dtuarascáil faoin aeriompar agus forbairt na turasóireachta a chuir ODIT France ar fáil in 2008, bhí cóimheas lena rabhthas in ann a mheas gur thart faoi EUR 100 milliún in 2008 é rannchuidiú eacnamaíoch iomlán aerfort La Rochelle leis an ngeilleagar áitiúil.
- (334) Ar na cúiseanna sin uile, rannchuidigh na deontais infheistíochta a fuair CCI-Aerfort le forbairt eacnamaíoch La Rochelle agus a réigiúin, i bhfianaise thionchar an aerfoirt ar an turasóireacht agus ar an ngníomhaíocht eacnamaíoch i gcoitinne.
- (335) Rannchuidigh na deontais sin le hinrochtaineacht an réigiúin freisin, go háirithe le haghaidh turasóirí agus taistealaithe gnó. Ina leith sin, ba cheart a thabhairt faoi deara nach bhfuil aerfort La Rochelle lonnaithe sa cheantar céanna agus atá aerfort Angoulême (féach aithrisí 305 go 307).
- (336) A mhéid a bhaineann le haerfoirt Niort agus Rochefort, measann an Coimisiún nach ionadaithe iad aerfoirt le haghaidh aerfort La Rochelle mar aerfort le haghaidh iompar paisinéirí ar sheirbhísí sceidealaithe arna n-oibriú ag aerlínte tráchtála móra (féach aithris 309).
- (337) Dá thoradh sin, tugann cabhair infheistíochta lena gcuirtear ar chumas aerfort La Rochelle a acmhainneacht láimhseála a mhéadú méid áirithe de rannchuidiú d'inrochtaineacht an réigiúin, toisc go bhfágann sé nach gá do phaisinéirí ná d'aerlínte ionadaí neamhfhoirfe a roghnú.
- (338) Thairis sin, ní líne ardluais í líne TGV lena nasctar La Rochelle le Páras, mol iompair idirnáisiúnta, ach ó Saint Pierre de Corps amháin, agus bíonn 3 uair an chloig i gceist mar sin chun Páras a shroicheadh leis an modh iompair sin dá réir sin. Níl La Rochelle san áireamh le tionscadal TGV Atlantique, lena nasctar cathracha Poitiers, Angoulême agus Bordeaux ar lánluas.
- (339) Is cosúil dá bhrí sin, d'ainneoin modhanna malartacha iompair a bheith ann seachas an t-aeriompar, gur chuidigh na deontais infheistíochta le feabhas a chur ar inrochtaineacht agus forbairt eacnamaíoch an réigiúin.

(c) Tá an bonneagar riachtanach agus comhréireach leis an gcuspóir

- (340) Is é ab aidhm do na hinfeistíochtaí feabhas a chur ar an oibriocht agus úsáid bharrfheabhsaithe an bhonneagair atá ann cheana a áirithiú, go háirithe toisc go raibh cuid den bhonneagar neamh-inúsáidte i ngeall ar neamh-chomhlíontacht caighdeán sábháilteachta nó toisc go bhfágann an infheistíocht go bhfuil sé indéanta an t-aerfort a oiriúnú do mhéadú intuartha ar an líon paisinéirí.
- (341) Agus na hinfeistíochtaí á ndéanamh a bhain le méadú ar rúidbhealach an aerfoirt, rud a bhí róbheag agus neamhleordhóthanach, theorannaigh CCI-Aerfort é féin do shíneadh 115 mhéadar, a bhí leordhóthanach chun a chuspóirí margaidh a chomhlíonadh mar a leagtar amach in aithris 330, i.e. chun oiriúnú d'aerárthaí ina bhfuil uas-acmhainneacht 200 suíochán. Moladh an síneadh sin a chur leis an rúidbhealach leis an staidéar a rinne Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouesti mí Eanáir 2000. Deimhníodh na torthaí sin leis an trácht a taifeadadh i mblianta dá éis sin.
- (342) Mar a thugtar le fios in aithris 331, leis an obair ar an gcríochfort (a bhí róbheag freisin), a maoiníodh leis na deontais infheistíochta, níor eascair méaduithe suntasacha ar an acmhainneacht aisti ach níorbh é ab aidhm don obair sin ach a áirithiú go bhféadfadh an bonneagar a bhí róbheag an trácht a bhí ann cheana féin a láimhseáil agus go mbeadh an bonneagar in ann déileáil le buaicthréimhsí ar bhealach níos fearr.
- (343) Ní raibh na hinfeistíochtaí sin, dá bhrí sin, níos mó ná ba ghá chun go leanfadh an t-aerfort den trácht a bhí ann cheana féin a láimhseáil go réidh, le linn buaic-amanna chomh maith. Bhí na hinfeistíochtaí riachtanach agus comhréireach leis an gcuspóir a leagadh síos dá bhrí sin.

(d) Cuireann an bonneagar ionchais shásúla ar fáil le húsáid sa mheántearma

- (344) Ba cheart a thabhairt faoi deara gurbh amhlaidh, idir 2005 agus 2007, gur athraigh an trácht ag aerfort La Rochelle idir thart faoi 120 000 agus thart faoi 220 000 paisinéir in aghaidh na bliana agus gur méadaíodh an trácht sin i gcónaí in imeacht na mblianta. Bhí sé réasúnach dá bhrí sin, in 2005 agus 2007 araon, coinne a bheith le hionchais go mbeadh úsáid shuntasach agus mhéadaithe á baint as an aerfort.
- (345) Bhí na hionchais sin ina mbonn cirt dá bhrí sin leis na hinfheistíochtaí lena ndíreofaí ar an mbail a bhí ar an mbonneagar a choimeád chun go mbeifí in ann an trácht a bhí ann cheana a láimhseáil agus in ann déileáil le fás bliantúil an aerfoirt, gan an acmhainneacht a mhéadú go suntasach áfach.
- (346) Ba cheart a choimeád ar aigne ina leith sin go raibh an obair chun athrú a dhéanamh ar mhéid rúdbhealach La Rochelle beartaithe chun aerárthaí ina mbeadh acmhainneacht níos airde a láimhseáil agus chun oiriúnú do na caighdeáin sábháilteachta a bhaineann go sonrach le haerárthaí áirithe, agus é d'aidhm leis an athrú méide ar deireadh méadú ar an líon paisinéirí a thaistealaíonn chuig an réigiún a chur chun cinn. Ina theannta sin, d'fhág an síneadh a cuireadh leis an gcríochfort go raibh sé indéanta an críochfort a oiriúnú don mhéadú leanúnach ar an trácht agus paisinéirí a láimhseáil i gcomhréir le leibhéal inghlactha sábháilteachta, slándála agus compoird dá réir sin, agus plúchadh agus moilleanna ar nósanna imeachta slándála agus ar dhaoine dul ar bord agus tuirlingt d'aerárthaí dá dheasca sin a sheachaint. Maoiníodh athnuachan an rúdbhealaigh agus obair uasghrádúcháin leis na deontais infheistíochta a dearadh chun an bhail ar an mbonneagar a choimeád chun leanúint de na cineálacha aerárthaí agus an méid tráchta a bhí ann cheana a láimhseáil, gan méaduithe suntasacha ar an acmhainneacht, agus chun feabhas a chur ar oibríocht an aerfoirt le linn buaic-amanna. Mar chonclúid, bhain ionchais mheántearmachas shásúla le húsáid an bhonneagair a maoiníodh roimhe dá bhrí sin nuair a dámhadh na deontais infheistíochta.

(e) Rochtain ar bhonneagar ar bhealach cothrom agus neamh-idirdhealaitheach

- (347) Bíonn aerfort La Rochelle oscailte do na haerlínte éagsúla ar mian leo é a úsáid gan aon srian ar leith. Is féidir rochtain a fháil ar an mbonneagar ar bhealach cothrom agus neamh-idirdhealaitheach de réir bhrí Threoirlínte 2005 dá bhrí sin.

(f) Easnamh éifeachta ar thrádáil atá bunoscionn leis an leas comhchoiteann

- (348) Mar a luaitear thuas, is aerfort chatagóir D é aerfort La Rochelle faoi Threoirlínte 2005. Sonraítear le mír 39 de na Treoirlínte 'nach dócha go ndéanfar saobhadh ar an iomaíocht ná difear don trádáil a mhéid atá bunoscionn leis an leas comhchoiteann le maoiniú a dheonaítear d'aerfoirt réigiúnacha bheaga (catagóir D)'.
- (349) Thairis sin, fágann aithrisí 304 agus 309 nach bhfuil aerfort La Rochelle in iomaíocht ina cheantar le haerfort eile ag a bhfuil an tsamhail ghnó chéanna agus ar dhócha go ndéanfaí difear diúltach dó leis na bearta atá i gceist. Freastalaíonn aerfoirt Niort agus Rochefort ar dheighleoga margaidh difriúla agus níl iontu ach ionadaigh neamhfhoirfe dá chéile dá bhrí sin. Níl aerfort Angoulême lonnaithe i gceantar aerfort La Rochelle.
- (350) Thairis sin, níor úsáideadh na deontais infheistíochta chun méaduithe suntasacha ar an acmhainneacht a mhaoiniú, oiread agus a d'athródh aicmiú an aerfoirt faoi Threoirlínte 2005. Ba é príomhthionchar na ndéontas infheistíochta atá i gceist dá réir sin an t-aerfort a chothabháil a mhéid nach mbeadh sé in ann, agus na deontais sin in easnamh, leanúint de bheith ag oibriú nó nárbh fhéidir leis déanamh amhlaidh ach faoi dhálaí níos measa. Mar sin féin, níor fhág na deontais gur cruthaíodh acmhainneacht nua lena bhféadfaí dul in iomaíocht le haerfoirt eile, mar a thaispeántar i dTábla 11.

Tábla 11

Acmhainneacht a úsáideadh i dtéarmaí líon na bpaisinéirí le linn na tréimhse 2002-2010

Bliain	Acmhainneacht a úsáideadh
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Foinse: Údaráis na Fraince

(351) Ar deireadh, tar éis do na deontais infheistíochta a bheith déanta, ní raibh aon aistriú suntasach ó thaobh aerlínte de ó Angoulême chuig La Rochelle, ná níor tarraingíodh aon seirbhís siar ó Angoulême agus seirbhísí nua chuig na cinn scríbe céanna ó La Rochelle curtha ina hionad.

(352) Agus éifeachtaí dearfacha agus diúltacha uile na ndeontas atá i gceist á gcur san áireamh, is é tuairim an Choimisiúin é nach ndearna na deontais infheistíochta difear don trádáil a mhéid a bhí bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(g) Riachtanas agus comhréireacht na cabhrach

(353) Meastar go mbíonn sé riachtanach agus comhréireach infheistiú in oibríocht níos fearr agus in úsáid bharrfheabhsaithe an bhonneagair atá ann cheana, go háirithe i gcás ina mbeidh cuid den bhonneagar neamh-inúsáidte toisc nach gcomhlíonann sé caighdeán sábháilteachta ⁽⁸⁰⁾, nó toisc go bhfágann an infheistíocht go bhfuil sé indéanta an t-aerfort a oiriúnú do mhéadú intuartha ar an líon paisinéirí ⁽⁸¹⁾.

(354) A mhéid a bhaineann leis an obair ar an rúidbhealach róbheag, ar an mbealach innlithe agus na suíomhanna le haghaidh aerárthaí, ba é straitéis an aerfoirt bealaí nua a oscailt agus a thrácht a fhorbairt, agus bhí sé riachtanach an bonneagar sin a leathnú dá bhrí sin.

(355) A mhéid a bhaineann leis an obair a rinneadh ar an gcríochfort, ní raibh bonneagar an aerfoirt oiriúnach don mhéadú leanúnach ar an trácht paisinéirí, rud as ar eascair moilleanna agus plúchadh. Bhí sé riachtanach agus comhréireach freisin athrú a dhéanamh ar mhéid an aerfoirt dá bhrí sin chun insreabhadh na bpaisinéirí a láimhseáil.

(356) Is é EUR 2 986 000 as infheistíocht EUR 5 876 000 a bhí i gceist leis na deontais infheistíochta, i.e. déine cabhrach 50.8 %, rud atá inghlactha i bhfianaise chatagóir an aerfoirt.

(357) Thairis sin, taispeánann an fhaisnéis uile atá ar fáil gur féidir an chabhair sin a mheas mar riachtanach agus comhréireach i bhfianaise nach mbeadh CCI in ann na hinfeistíochtaí atá i gceist a mhaoiniú gan an chabhair agus nach mbeadh sé in ann aon ranníocaíocht a dhéanamh a bheadh cuid mhaith níos airde ná mar a rinne sé.

(358) Déantar achoimre i dTábla 12 thíos ar ghlanioncam aerfort La Rochelle le linn na tréimhse 2002-2012 agus ar a acmhainneacht féinmhaoiniúcháin, rud arb é suim an ghlanioncaim agus na muirear neamhairgid é (dímheas agus socruithe le haghaidh dliteanas agus muirear go bunúsach). Is éard atá i gceist leis an acmhainneacht féinmhaoiniúcháin na suimeanna a ghineann gníomhaíochtaí gnóthais agus a bhíonn ar fáil chun infheistíochtaí a mhaoiniú, caipiteal oibre an ghnóthais, aisíocaíochtaí iasachtaí, coigilteas agus díbhinní a foictar le scairshealbhoirí.

⁽⁸⁰⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 16 Bealtaine 2006 maidir le Státchabhair NN 21/2006 – An Ríocht Aontaithe – Aerfort Chathair Dhoire (IO C 272, 9.11.2006, lch. 13), aithrisí 57 agus 58.

⁽⁸¹⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 27 Aibreán 2010 maidir le Státchabhair NN 41/2010, an Laitvia – Státchabhair a bhaineann le hinfeistíocht i mbonneagar aerfort Ríge (IO C 143, 2.6.2010, lch. 22), aithrisí 35-37.

Tábla 12

Glanioncam agus acmhainneacht féinmhaoiniúcháin aerfort La Rochelle

(EUR míle)

Bliain	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ioncam	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Caitechas	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Glanioncam	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Acmhainneacht féinmhaoiniúcháin	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Foinse: Údaráis na Fraince

(359) Taispeánann an tábla sin gur charn an t-aerfort caillteanais idir 2002 agus 2012. Ina theannta sin, bhí acmhainneacht féinmhaoiniúcháin an aerfoirt éagsúil idir EUR 298 000 agus – EUR 679 000 in aghaidh na bliana le linn na tréimhse sin. In 2004 agus 2005, tráth a íocadh beagnach na deontais infheistíochta uile, ní raibh i gceist le hacmhainneacht féinmhaoiniúcháin an aerfoirt ach – EUR [...] 84 000 agus EUR [...] 5 000 faoi seach, rud a bhí an-íseal i gcomparáid le costais na n-infheistíochtaí a rinneadh (costas iomlán na n-infheistíochtaí in 2004 and 2005: EUR 5 830 000) ⁽⁸²⁾. Níor leordhóthanach iad na hacmhainní a ghin gníomhaíochtaí an aerfoirt chun aon ranníocaíocht shuntasach a thabhairt do mhaoiniú na n-infheistíochtaí sin, ná baol air dá réir sin.

(360) Taispeánann na sonraí atá ar fáil gurbh é EUR 19 000 in 2004 agus – EUR 334 000 in 2005 an toradh airgeadais, blianta ar íocadh beagnach na deontais infheistíochta uile lena linn. Ní mór na figiúirí sin a chur i gcomparáid le glanioncam an aerfoirt tar éis na ndeontas, i.e. – EUR [...] 738 000 in 2006 agus – EUR [...] 559 000 in 2007. Dá réir sin, dá ndéanfaí na hinfeistíochtaí uile atá i gceist a mhaoiniú as acmhainní an aerfoirt féin, nó fiú cuid shuntasach díobh, mhéadófaí a chuid caillteanas go suntasach, ar chaillteanas shubstaintiúla a bhí iontu cheana féin.

(361) Thairis sin, i bhfianaise chineál fadtéarmach na gcaillteanas, ní dócha go mbeadh CCI in ann cuid shuntasach de na hinfeistíochtaí atá i gceist a mhaoiniú tríd an bhfiachas dá chuid a mhéadú, a bhí thart faoi EUR 226 000 in 2005 agus EUR 341 000 in 2006 ⁽⁸³⁾.

(362) Bhí na deontais infheistíochta riachtanach dá bhrí sin chun na hinfeistíochtaí a maoiníodh leo a dhéanamh. I bhfocail eile, bhí éifeacht dreasachta acu toisc nach dtabharfadh CCI faoi na hinfeistíochtaí de cheal na ndeontas. Thairis sin, comhlíonann siad prionsabal na comhréireachta toisc nach bhféadfadh CCI a ranníocaíocht le maoiniú na n-infheistíochtaí sin a mhéadú go suntasach.

(h) Conclúid maidir le comhoiriúnacht na cabhrach infheistíochta

(363) Ar na cúiseanna a míníodh thuas sa roinn seo, measann an Coimisiún gur cabhair atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE iad na deontais infheistíochta le haghaidh na tréimhse 2001-2005.

(364) Tá an conclúid sin bunaithe ar na critéir a leagtar amach i dTreoirlínte 2005 maidir le cabhair infheistíochta d'aerfoirt. Tá sé gan dochar d'aon mheasúnú ar aon chabhair infheistíochta d'aerfort La Rochelle amach anseo a d'fhéadfadh ceangal a bheith ar an gCoimisiún a dhéanamh bunaithe ar Threoirlínte 2014.

⁽⁸²⁾ Tábla a chuir údaráis na Fraince isteach an 14 Samhain 2017 mar fhreagra ar cheist 9.

⁽⁸³⁾ Iarscríbhinn 6 a ghabhann leis an bhfreagra críochnaitheach forlíontach ó CCI an 14 Samhain 2017 (plean gnó 2001-2014, líne iasachtaíochta agus dliteanas airgeadais eile).

7.1.3.2. Comhoiriúnacht na cabhrach oibriúcháin

- (365) Mar a léiríodh cheana féin, tá earráid fhollasach measúnaithe déanta ag an bhFrainc agus í ag maíomh go raibh bainistíocht aerfort La Rochelle ar an iomlán ina seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta. Go háirithe, maidir le gníomhaíocht oibreoir aerfort La Rochelle, arb é eitiltí iompar paisinéirí tráchtála a láimhseáil ag an aerfort atá i gceist léi, ní féidir í a mheas mar fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta. A mhéid a beartaíodh go maoineofaí oibriú ghníomhaíocht an aerfoirt ar an iomlán leis na bearta tacaíochta airgeadais éagsúla a chumhdaítear leis an imscrúdú seo, ní féidir na bearta sin a mheas mar chúiteamh seirbhíse poiblí a deonaíodh d'fhonn fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bhainistiú.
- (366) Thairis sin, mar a thaispeántar thuas, níor eascair aon cheann de na bearta tacaíochta airgeadais a chumhdaítear leis an imscrúdú seo as sásra um chúiteamh airgeadais ar leagadh na paraiméadair síos lena aghaidh roimh ré ar bhealach oibiachtúil trédhearcach, agus paraiméadair ag gabháil leo maidir leis an gcúiteamh a rialú agus athbhreithniú a dhéanamh air mar aon le socruithe chun aon róchúiteamh a sheachaint agus a aisíoc. Dá thoradh sin, ní chomhlíonann na bearta atá i gceist na coinníollacha carnacha a leagadh síos le creat an Aontais Eorpaigh um Státchabhair i bhfoirm chúiteamh seirbhíse poiblí ⁽⁸⁴⁾, is infheidhme maidir leis an gcás seo *ratione temporis*.
- (367) Dá dheasca sin, ní féidir a dhearbhu go bhfuil na bearta sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 106(2) CFAE.
- (368) Déanfaidh an Coimisiún anailís ar na bearta a chumhdaítear leis an measúnú seo i bhfianaise na gcritéar éagsúil a leagtar síos in Airteagal 107(3)(c) CFAE.
- (369) Baineann na bearta atá i gceist le maoiniú atá nasctha le hoibriúocht an aerfoirt: airleacain in-aisíochta ar ráta nialasach, sonrascadh ró-íseal ar sheirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI d'aerfort La Rochelle idir 2001 agus 2005 agus fóirdheontais a fuair CCI ó údaráis áitiúla chun rannchuidiú le bearta lena gcuirfí aerfort La Rochelle chun cinn.
- (370) Is cabhair oibriúcháin iad na bearta sin a mhéid a beartaíodh iad chun oibriúchán aerfort La Rochelle a mhaoiniú seachas mar infheistíochtaí sonracha a rinneadh laistigh den aerfort. Deonaíodh an chabhair oibriúcháin sin go neamhdhleathach roimh an 4 Aibreán 2014, dáta chur i bhfeidhm Threoirlínte 2014, inar shonraigh an Coimisiún go gcuirfeadh sé na prionsabail i bhfeidhm a leagadh amach sna Treoirlínte sin maidir le gach cás leanúnach a bhain le cabhair oibriúcháin d'aerfoirt, fiú má deonaíodh an chabhair sin roimh an 4 Aibreán 2014 ⁽⁸⁵⁾.
- (371) De réir Threoirlínte 2014, féadfar cabhair oibriúcháin arna deonú d'aerfoirt roimh an 4 Aibreán 2014 a dhearbhu mar chabhair atá comhoiriúnach le méid iomlán na gcostas oibriúcháin neamhchumhdaithe ar choinníoll go gcomhlíontar na coinníollacha a leagtar amach i Roinn 5.1.2 ⁽⁸⁶⁾. Déantar anailís ar na coinníollacha a leagtar amach i Roinn 5.1.2 de Threoirlínte 2014 thíos.

– Éascaíonn an chabhair forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche

- (372) Maoiníodh easnamh oibriúcháin aerfort La Rochelle leis na hairleacain in-aisíochta agus an sonrascadh ró-íseal, rud a d'fhág go raibh sé in ann leanúint den oibriúchán. A mhéid a bhaineann leis na fóirdheontais ó údaráis áitiúla a beartaíodh chun rannchuidiú le bearta lena gcuirfí aerfort La Rochelle chun cinn, ba é ba chuspóir do na fóirdheontais sin bearta bolscaireachta a mhaoiniú, arbh é ba chuspóir dóibh gníomhaíocht an aerfoirt a fhorbairt.
- (373) Mar a míníodh cheana féin in aithrisí 329 agus 332, bíonn tionchar dearfach ag gníomhaíocht aerfort La Rochelle ar fhorbairt eacnamaíoch réigiún La Rochelle, go háirithe san earnáil turasóireachta.
- (374) Aithnítear le Treoirlínte 2014 gur cuspóir leasa choitinn é an fhorbairt eacnamaíoch áitiúil, a d'fhéadfadh a bheith ina bhonn cirt le cabhair oibriúcháin a deonaíodh d'aerfort roimh an 4 Aibreán 2014, má chomhlíontar coinníollacha áirithe.
- (375) Ní féidir a shéanadh go bhfuil insreabhadh mór turasóirí tagtha chuig réigiún La Rochelle de thoradh aerfort La Rochelle agus go raibh tionchar dearfach aige sin ar an réigiún agus ar an ngeilleagar áitiúil.

⁽⁸⁴⁾ Teachtaireacht ón gCoimisiún – Creat an Aontais Eorpaigh maidir le Státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí (2011) (IO C 8, 11.1.2012, lch. 15).

⁽⁸⁵⁾ Pointe 172 de Threoirlínte 2014.

⁽⁸⁶⁾ Pointe 137 de Threoirlínte 2014.

- (376) Rinneadh measúnú ar an tionchar dearfach sin i meabhrán 2008 ó CCI maidir le straitéis um fhás rialaithe. Sonraítear sa mheabhrán maidir le rannchuidiú eacnamaíoch an aerfoirt leis an gceirtleán uirbeach, go gcomhfhreagraíonn sé leis an gcaiteachas ag paisinéirí aerlíní ísealchostais sa gheilleagar áitiúil le linn a dturais (EUR [...] 33 mhilliún in 2007) agus leis an líon post atá bunaithe ag an aerfort (167 in 2008).
- (377) Sa tuarascáil faoin aeriompar agus forbairt na turasóireachta a chuir ODIT France ar fáil in 2008, bhí cóimheas lena rabhthas in ann a mheas gur thart faoi EUR 100 milliún in 2008 é rannchuidiú eacnamaíoch iomlán aerfort La Rochelle leis an ngeilleagar áitiúil. Ina theannta sin, bhí 167 bpost bunaithe ag an aerfort in 2008.
- (378) Thairis sin, ríomhadh caiteachas in aghaidh an phaisinéara agus an caiteachas foriomlán le linn suirbhéanna bliantúla idir 2006 agus 2014, arb iad seo a leanas na torthaí a tháinig astu:

Tábla 13

Caiteachas in aghaidh an phaisinéara agus an caiteachas foriomlán i réigiún La Rochelle

(in EUR)

Bliain	Caiteachas in aghaidh an phaisinéara	Caiteachas foriomlán
2006	336	17,8 milliún
2007	471	33 mhilliún
2008	367	27,4 milliún
2009	Níl measúnú déanta ina leith	Níl measúnú déanta ina leith
2010	532,58	30 milliún
2011	548,97	35 mhilliún
2012	558,62	37 milliún
2013	482,80	27,4 milliún
2014	578,44	33 mhilliún

Foinse: Údaráis na Fraince

- (379) Taispeánann Tábla 13 thuas gur tháinig méadú ar rannchuidiú eacnamaíoch an aerfoirt le réigiún La Rochelle le linn na tréimhse 2006-2014, agus an caiteachas in aghaidh an phaisinéara ag ardú ó EUR 336 in 2006 go dtí EUR 578.44 in 2014.
- (380) De réir Threoirlínte 2014, i gcás ina mbeidh aerfort lonnaithe sa cheantar céanna le haerfort eile ag a bhfuil acmhainneacht bhreise, ní mór éifeacht dhóchúil an tráchta ar an aerfort eile atá lonnaithe sa cheantar sin a shainaithint leis an bplean gnó, bunaithe ar réamhaisnéisí tráchta paisinéirí agus lasta fóna ⁽⁸⁷⁾. Ní théann aerfort La Rochelle in iomaíocht ina cheantar le haerfort eile ag a bhfuil an tsamhail ghnó céanna. Freastalaíonn aerfoirt Niort agus Rochefort ar dheighleoga margaidh difriúla agus níl iontu ach ionadaigh neamhfhoirfe dá chéile dá bhrí sin (féach aithrisí 308 agus 309). Níl aerfort Angoulême lonnaithe i gceantar aerfort La Rochelle. Is féidir teacht ar an gconclúid dá bhrí sin gur cuireadh éifeacht dhóchúil thrácht La Rochelle ar a aerfoirt chomharsanacha san áireamh agus gur cuireadh tionchar suntasach as an áireamh.
- (381) Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur rannchuidigh an chabhair oibriúcháin a deonaíodh d'aerfort La Rochelle le cuspóir fhorbairt eacnamaíoch agus nascacht réigiún La Rochelle.

⁽⁸⁷⁾ Pointe 114 de Threoirlínte 2014.

(b) An gá le hidirghabháil Stáit agus oiriúnacht na cabhrach mar ionstraim bheartais

- (382) Bhí an chabhair oibriúcháin riachtanach chun a áirithiú go raibh oibríocht aerfort La Rochelle inmharthana ó thaobh airgeadais de agus gur lean sé den oibríocht dá bhrí sin. Ó thaobh cúrsaí buiséid de, bhí an chabhair atá i gceist riachtanach toisc nach raibh an t-aerfort inmharthana ó thaobh airgeadais de agus gur ghin sé easnamh airgid. I bhfianaise a thorthaí, ní bheadh an t-aerfort in ann tuilleadh a mhaoiniú as a chuid cistí féin.
- (383) Thairis sin, aithnítear le Treoirlínte 2014 'agus dálaí an mhargaidh mar atá, go bhféadfadh deacrachtaí a bheith ag aerfoirt níos lú maoiniú a n-oibríochta a áirithiú gan chistiú poiblí' ⁽⁸⁸⁾. Sonraítear leis na Treoirlínte go mb'fhéidir nach mbeadh aerfoirt dá dtagann suas le 700 000 paisinéir chucu in aghaidh na bliana méid substaintiúil dá gcostais oibriúcháin a chumhdach. Tá aerfort La Rochelle ar cheann de na haerfoirt atá níos lú, toisc nach bhfuil coinne leis an trácht ann dul os cionn 300 000 paisinéir roimh 2020 agus nach ndeachaigh an trácht sin os cionn 200 000 paisinéir roimh 2007.
- (384) De réir Threoirlínte 2014, ba cheart scrúdú a dhéanamh ar cé acu a d'fhéadfaí ionstraimí beartais nó ionstraimí cabhrach eile a úsáid nó nach bhféadfaí, agus a bheadh nó nach mbeadh a n-éifeacht chomh saobhach céanna ar an iomaíocht ⁽⁸⁹⁾. Mar a cuireadh in iúl cheana féin, thaifid an t-aerfort easnamh oibriúcháin substaintiúil gach bliain le linn na tréimhse 2002-2012 (seachas in 2004). Chun é a choimeád i mbun gnó agus an leachtacht riachtanach chun oibriú a sholáthar dó, bhí sé deacair dá bhrí sin, sa chomhthéacs sin, aon ionstraim eile a shamhlú seachas fóirdheontais oibriúcháin neamh-inaisíochta, amhail na fóirdheontais le haghaidh bearta margaíochta agus an sonrascadh ró-íseal, agus airleacain in-aisíochta saor ó ús gan sprioc-am aisíocaíochta sonrath.
- (385) Bhí an chabhair oibriúcháin le haghaidh aerfort La Rochelle riachtanach agus iomchuí dá bhrí sin.

(c) Éifeacht dreasachta agus comhréireacht na cabhrach

- (386) De réir Threoirlínte 2014, ba cheart a fhionnadh cé acu, agus an chabhair oibriúcháin in easnamh, a bheadh nó nach mbeadh leibhéal gníomhaíochta eacnamaíche an aerfoirt laghdaithe go suntasach agus cé acu, ina theannta sin, a bhí nó nach raibh an chabhair teoranta don íosleibhéal ba ghá chun go dtarlódh an ghníomhaíocht dá dtugtar cabhair ⁽⁹⁰⁾.
- (387) Ós rud é nach raibh aerfort La Rochelle inmharthana ó thaobh airgeadais de, bheadh a ghníomhaíocht laghdaithe go suntasach chun a áirithiú go raibh a ghnóthaí airgeadais comhardaithe nó scoirfí dá ghníomhaíocht ar fad gan na bearta tacaíochta chun a chostais oibriúcháin a mhaoiniú. Bhí éifeacht dreasachta ag an gcabhair dá bhrí sin de réir bhrí phointe 124 de Threoirlínte 2014.
- (388) Thairis sin, dealraítear ó Thábla 12 go raibh na fóirdheontais oibriúcháin éagsúla teoranta do na méideanna ba ghá chun inmharthanacht airgeadais an aerfoirt a áirithiú, gan dul thar an méid sin. Cé is moite de 2004, tráth a raibh an toradh cuntasíochta dearfach (EUR 19 000), bhí an toradh cuntasíochta diúltach i gcónaí, rud a thugann le fios nach raibh an chabhair oibriúcháin le haghaidh an aerfoirt riamh os cionn na suimeanna ba ghá chun toradh cuntasíochta comhardaithe a choinneáil ar bun.
- (389) D'eascair cás sonrath na n-airleacan in-aisíochta a dheonaigh rannóg ghinearálta CCI as an oibleagáid buiséad comhardaithe a chur i láthair le haghaidh an aerfoirt, rud a forchuireadh ar CCI leis an gcomhaontú lamhála. Socraíodh méid na n-airleacan gach bliain agus an buiséad á tharraingt suas, chun a áirithiú go raibh sé comhardaithe. Bíonn ullmhú na mbuiséad le haghaidh aerfoirt arna mbainistiú ag comhlachais tráchtála agus tionscail faoi réir nósanna imeachta dochta a bheartaítear chun a áirithiú go mbeidh ranníocaíochtaí poiblí a úsáidtear chun an buiséad a chomhardú teoranta don íosmhéid is gá.
- (390) Measann an Coimisiún dá réir sin go raibh na fóirdheontais oibriúcháin éagsúla a fuair CCI-Aerfort teoranta don íosmhéid.

(d) Measúnú ar shaofaí iomaíochta agus éifeachtaí ar thrádáil

- (391) De réir Threoirlínte 2014, agus measúnú á dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach oibriúcháin arna deonú roimh an 4 Aibreán 2014, cuireann an Coimisiún na saofaí iomaíochta agus na héifeachtaí ar thrádáil san áireamh ⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Pointe 117 de Threoirlínte 2014.

⁽⁸⁹⁾ Pointe 120 de Threoirlínte 2014.

⁽⁹⁰⁾ Pointí 124 agus 125 de Threoirlínte 2014.

⁽⁹¹⁾ Pointí 131 agus 137 de Threoirlínte 2014.

- (392) Is féidir éifeacht dhiúltach ar aerfoirt uile an Aontais a bheith ag cabhair a dheonaítear d'aerfort de chuid an Aontais. Bíonn aerfoirt uile an Aontais san iomaíocht le chéile chun aerlínte a mhealladh, i gcomhthéacs an mhargaidh aeriompair inmheánaigh. I gcás na cabhrach oibriúcháin lena bhfágтар go mbíonn an t-aerfort in ann fanacht inmharthana ó thaobh airgeadais de, braitheann déine na héifeachta ginearálta sin ar aerfoirt eile ar mhéid na gníomhaíochta a bhaineann leis an aerfort dá dtugtar cabhair, rud is féidir a chur in iúl leis an líon paisinéirí, bealaí agus minicíochtaí.
- (393) Ba cheart a thabhairt faoi deara maidir leis sin, le linn na tréimhse faoi bhreathnú (2001-2012), go raibh aerfort La Rochelle fós ina aerfort beag. Tá aerfort La Rochelle ar cheann de na haerfoirt atá níos lú, toisc nach bhfuil coinne leis an trácht ann dul os cionn 300 000 paisinéir roimh 2020 agus nach ndeachaigh an trácht sin os cionn 200 000 paisinéir in aghaidh na bliana roimh 2007. D'fhan an méid gníomhaíochta ag aerfort La Rochelle réasúnta beag dá bhrí sin. Bhí éifeacht ghinearálta na cabhrach a deonaíodh don aerfort sin ar na haerfoirt uile eile cuibheasach teoranta dá bhrí sin.
- (394) Mar sin féin, téann éifeachtaí na cabhrach oibriúcháin a dheonaítear d'aerfort ar leith ar aerfort eile i méid má bhíonn an dá aerfort gar dá chéile. Go háirithe, nuair a bhíonn ceann amháin de na haerfoirt lonnaithe laistigh de cheantar an aerfort eile, bíonn an iomaíocht eatarthu chun aerlínte a mhealladh ar mian leo siúd freastal ar an réigiún atá i gceist, iontach dian. Thairis sin, nuair a bhíonn bealaí ó gach ceann den dá aerfort sin chuig an gceann scríbe céanna ann, bíonn na haerfoirt sin in iomaíocht chun paisinéirí a mhealladh ar mian leo taisteal chuig an gceann scríbe sin, ar paisinéirí iad ag a bhfuil rogha idir an dá aerfort le haghaidh an turais sin.
- (395) Níl aerfort Angoulême lonnaithe sa cheantar céanna agus atá aerfort La Rochelle (féach aithrisí 305 go 307).
- (396) A mhéid a bhaineann le haerfoirt Niort agus Rochefort, measann an Coimisiún, ar na cúiseanna céanna a leagtar amach in aithrisí 308 agus 309, nach bhfuil na fóirdheontais atá i gceist le haghaidh aerfort La Rochelle sách mór go saobhfaí iomaíocht le haerfoirt Niort agus Rochefort.
- (397) Dá thoradh sin, bhí tionchar teoranta ag an gcabhair oibriúcháin atá i gceist ar na haerfoirt ar comharsana d'aerfort La Rochelle iad.
- (398) Agus éifeachtaí dearfacha agus diúltacha uile na cabhrach atá i gceist á gcur san áireamh ar an iomlán, is é tuairim an Choimisiúin nach ndearna an chabhair sin difear don trádáil a mhéid a bhí bunoscionn leis an leas comhchoiteann.
- (399) I bhfianaise na faisnéise a leagtar amach thuas maidir le tionchar na cabhrach atá i gceist ar iomaíocht agus ar thrádáil, agus i bhfianaise rannchuidiú tábhachtach na cabhrach sin d'fhorbairt eacnamaíoch an limistéir ina bhfuil aerfort La Rochelle lonnaithe, go háirithe i ngeall ar a tionchar tairbheach ar an turasóireacht agus ar an saol gnó áitiúil sa réigiún, measann an Coimisiún nach ndearna an chabhair atá i gceist difear don iomaíocht ná don trádáil a mhéid a bhí bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(e) Conclúid maidir le comhoiriúnacht na cabhrach oibriúcháin

- (400) I bhfianaise a bhfuil thuas, na hairleacain in-aisíoctha, na fóirdheontais oibriúcháin eisceachtúla, an sonrascadh ró-iseal ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI d'aerfort La Rochelle idir 2001 agus 2005 agus na fóirdheontais le haghaidh bearta bolscaireachta, is cabhair iad atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de réir bhrí Airteagal 107(3)(c) CFAE.
- (401) Tá an chonclúid sin bunaithe ar na critéir shonracha a leagtar amach i dTreoirlínte 2014 maidir le measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach oibriúcháin arna deonú d'aerfoirt roimh an 4 Aibreán 2014. Tá sé gan dochar d'aon mheasúnú ar aon chabhair d'aerfort La Rochelle amach anseo a d'fhéadfadh ceangal a bheith ar an gCoimisiún a dhéanamh bunaithe ar na rialacha a leagtar síos le Treoirlínte 2014 maidir le cabhair arna deonú tar éis an 4 Aibreán 2014.

7.2. Bearta i bhfabhar na n-aerlínte

7.2.1. Cabhair a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE

- (402) De réir Airteagal 107(1) CFAE 'aon chabhair arna deonú ag Ballstát nó arna deonú trí bhíthin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfáidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, tá sí neamhréireach leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit.

(403) Dá n-aicmeofaí beart mar Státchabhair, dá bhrí sin, ní foláir na critéir uile seo a leanas a chomhlíonadh:

- ní mór don tairbhí a bheith ina ghnóthas de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, rud a thugann le tuiscint go ndéanann sé gníomhaíocht eacnamaíoch;
- ní mór an beart i gceist a dheonú trí acmhainní Stáit agus ní mór dó a bheith inchurtha i leith an Stáit;
- ní mór buntáiste roghnaitheach a thabhairt leis an mbeart dá thairbhí nó dá thairbhíthe;
- ní mór don bheart i gceist iomaíocht a shaothradh nó bagairt a dhéanamh air agus is dócha go ndéanfaidh sé difear do thrádáil idir na Ballstáit.

7.2.1.1. An coincheap maidir le gnóthas

(404) Chun na críche a chinneadh cé acu is Státchabhair iad na bearta ar a ndéantar measúnú nó nach iad, is gá a chinneadh cé acu is gnóthais de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE iad na tairbhíthe, Ryanair/AMS agus Jet2, nó nach iad. Ní féidir leis a bheith ina údar díospóide gurb eintitis iad an dá chuideachta sin a bhíonn ag gabháil do sholáthar seirbhísí aeriompair agus fógraíochta. Dá réir sin, bíonn siad ag gabháil do ghníomhaíochtaí eacnamaíocha.

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

(405) Tugadh na comhaontuithe éagsúla atá faoi réir an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil i gcrích idir na haerlínte, ar thaobh amháin, agus CCI, ar an taobh eile.

(406) Ba mhaith leis an gCoimisiún a chur in iúl i dtosach báire chun measúnú sonracha a dhéanamh ar na bearta atá i gceist a bheith inchurtha i leith an Stáit (i.e. na híocaíochtaí arna ndéonú faoi na comhaontuithe sin), go bhfuil sé neamhábhartha idirdhealú a dhéanamh idir CCI ar an iomlán, rannóg ghinearálta CCI agus CCI-Aerfort. Níl a phearsantacht dhlítheanach féin ag CCI-Aerfort atá idirdhealaithe ó phearsantacht dhlítheanach CCI, agus thug Uachtarán CCI na comhaontuithe éagsúla i gcrích, nó rinneadh amhlaidh faoina rialú úd. Ní eintiteas ar leith é CCI-Aerfort ag a bhfuil a neamhspleáchas cinnteoireachta féin, seachas maidir le hoibríocht laethúil an aerfoirt. Fágann sé sin nach mór measúnú a dhéanamh ar iompar CCI-Aerfort agus CCI ar an iomlán in éineacht le chéile, i dtéarmaí a gcaidreamh leis na haerlínte agus a bhfochuideachtaí, chun tástáil an oibreora sa gheilleagar margaidh a chur i bhfeidhm. Ba mhaith leis an gCoimisiún a chur in iúl gur glacadh an cur chuige sin cheana féin sa chleachtas cinnteoireachta ⁽⁹²⁾.

(407) Mar a suíodh i Roinn 7.1.1.2 cheana féin, is údarás poiblí é CCI, nach mór a chuid acmhainní uile a mheas mar acmhainní Stáit agus a bhfuil a gcuid cinní uile inchurtha i leith an Stáit de réir bhrí an chásdlí maidir leis an Státchabhair.

(408) Sonraíonn CCI agus Ryanair ina mbarúlacha nach féidir na comhaontuithe a thug CCI i gcrích leis na haerlínte a mheas mar chomhaontuithe atá inchurtha i leith an Stáit.

(409) I dtosach báire, ní aontaíonn Ryanair ná CCI go bhfuil na bearta éagsúla atá i gceist inchurtha i leith an Stáit, agus iad ag maíomh nach bhfuil aon tionchar ag an Stát ar chinntí arna ndéanamh ag comhlachais tráchtála agus tionscail agus nach bhfeidhmíonn sé ach ról maoirseachta. Is é an bunús atá le hargóint Ryanair agus CCI go príomha nach ndéantar feidhmeanna CCInna a chomhtháthú i struchtúir de chuid an Stáit, ós rud é gur trádálaithe nó bainisteoirí cuideachtaí tráchtála iad comhaltaí uile chomhlachtaí rialála na gcomhlachas tráchtála agus tionscail, agus nach bhforchoimeádtar aon phost le haghaidh ionadaí de chuid an Stáit. Tarraingíonn Ryanair anuas tuairim de chuid na Comhairle Stáit freisin a bhféadfaí a thuiscint aisti go bhfuil comhlachais tráchtála agus tionscail neamhspleách ar an Stát. De réir na tuairime sin, maidir leis an bhfóras go bhfuil comhlachais tráchtála agus tionscail 'ceangailte leis an Stát, a mhéid nach mór d'aon chomhlacht poiblí a bheith ceangailte le duine dlítheanach, nach dtugann sé sin ann féin aon sóisearacht le tuiscint'.

(410) Contrártha leis an méid a áitíonn Ryanair agus CCI ina mbarúlacha, tá sé neamhábhartha ina leith sin go mbíonn comhlachais tráchtála agus tionscail á riaradh ag daoine arna dtoghadh ag trádálaithe agus ceannairí gnó agus nach bhforchoimeádtar aon phost le haghaidh ionadaí de chuid an Stáit. Bíonn comhlachais tráchtála agus tionscail, ina leith sin, cosúil le húdaráis áitiúla agus réigiúnacha, a bhíonn á mbainistiú ag oifigigh thofa áitiúla neamhspleách ar an Stát (sa chiall is doichte de sin), agus nach státseirbhísigh arna gceapadh ag údaráis phoiblí eile a dhéanann amhlaidh. Thairis sin, bíonn parlaimintí náisiúnta comhdhéanta d'ionadaithe tofa freisin. Mar sin féin, is iad parlaimintí ceann de na húdaráis phoiblí fhíor-riachtanacha i Stát daonlathach.

⁽⁹²⁾ Cinneadh ón gCoimisiún maidir le haerfort Nîmes, a luaitear thuas i bhfonóta 12, aithris 306.

- (411) Ina theannta sin, tá an méid tionchair nó rialaithe a fheidhmíonn an Stát (sa chiall is doichte de) ar ghníomhaíochtaí na gcomhlachas tráchtála agus tionscail go hiomlán neamhábhartha freisin toisc gurb údaráis phoiblí iad féin na comhlachtaí sin. Tá staid na gcomhlachtaí tráchtála agus tionscail difriúil le staid na ngnóthas poiblí, arbh ina leith sin a shoiléirigh an Chúirt na critéir maidir le bheith inchurtha i leith an Stáit i mbreithiúnas *Stardust Marine* ⁽⁹³⁾. I gcás beart arna dhéanamh ag gnóthas poiblí ag a bhfuil sé de ghairm phríomhúil gníomhaíocht eacnamaíoch a dhéanamh, ní mór a chinneadh cé acu atá nó nach bhfuil baint ag na húdaráis phoiblí a rialaíonn an gnóthas sin, i ngeall ar an scairchaipiteal atá ina seilbh acu sa ghnóthas céanna, le glacadh an bhirt atá i gceist. Tá staid chomhlachais tráchtála agus tionscail difriúil sa mhéid go bhfuil comhlacht den sórt sin ina chuid den riarachán poiblí, nó ina chuid 'd'údarás idirmheánach Stáit' é féin, agus gurb údarás poiblí atá ann a cruthaíodh leis an dlí chun leasanna ginearálta a chomhlíonadh. Dá thoradh sin, chun a chinneadh cé acu atá nó nach bhfuil cinneadh ó chomhlachas tráchtála agus tionscail inchurtha i leith an Stáit (arna shainiú go leathan leis an gcásdlí maidir leis an Státchabhair), ní gá a chinneadh cé acu a bhí nó nach raibh baint ag údarás poiblí eile (an Stát sa chiall is doichte de nó údarás poiblí mar shampla) leis an gcinneadh atá i gceist. Le fírinne agus sa chleachtas, is gá do chinneadh den sórt sin an critéar maidir le bheith inchurtha i leith an Stáit a chomhlíonadh.
- (412) Lean an Coimisiún an cur chuige sin ina chleachtas cinnteoireachta roimhe agus formhuiníodh leis an gcásdlí é. Dá réir sin, shonraigh an Coimisiún maidir le Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Var, 'i ngeall ar a stádas mar chomhlacht poiblí faoi dhlí na Fraince, saothraíonn sé a ghníomhaíocht i limistéar geografach sainithe, is iad comhaltaí tofa a bhainistíonn é agus bailítear acmhainní cánach dá chuid ó ghnóthais atá cláraithe sa Chlár Trádála agus Cuideachtaí, agus tá sé laistigh den chatagóir 'údaráis phoiblí' dá bhrí sin de réir bhrí Threoir 2000/52/CE ón gCoimisiún. Ní gá a chinneadh dá bhrí sin cé acu atá nó nach bhfuil an beart inchurtha i leith an Stáit de réir bhrí chásdlí *Stardust Marine* ⁽⁹⁴⁾. Go háirithe, d'fhorghuineadh an Chúirt Ghinearálta an cur chuige sin i mbreithiúnais le déanaí a bhain le cabhair a dheonaigh CCI Nîmes, Angoulême agus CCI Pau d'aerlínte: 'bhí an ceart ag an gCoimisiún a bheith den tuairim [...], ar bhonn na n-eilimintí fíorasacha uile, nár mhór CCInna amhail CCIPB a mheas mar údaráis phoiblí ar ghá gurbh inchurtha i leith an Stáit a gcuid cinntí uile, díreach cosúil leis na cinntí sin ón riarachán lárnach nó ó údaráis áitiúla ⁽⁹⁵⁾. Tá feidhm ag an anailís sin maidir le CCI sa chás seo freisin.
- (413) Measann CCI freisin maidir leis an ngníomhaíocht a dhéantar sa chás seo, oibríocht aerfort La Rochelle, gur gníomhaíocht eacnamaíoch atá inti a dhéantar faoi ghnáthdhálaí iomaíochta le hoibreoirí príobháideacha. Mar sin féin, níl feidhm ag an argóint sin a thuilleadh toisc nach bhfuil aon rud ann a chuireann bac ar ghníomhaíocht eacnamaíoch a bheith á déanamh ag comhlacht Stáit ⁽⁹⁶⁾, amhail comhlachas tráchtála agus tionscail ⁽⁹⁷⁾. Thairis sin, mar a léirítear thuas i Roinn 7.1.1.2, baineann *raison d'être* agus príomhchuspóir na gcomhlachas tráchtála agus tionscail leis na tascanna leasa ghinearálta a thugtar dóibh le dlí. Bíonn gníomhaíochtaí tráchtála agus tionscail na gcomhlachas tráchtála agus tionscail coimhdeach lena dtascanna leasa ghinearálta dá réir sin agus deartar iad chun cuidiú leo tabhairt faoi na tascanna sin.
- (414) Ar na cúiseanna uile dá bhfuil thuas, tá argóintí CCI agus Ryanair neamhábhartha, agus ní mór na comhaontuithe éagsúla a thug CCI i gcrích agus atá faoi réir an imscrúdaithe seo a mheas mar chomhaontuithe atá inchurtha i leith an Stáit agus lena mbaineann úsáid acmhainní Stáit.
- (415) Ar bhonn na nithe uile dá bhfuil thuas, measann an Coimisiún dá bhrí sin go mbaineann úsáid acmhainní an Stáit leis na comhaontuithe sin a thabhairt i gcrích de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE agus go bhfuil na cinntí chun na comhaontuithe sin a thabhairt i gcrích inchurtha i leith an Stáit.

7.2.1.3. Buntáiste roghnaitheach i bhfabhar Buzz agus easyJet

- (416) A mhéid a bhaineann le Buzz, mar a cuireadh in iúl i Roinn 3.2.2.3, shoiléirigh an Fhrainc nach ndearnadh aon íocaíocht mhargaíochta le Buzz toisc gurbh amhlaidh maidir leis na bearta bolscaireachta agus leis an gcaiteachas cumarsáide a bhaineann le Buzz dá dtagraítear i dtuarascáil CRC, go mbaineann siad le gníomhaíochtaí cumarsáide a rinneadh faoi chomhaontú a tugadh i gcrích le *Maison de la France* seachas le Buzz. Thairis sin, ní raibh na bearta bolscaireachta sin nasctha le Buzz. Leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil dá réir sin, cuireadh deireadh leis an amhras a bhí ar an gCoimisiún maidir le cabhair ionchasach a bheith ann do Buzz.

⁽⁹³⁾ Breithiúnas an 16 Bealtaine 2002, *An Fhrainc v An Coimisiún*, C-482/99, EU:C:2002:294, mír 52.

⁽⁹⁴⁾ Féach an Cinneadh ón gCoimisiún an 22 Meitheamh 2006 i gcás Státchabhrach N 563/2005 – An Fhrainc – Cabhair do Ryanair le haghaidh na haersheirbhíse idir Toulon agus Londain (IO C 204, 26.8.2006, lch. 4), aithris 16.

⁽⁹⁵⁾ Féach breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-53/16, a luaitear thuas i bhfonóta 53, míreanna 85 go 89. Féach breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, a luaitear thuas i bhfonóta 53, mír 101.

⁽⁹⁶⁾ Féach breithiúnas na Cúirte an 23 Aibreán 1991, *Höfner agus Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, mír 21.

⁽⁹⁷⁾ Féach breithiúnas *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-53/16, a luaitear thuas i bhfonóta 53, míreanna 90 go 91.

- (417) A mhéid a bhaineann le easyJet, mar a cuireadh in iúl i Roinn 3.2.2.4, shoiléirigh an Fhrainc, contrártha leis an bhfaisnéis atá i dtuarascáil CRC, nach bhfuair easyJet aon mhaoiniú le haghaidh seirbhísí margaíochta ná fógraíochta. Leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil dá réir sin, cuireadh deireadh leis an amhras a bhí ar an gCoimisiún maidir le cabhair ionchasach a bheith ann do easyJet.

7.2.1.4. Buntáiste roghnaitheach i bhfabhar Flybe agus Aer Arann arna dtabhairt leis na comhaontuithe a tugadh i gcrích le CCI le linn na tréimhse faoi imscrúdú

- (418) D'eascair lascainí substaintiúla ar mhuirir as na comhaontuithe a síníodh leis na haerlínte Flybe agus Aer Arann, rud atá ina mbuntáiste i bhfabhar na n-aerlínte sin.
- (419) Tugadh na comhaontuithe i gcrích i gcomhthéacs na gcoinníollacha a leagtar amach sa chinneadh maidir le muirir ó CCI an 27 Márta 2008, lena ndearnadh foráil maidir le córas lascainí céimlaghdaitheacha ar mhuirir aerfoirt, atá teoranta do 3 bliana i gcás seoladh bealaí nua nó oibriú leanúnach bealaí a bhí ann cheana i rith shéasúr sceidealaithe an gheimhridh.
- (420) Is amhlaidh ar deireadh go raibh feidhm ag an gcóras lascainí sin maidir le haon aerlíne a bhí ag oibriú nó ar mhian leo oibriú ó aerfort La Rochelle agus a chomhlíon na coinníollacha a leagtar amach sa chinneadh maidir le muirir an 27 Márta 2008. D'fhéadfadh aon aerlíne tairbhíú de na lascainí sin chun bealaí nua a sheoladh nó leanúint de bhealaí a bhí ann cheana a oibriú i rith shéasúr sceidealaithe an gheimhridh. Thairis sin, níl aon rud ann a thugann le fios go raibh d'éifeacht ag na coinníollacha sin gur teorannaíodh tairbhe na lascainí d'aerlínte áirithe.
- (421) Dá réir sin, ós rud é gur dearadh agus gur cuireadh an scéim lascainí i bhfeidhm ar bhealach neamh-idirdhealaitheach, nach buntáiste roghnaitheach é an buntáiste a thugtar do Flybe agus d'Aer Arann ⁽⁹⁸⁾. Dá dheasca sin, ní cabhair í an scéim lascainí a cuireadh i bhfeidhm maidir le Flybe agus Aer Arann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, ós rud é nach gcomhlíontar coinníoll na roghnaíochta.

7.2.1.5. Buntáiste i bhfabhar Ryanair/AMS agus Jet2 sna comhaontuithe a tugadh i gcrích le CCI le linn na tréimhse faoi imscrúdú

- (422) A mhéid a bhaineann le díolúine Ryanair ó mhuirir shoilsithe rúidbhealaigh, cuireadh in iúl go soiléir leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil gurbh amhlaidh go raibh an díolúine ann i ngeall nár oibríodh eitiltí Ryanair le linn an lae agus nár ghá soilsiú a úsáid lena n-aghaidh dá bhrí sin. Níl aon bhuntáiste eacnamaíoch i gceist leis an díolúine sin i bhfabhar Ryanair dá bhrí sin.
- (423) A mhéid a bhaineann leis na seirbhísí láimhseála ar an talamh dá ndéantar foráil sna comhaontuithe leantacha a tugadh i gcrích le Ryanair, go háirithe comhaontú 1, leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil, cuireadh deireadh leis an amhras a bhí ar an gCoimisiún i dtaca leis na seirbhísí sin a bheith ann le fírinne. Mar a tugadh le fios in aithris 72, níor ghníomhaigh CCI ach amháin mar idirghabhálaí idir Ryanair agus Atlantica (an chuideachta seirbhísí láimhseála ar an talamh), agus ní dhearnadh le comhaontú 1 ach an phraghsáil a leag Atlantica síos a shonrú. Níl aon bhuntáiste eacnamaíoch i bhfabhar Ryanair dá bhrí sin sna seirbhísí láimhseála ar an talamh dá ndéantar foráil sna comhaontuithe leantacha a tugadh i gcrích le Ryanair.
- (424) A mhéid a bhaineann leis na bearta eile, chun a chinneadh cé acu a thugann nó nach dtugann na comhaontuithe a tugadh i gcrích buntáiste do na haerlínte lena mbaineann, ba cheart don Choimisiún, i bprionsabal, scrúdú a dhéanamh ar cé acu, in imthosca comhchosúla, a bheadh nó nach mbeadh comhaontuithe tráchtála comhchosúil leo siúd a thug CCI i gcrích déanta ag oibreoir aerfoirt agus é ag oibriú faoi ghnáthdhálaí eacnamaíocha margaidh.
- (425) Chun na críche measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe atá i gceist, ba cheart a thabhairt faoi deara nach mór measúnú a dhéanamh ar chabhair a bheith ann agus ar mhéid na cabhrach sna comhaontuithe sin araon i bhfianaise na staide a bhí i réim an tráth a síníodh iad ⁽⁹⁹⁾. Dá bhrí sin, chun a chinneadh ar ghníomhaigh oibreoir an aerfoirt mar infheisteoir stuama agus ionchas na mbrabús á spreagadh ⁽¹⁰⁰⁾, ní mór measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe a síníodh le haghaidh gach tréimhse atá i gceist, i.e. an tráth a síníodh iad.

⁽⁹⁸⁾ Féach, *inter alia*, breithiúnas na Cúirte an 21 Nollaig 2016, *An Coimisiún v Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, míreanna 40 go 67.

⁽⁹⁹⁾ Féach breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, a luaitear thuas i bhfonóta 94, míreanna 71 go 72.

⁽¹⁰⁰⁾ Féach breithiúnas *Alfa Romeo* dá dtagraítear i bhfonóta 30, mír 20 agus breithiúnas *Alitalia v An Coimisiún* dá dtagraítear i bhfonóta 30, mír 84.

(426) Tar éis scrúdú a dhéanamh ar bhreithnithe modheolaíochta éagsúla a bhain leis an modh a úsáideadh chun tástáil an oibreora stuama a chur i bhfeidhm ar thaobh amháin agus ar an modh a úsáideadh chun na pleananna gnó a athchruthú ar an taobh eile, déanfaidh an Coimisiún anailís ar na bearta éagsúla atá i gceist.

(a) Breithnithe modheolaíochta a bhaineann leis an modh a úsáideadh chun tástáil an oibreora stuama a chur i bhfeidhm

(427) Ba cheart na saincheistanna modheolaíochta éagsúla seo a leanas a scrúdú chun an modh a úsáideadh a chinneadh chun tástáil an oibreora stuama a chur i bhfeidhm:

- 1) Ar cheart anailís ar leithligh a dhéanamh ar na comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt nó anailís a dhéanamh ar na comhaontuithe in éineacht le chéile?
- 2) Chun prionsabal MEO a chur i bhfeidhm, cé chomh hiomchuí, maidir leis an modh anailíse brabúsachta incrimintí, atá anailís chomparáideach ar théarmaí na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt a scrúdaíodh faoin nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil in aghaidh na muirear aerfoirt a mhuirearaítear ag aerfoirt eile?
- 3) Cé na tairbhí a d'fhéadfadh MEO hipitéiseach a chur san áireamh agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta á síníú?
- 4) Cén tráthchlár a roghnódh MEO chun measúnú a dhéanamh ar na fiúntais a bhainfeadh le comhaontú seirbhísí aerfoirt agus/nó comhaontú seirbhísí margaíochta a shíniú?

(1) Anailís chomhpháirteach ar na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta

(428) Chun tástáil an infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar an mhargaidh a chur i bhfeidhm, ní mór don Choimisiún a chinneadh maidir leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a thug CCI i gcrích le Ryanair agus AMS, dá dtagraítear i dTábla 9, cé acu ar cheart nó nár cheart measúnú a dhéanamh orthu in éineacht le chéile ⁽¹⁰¹⁾.

(429) Tá sé sonraithe ag an bhFrainc go n-aontaíonn sí ⁽¹⁰²⁾ leis an gcur chuige a glacadh sa chinneadh tosaigh, arbh é a bhí i gceist leis measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt in éineacht leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a síníodh go comhpháirteach.

(430) Mar sin féin, ní aontaíonn Ryanair leis an gcur chuige sin, toisc go gcreideann sé gur cheart anailís a dhéanamh ar na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a tugadh i gcrích le AMS ar leithligh ó na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a tugadh i gcrích le Ryanair. Creideann AMS freisin go bhfuil leas tráchtála ina dhlúthchuid de na comhaontuithe a shínigh sé le CCI, ar leas é sin atá ar leithligh ó leas tráchtála na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt.

(431) Is iomchuí dá bhrí sin a mheas cé acu, mar a shonraíonn Ryanair, atá nó nach bhfuil leas ag na comhaontuithe seirbhísí margaíochta atá ar leithligh ó leas tráchtála na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt. Chun an cheist sin a fhreagairt, ní mór aghaidh a thabhairt ar na ceistanna seo a leanas:

- Ar cheart Ryanair agus a fhochuideachta AMS a mheas ina n-aonar nó go comhpháirteach chun a chinneadh an bhfuil buntáiste eacnamaíoch ann?
- Arbh é CCI a rinne an tasc agus na seirbhísí margaíochta á gceannach?
- An bhfuil nasc dodhealaithe idir na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta?

Anailís chomhpháirteach nó ar leithligh ar Ryanair agus AMS chun a chinneadh an bhfuil buntáiste eacnamaíoch ann

(432) A mhéid a bhaineann leis na comhaontuithe a tugadh idir gcrích idir CCI ar thaobh amháin agus Ryanair agus AMS ar an taobh eile, ní mór don Choimisiún a chinneadh i dtosach báire, chun buntáiste eacnamaíoch óna bhféadfaidís tairbhiú de a shainaithint, cé acu ar cheart nó nár cheart Ryanair agus a fhochuideachta AMS a mheas ina n-aonar nó go comhpháirteach an tráth a síníodh na comhaontuithe.

⁽¹⁰¹⁾ Ba cheart a shonrú nach infheidhme maidir le Jet2 an cheist maidir leis an measúnú comhpháirteach ar na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta. Thug CCI-Aerfort comhaontú aonair i gcrích le Jet2, lenar cuimsíodh forálacha a bhaineann le seirbhísí aerfoirt agus ranníocaíocht mhargaíochta a íoc.

⁽¹⁰²⁾ Freagra ón bhFrainc an 13 Aibreán 2012, mír 253.

- (433) Tugann an Coimisiún faoi deara i dtosach báire, nuair a síníodh na comhaontuithe, gur fhochuideachta faoi úinéireacht iomlán Ryanair é AMS, arbh fheidhmeannaigh shinsearacha Ryanair a bainisteoirí ⁽¹⁰³⁾, agus gurbh é an t-aon chuspóir amháin a bhain le cruthú na cuideachta seirbhísí margaíochta a sholáthar ar shuíomh gréasáin Ryanair agus nach ndearna sé aon ghníomhaíocht eile. Ghníomhaigh AMS ar mhaithe le leasanna Ryanair agus faoina rialú, agus chuaigh a bhrabúis chuig Ryanair i bhfoirm díbhinní nó luach méadaithe na cuideachta. Dá dheasca sin, is féidir glacadh leis gur fheidhmigh Ryanair tionchar cinntitheach ar iompraíocht AMS.
- (434) Thairis sin, ós rud é gur ceannaíodh na seirbhísí margaíochta faoi dhá chomhaontú le Ryanair an 1 Nollaig 2003 agus an 1 Eanáir 2004 ar dtús, is dá éis sin agus ó AMA a cheannaigh CCI seirbhísí margaíochta faoi chomhaontuithe a tugadh i gcrích ón 1 Aibreán 2006. An fíoras gur chuir AMS soláthraí eile in ionad Ryanair mar sholáthraí seirbhísí margaíochta le CCI, léiríonn sé sin freisin go bhfuil nasc idir Ryanair agus a fhochuideachta AMS maidir leis na comhaontuithe éagsúla a tugadh i gcrích le CCI.
- (435) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go sonraítear i ráiteas cuspóra na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta uile a tugadh i gcrích le AMS go bhfuil siad nasctha le gealltanais Ryanair eiltí a oibriú ó Aerfort La Rochelle agus leis sin amháin.
- (436) Dá réir sin, an fíoras go ndéanann AMS gníomhaíocht nach í an ghníomhaíocht a dhéanann Ryanair í, ní féidir a cheilt leis sin go bhfuil an dá ghníomhaíocht seo thar a bheith comhlántach le chéile: oibriú aerlínte agus fógraíocht le haghaidh aerlínte.
- (437) Ar deireadh, thabharfadh an Coimisiún le fios gur glacadh an cur chuige sin cheana sa chleachtas cinnteoireachta a rinne sé le déanaí ⁽¹⁰⁴⁾ agus go dtacaíonn an cásdlí leis ⁽¹⁰⁵⁾.
- (438) Ar na cúiseanna sin uile, creideann an Coimisiún dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh go comhpháirteach ar na bearta i bhfabhar Ryanair agus AMS chun a chinneadh an raibh buntáiste eacnamaíoch ann, toisc go bhfuil Ryanair agus AMS ina dtairbhí aonair de na bearta i gceist. ⁽¹⁰⁶⁾

An cúram a dhéanann CCI agus na seirbhísí marcála á gceannach

- (439) Cur chuige amháin ab ea a bhreithniú gur shínigh CCI na comhaontuithe seirbhísí margaíochta mar oibreoir an aerfoirt ⁽¹⁰⁷⁾, agus dá bhrí sin a iompar a chur i gcomparáid le hiompar oibreora aerfoirt hipitéisigh a bhfuil ionchas na mbrabús dá spreagadh.
- (440) Cur chuige eile ab ea a bhreithniú gur ghníomhaigh CCI mar chomhlacht ar cuireadh misean leasa ghinearálta ar a iontaoibh, is é sin forbairt eacnamaíoch La Rochelle agus a réigiúin, agus gur cheannaigh sé na seirbhísí margaíochta sin chun an misean sin a chomhlíonadh, gan beann ar a acmhainneacht mar oibreoir aerfort La Rochelle. Tá an dara cur chuige bunaithe ar an bhfíoras go gcuirtear forbairt eacnamaíoch den sórt sin de chúram ar CCI le dlí.

⁽¹⁰³⁾ Féach an tuarascáil ó Chomhlachas Iniúchóireachta Aquitaine ar Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Pau-Béarn, arna heisiúint an 19 Deireadh Fómhair 2006, lenar thángthas ar an gconclúid go háirithe nach bhfuil in 'AMS ach craobh de Ryanair, á bainistiú ag beirt fheidhmeannach sinsearach de chuid Ryanair'. Tá an tuarascáil le fáil ag www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽¹⁰⁴⁾ I ndáil leis sin, féach an Cinneadh ón gCoimisiún maidir le haerfort Pau, dá dtagraítear i bhfonóta 12, go háirithe aithris 290. Cinneadh (AE) 2017/1861 ón gCoimisiún an 29 Iúil 2016 maidir le Státchabhair SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — an Iodáil — Cúiteamh d'aerfoirt na Sairdine as oibleagáidí seirbhíse poiblí (seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta) (IO L 268, 18.10.2017, lch. 1), go háirithe aithris 353.

⁽¹⁰⁵⁾ Féach an breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, a luaitear thuas i bhfonóta 53, mír 184. an breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-53/16, a luaitear thuas i bhfonóta 53, míreanna 207 go 212.

⁽¹⁰⁶⁾ Bainfidh an Coimisiún úsáid as 'Ryanair/AMS' uaireanta dá bhrí sin sa chuid eile den mheasúnú chun tairbhí na mbeart i gceist a chur in iúl.

⁽¹⁰⁷⁾ Gan dochar d'aon chuspóir beartais phoiblí maidir le forbairt eacnamaíoch áitiúil a d'fhéadfadh an t-oibreoir a bheith ag saothrú agus na comhaontuithe i gceist á síniú aige.

- (441) Faoi gcur chuige malartach sin, ba cheart a fhíorú go gcomhlíonann na seirbhísí i gceist 'riachtanas iarbhrí' de chuid an cheannaitheora phoiblí (toisc go bhféadfaidís a bheith nasctha, mar shampla, le hiarracht uasmhéadú a dhéanamh ar an tionchar eacnamaíoch a leanann as an gcabhair a íoctar le haghaidh forbairt réigiúnach), agus go bhfuarthas iad ar phraghas atá cothrom le 'margadhphraghas' ⁽¹⁰⁸⁾ nó faoina bhun, bíodh an margadhphraghas sin arna chinneadh tar éis glao ar thairiscintí nó trí bhíthin modh malartach.
- (442) Tugann an Coimisiún dá aire nár luaigh an Fhrainc ⁽¹⁰⁹⁾ ná CCI ⁽¹¹⁰⁾ go sainráite ina mbarúlacha go raibh siad ag gníomhú ar chúiseanna beartais phoiblí nuair a thug siad na comhaontuithe seirbhísí margaíochta i gcrích.
- (443) Is fíor gur áitigh an Fhrainc, in aithris 210, go mbeadh tionchar dearfach ag gníomhaíochtaí an aerfoirt ar an bhforbairt réigiúnach de bharr na mbeart agus go measann sí dá bhrí sin gur 'nádúrtha' an rud é go mbaineann na húdaráis réigiúnacha agus áitiúla, a dhéanann a ndícheall chun an geilleagar agus an turasóireacht a fhorbairt ar a gcrioch, úsáid as seirbhísí a chuireann ar a gcumas an t-aerfort a chur chun cinn agus turasóirí a mhealladh. Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach bhfuil an dearbhú sin i bpáirt ag CCI (féach aithris 445) agus gur frith-chothromú air sin iad na barúlacha a tugadh tar éis an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, a leagtar amach in aithris 212, ina mbreithníonn an Fhrainc 'a mhéid a bhaineann leis na breithnithe a d'fhág gur thug CCI na comhaontuithe faoi imscrúdú i gcrích, gur dheis í an fhéidearthacht chun fógraí faoi aerfort La Rochelle agus faoina réigiún, agus faoi na cinn scribe uile ar a bhfreastalaíonn an t-aerfort, a chur ar shuíomh gréasáin ag a mbíonn an oiread cuairteoirí agus a bhíonn ag suíomh gréasáin Ryanair, chun custaiméirí breise a mhealladh agus gur nádúrtha an rud é gur thapaigh CCI, agus é de mhian leis trácht agus ioncaim an aerfoirt dá bhrí sin a mhéadú, an deis sin'. Cuireann an Fhrainc leis sin á rá 'ó thaobh aerfort La Rochelle féin de, d'éirigh lena straitéis tacaíochta margaíochta ós rud é gur tháinig méadú gear ar an líon paisinéirí le linn na tréimhse, rud a d'fhág gur tháinig méadú seasta ar mhuirir aerfoirt agus ar ioncaim sheach-aerloingseoireachta...'.
 (444) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire nár shuigh an Fhrainc sa chás seo – cé is moite de na breithnithe ginearálta maidir le forbairt réigiúnach dá dtagraítear san aithris roimhe seo – an chaoi bheacht ar chalabraighe sí maoiniú aerlínte d'fhonn an cuspóir leasa phoiblí sin a shaothrú, rud nár shainmhínigh ná níor chuir sí aon chritéir intomhaiste i gceangal leis thairis sin. Tugann an Coimisiún dá aire dá réir sin nár tháirg an Fhrainc aon anailís eacnamaíoch *ex ante* chainníochtaithe a d'fhéadfaí a úsáid chun a shuí, go cúisíoch agus gan amhras, an éifeacht eacnamaíoch atá ag na bearta airgeadais chun cuspóir leasa phoiblí na forbartha réigiúnaí a bhaint amach.
 (445) Óna thaobh féin de, sholáthair CCI gnéithe a threisíonn leis an gcéad chur chuige. I mbarúlacha CCI an 4 Meitheamh 2012, luaigh sé gurbh é 'ionchas na mbrabús a spreag CCI chun na comhaontuithe [margaíochta] a thabhairt i gcrích'. Luaigh CCI freisin 'gur breithnithe tráchtála amháin a bhí sna breithnithe a d'fhág gur thug CCI na comhaontuithe faoi imscrúdú i gcrích, agus go ndearnadh measúnú cuí ar an mbuntáiste tráchtála a bheadh ann don aerfort de bharr na gcomhaontuithe sin. Deis ab ea an fhéidearthacht chun fógraí faoi aerfort La Rochelle agus faoina réigiún, agus faoi na cinn scribe uile ar a bhfreastalaíonn an t-aerfort, a chur ar shuíomh gréasáin ag a mbíonn an oiread cuairteoirí agus a bhíonn ag suíomh gréasáin Ryanair, chun custaiméirí breise a mhealladh ón gcoigríoch agus ba nádúrtha an rud é gur thapaigh CCI, agus é de mhian leis trácht agus ioncaim an aerfoirt dá bhrí sin a mhéadú, an deis sin'. Sna barúlacha céanna, tháinig CCI ar an gconclúid, 'anuas ar fheabhas a chur ar íomhá an aerfoirt agus ar mheallacht an réigiúin ar a bhfreastalaíonn sé, go raibh na comhaontuithe margaíochta a thug aerfort La Rochelle i gcrích le AMS ina rannchuidiú freisin le brabúsacht fhoriomlán an chaidrimh le Ryanair [...], ós rud é go raibh ioncaim bhreise aerloingseoireachta agus ioncaim bhreise sheach-aerloingseoireachta iad arna nginiúint ag na paisinéirí a thug Ryanair chun an aerfoirt agus ar mealladh go dtí an ceann scribe sin iad de bharr na fógraíochta spriocdhírthe éifeachtúla sin atá i gceist'. Tugann na tosca sin le tuiscint, de réir CCI, gur cheart measúnú a dhéanamh ar a iompar ar an mbealach céanna a ndéanfaí measúnú ar iompar oibreora aerfoirt ⁽¹¹¹⁾.
 (446) Measann an Coimisiún gur cheart an chéad cheann den dá chur chuige thuasluaite a bheith i bhfeidhm. Is gnáthchleachtas d'oibreoir aerfoirt é, le linn a ghníomhaíochta eacnamaíche, socruithe a thabhairt i gcrích le haerlínte lena leagtar síos muirir éagsúla agus, i gcásanna áirithe, lena dtugtar dreasachtaí substaintiúla agus tacaíocht mhargaíochta do na haerlínte sin ⁽¹¹²⁾. I ndáil leis sin, measann an Coimisiún, i bprionsabal, go dtagann tabhairt i gcrích comhaontuithe seirbhísí margaíochta faoi ghníomhaíocht eacnamaíoch oibreora aerfoirt ⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Féach mar shampla breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 28 Eanáir 1999, *BAI v An Coimisiún*, T-14/96, ECLI:AE:T:1999:12, míreanna 75 agus 76 agus breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 5 Lúnasa 2003, *P & O European Ferries (Vizcaya), SA agus Diputación Foral de Vizcaya v An Coimisiún*, T-116/01 agus T-118/01, ECLI:AE:T:2003:217, mír 117.

⁽¹⁰⁹⁾ Féach aithrisí 205 go 214.

⁽¹¹⁰⁾ Féach aithrisí 171 go 177.

⁽¹¹¹⁾ Ní gá a shuí anseo, dá bhrí sin, an margadhphraghas ba cheart a bheith íoctha ag an bhFrainc nó ag CCI chun an geilleagar réigiúnach a fhorbairt trí thacaíocht le haerlínte, toisc nach é an cur chuige deireanach sin an cur chuige a ghlac an Fhrainc ná CCI.

⁽¹¹²⁾ Pointe 7 de Threoirlínte 2014.

⁽¹¹³⁾ Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin go bhforáiltear le Roinn 3.5 de Threoirlínte 2014 nach mór dreasachtaí agus tacaíocht mhargaíochta a chur san áireamh sa mheasúnú chun prionsabal oibreoir príobháideach an gheilleagair margaidh a chur i bhfeidhm.

- (447) Dá bhrí sin, chun a chinneadh an bhfuil buntáiste i bhfabhar na n-aerlínte ann, ba cheart an chéad chur chuige, dá dtagraítear in aithris 439, a úsáid; is é atá i gceist leis sin iompar CCI a chur i gcomparáid le hiompar oibreora hipitéisigh sa gheilleagar margaidh, a bhfuil ionchas na mbrabús dá spreagadh agus aerfort La Rochelle á oibriú aige in ionad CCI. Tugann an Coimisiún le fios gurb é an cur chuige sin a glacadh cheana i dTreoirlínte 2014 ⁽¹¹⁴⁾ agus sa chleachtas cinnteoireachta a rinne sé le déanaí ⁽¹¹⁵⁾, agus go bhformhuiníonn an cásdlí é ⁽¹¹⁶⁾
- (448) An chonclúid seo a leagtar síos le haghaidh na gcomhaontuithe arna dtabhairt i gcrích le Ryanair agus AMS, tá feidhm aici freisin maidir leis an gcomhaontú le Jet2, ar na cúiseanna céanna.

Cineál dodhealaithe an naisc idir na comhaontuithe seirbhísí margaióchta agus na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt

- (449) Shainnadh an Coimisiún dhá chás. Sa chéad chás, déantar ceann amháin nó níos mó de na comhaontuithe seirbhísí margaióchta a shíniú an tráth céanna le comhaontú seirbhísí aerfoirt agus is idirbheart aonair atá iontu. Sa chás sin, déantar measúnú MEO ar na comhaontuithe uile a chomhdhéanann an t-idirbheart. Faoin dara chás, ní dhéantar an comhaontú (na comhaontuithe) seirbhísí margaióchta a shíniú an tráth céanna le comhaontú seirbhísí aerfoirt. Sa chás sin, is ar na comhaontuithe seirbhísí margaióchta amháin a dhíreoidh an measúnú ar an idirbheart. An comhaontú seirbhísí aerfoirt a bhí i bhfeidhm tráth a síníodh na comhaontuithe margaióchta, áfach, cuirfear san áireamh i measúnú MEO é chun meastóireacht a dhéanamh ar ioncain CCI.
- (450) Creideann an Coimisiún dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh ar gach ceann de na comhaontuithe seirbhísí margaióchta dá dtagraítear i dTábla 9 chun a dhéanamh amach an bhfuil siad nasctha go dodhealaithe le ceann amháin nó níos mó de chomhaontuithe seirbhísí aerfoirt eile nó, i gcás inarb infheidhme, le comhaontuithe seirbhísí margaióchta eile. D'fhonn measúnú a dhéanamh ar chineál dodhealaithe an naisc sin, measann an Coimisiún gur gá na barúlacha seo a leanas a thabhairt.
- (451) Ar an gcéad dul síos, an fíoras gur thug CCI cuid de na comhaontuithe seirbhísí margaióchta i gcrích le AMS seachas le Ryanair, ní fhágann sin nach féidir measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe seirbhísí margaióchta i gcomhpháirt leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt. Thug na páirtithe céanna an dá chineál comhaontaithe i gcrích ó tharla, mar a shuítear in aithrisí 432 go 438, nach mór a mheas gur aon eintiteas eacnamaíoch amháin iad Ryanair agus AMS.
- (452) Tugtar le fios le tosca eile a leagtar amach thíos go bhfuil naisc an-dlúth idir comhaontuithe seirbhísí margaióchta agus comhaontuithe seirbhísí aerfoirt áirithe a tugadh i gcrích go comhpháirteach.
- (453) Ar an gcéad dul síos, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil nasc dlúth idir an próiseas lenar tugadh na comhaontuithe margaióchta i gcrích le AMS nó Ryanair agus tabhairt i gcrích comhaontuithe seirbhísí aerfoirt le Ryanair.
- (454) Mar a léirítear i dTábla 9, tugadh an chuid ba mhó de na seirbhísí margaióchta i gcrích beagnach an tráth céanna le comhaontú seirbhísí aerfoirt. Na comhaontuithe seirbhísí margaióchta a síníodh le Ryanair an 1 Nollaig 2003 agus an 1 Eanáir 2004 mar shampla, síníodh nach mór an tráth céanna iad le comhaontú seirbhísí aerfoirt an 10 Nollaig 2003. Ar an gcaoi chéanna, na seirbhísí margaióchta a tugadh i gcrích le AMS an 1 Bealtaine 2006, tugadh i gcrích iad 1 mhí amháin tar éis chomhaontú seirbhísí aerfoirt an 1 Aibreán 2006 agus tháinig siad i bhfeidhm an 1 Bealtaine 2006 agus an ré chéanna 3 bliana acu.
- (455) Thairis sin, níor réachtáil CCI nós imeachta tairisceana ná níor bhreithnigh sé aon soláthraí seachas AMS nó Ryanair, rud a threisiúnn an nasc dodhealaithe idir na próisis lenar tugadh an dá chineál comhaontaithe i gcrích.
- (456) Ar an dara dul síos, trí scrúdú a dhéanamh ar inneachar na gcomhaontuithe, deimhnítear go bhfuil dlúthchaidreamh spleáchais idir na comhaontuithe seirbhísí margaióchta agus na bealaí aeir a oibríonn Ryanair ó aerfort La Rochelle.
- (457) Ar an gcéad dul síos, is ar na bealaí a oibríonn Ryanair amháin, agus ní aon aerlíne eile, a dhíríonn na seirbhísí a sholáthraíonn AMS, fiú i gcás ina ndírítear leo ar La Rochelle agus a réigiún a chur chun cinn.

⁽¹¹⁴⁾ Mír 53 de Threoirlínte 2014.

⁽¹¹⁵⁾ Féach mar shampla Cinneadh (AE) 2015/1227 ón gCoimisiún.

⁽¹¹⁶⁾ Féach an breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, a luaitear thuas i bhfónóta 53, míreanna 329 go 334.

- (458) Ar an dara dul síos, léirítear leis an measúnú ar na seirbhísí margaíochta atá le déanamh ag AMS go bhfuil na seirbhísí sin dírithe ina n-iomláine, trí chomhaontú, ar shuíomh gréasáin Ryanair, arb é an ‘phríomhuirlis mhargaíochta’ é de réir na tuairisce a thugtar air i roinnt comhaontuithe seirbhísí margaíochta ⁽¹¹⁷⁾, agus go háirithe na leaganacha den suíomh atá inrochtana ó thíortha óna n-oibríonn Ryanair bealach chuig La Rochelle. Faoi théarmaí na gcomhaontuithe margaíochta éagsúla, áirítear an méid seo a leanas ar na seirbhísí margaíochta atá le déanamh ag AMS: (i) naisc a chur isteach ar an leathanach ar shuíomh gréasáin Ryanair a chomhfhreagraíonn do La Rochelle mar cheann scríbe; (ii) naisc leis an suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI a chur isteach ar an leathanach baile Briotanach, Beilgeach, Ísiltíreach, Portaingéalach, Éireannach agus Ioruach de shuíomh gréasáin Ryanair (a chomhfhreagraíonn do phointí tionscnaimh bhealaí Ryanair chuig aerfort La Rochelle); (iii) míreanna a chur isteach sa roinn dar teideal ‘Cúig rud le déanamh’ ar leathanach cheann scríbe La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ryanair; (iv) ríomhphoist lena gcuirtear La Rochelle chun cinn a sheoladh chuig síntiúsóirí Briotanacha agus Éireannacha le suíomh gréasáin Ryanair ⁽¹¹⁸⁾; (v) La Rochelle a chur i láthair ar leathanach baile an leagain Ioruach agus Phortaingéalaigh de shuíomh gréasáin Ryanair ⁽¹¹⁹⁾. Tá suíomh gréasáin Ryanair ceaptha go príomha a bheith ina ardán díolacháin ticéad le haghaidh bealaí a oibríonn Ryanair, agus gan bheith ina uirlis le haghaidh chur chun cinn na gceann scríbe a bhfreastalaíonn Ryanair orthu, La Rochelle ina measc, ach ar bhealach thar a bheith tánaisteach ⁽¹²⁰⁾.
- (459) Thairis sin, mar a mhínítear in aithrisí 81 go 114, sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta a tugadh i gcrích le Ryanair (comhaontuithe A agus B) tá gealltanais Ryanair bealaí áirithe a oibriú, agus léirítear go sainráite le comhaontuithe seirbhísí margaíochta D, G, H, I, J agus K a tugadh i gcrích le AMS go bhfuil siad ‘fréamhaithe i ngealltanais Ryanair a bheith ag oibriú’ ⁽¹²¹⁾ bealaí aeir áirithe a chumhdaítear le comhaontuithe seirbhísí aerfoirt foluiteacha. Na cláis sin a bheith ann, léiríonn sé nárbh ann don chomhaontú seirbhísí margaíochta murach na bealaí a chumhdaítear leis an gcomhaontú seirbhísí margaíochta a bheith á n-oibriú ag Ryanair. Ní chaitear amhras ar an gconclúid sin i gcás comhaontuithe C, E agus F, nach bhfuil iontu ach leasuithe ar chomhaontuithe a bhí ann cheana ná ní chaithéann na forálacha nua díobh sin amhras ar an nasc idir Ryanair a bheith ag oibriú na mbealaí réamhluaite agus na seirbhísí margaíochta.
- (460) Ar deireadh, is é an líon uainíochtaí a dhéanann Ryanair a chinneann na méideanna a íoctar le Ryanair faoi chomhaontuithe seirbhísí margaíochta áirithe (comhaontuithe A agus B). Luaitear le hAirteagal 3 a tugadh i gcrích le Ryanair, mar shampla, ‘mura mbainfidh Ryanair meán-lódfhachtóir bliantúlaithe 60 % amach ar 340 uainíocht ar a laghad i ngach bliain féilire [...] go ríomhfáir an íocaíocht an athuair i gcomhréir leis an líon paisinéirí a iompraíodh’ ⁽¹²²⁾. Agus an fhoráil sin ann léirítear nach é is bunaidhm don chomhaontú seirbhísí margaíochta La Rochelle agus a réigiún a chur chun cinn, go ginearálta, ach, ar bhealach i bhfad níos sonraí, cuidiú le Ryanair cuspóirí cainníochtaithe a bhaint amach chun paisinéirí a iompar chuig La Rochelle.
- (461) Fágann na breithnithe thuas go bhfuil na seirbhísí dá bhforáiltear sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta sin nasctha go dlúth leis na seirbhísí iompair aeir a chuireann Ryanair ar fáil, dá dtagraítear sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus a chumhdaítear leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt comhfhreagracha. I bhfad ó bheith ceaptha cur, i dtéarmaí ginearálta doiléire, leis an taisteal fóillíochta agus gnó chuig La Rochelle agus a réigiún, spriocdhírítear na seirbhísí margaíochta go sonrach ar dhaoine ar dócha go mbainfidh siad úsáid as seirbhísí iompair Ryanair a chumhdaítear leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta, rud a chiallaíonn gurb é is príomhchuspóir dóibh na seirbhísí sin a chur chun cinn.
- (462) Tá na comhaontuithe seirbhísí margaíochta sin dodhealaithe dá bhrí sin ó na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a síníodh i gcomhpháirt agus ó na seirbhísí iompair aeir a chumhdaítear leo. Léiríonn na fíoras a chuirtear i láthair thuas freisin nach bhfuil dada ann a thacaíonn leis an argóint hipitéiseach go síneofaí na comhaontuithe seirbhísí margaíochta mar sin féin in éagmais na mbealaí aeir i gceist (agus dá bhrí sin in éagmais na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt atá bainteach leo).

⁽¹¹⁷⁾ Comhaontuithe an 1.4.2006 agus an 17.9.2009 arna dtabhairt i gcrích le AMS.

⁽¹¹⁸⁾ Comhaontuithe an 1.4.2006, an 17.9.2009 agus an 25.2.2010 arna dtabhairt i gcrích le AMS.

⁽¹¹⁹⁾ Leasuithe ar chomhaontú an 25.2.2010.

⁽¹²⁰⁾ Fágann an chuid an-bheag de shuíomh gréasáin Ryanair atá tiomnaithe do chur chun cinn na turasóireachta, in éineacht leis an bhfíoras nach bhfuil i La Rochelle ach ceann amháin as na dosaenacha ceann scríbe a chumhdaítear le bearta cur chun cinn tráchtála ar shuíomh gréasáin Ryanair, gur lú i bhfad an tábhacht a bhaineann le cur i láthair réigiún La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ryanair ná a bhaineann le díolachán ticéad agus seirbhísí a dhíolann an aerlíne.

⁽¹²¹⁾ Airteagal 1 de na comhaontuithe seirbhísí margaíochta, maidir lena chuspóir, lena luaitear: ‘Tá an Comhaontú seo fréamhaithe i ngealltanais Ryanair bealaí a oibriú...’

⁽¹²²⁾ Bunleagan sa chonradh: ‘... if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year ... the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried ...’.

- (463) Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin gur chuir an Fhrainc í féin an nasc idir na híocaíochtaí a leagtar síos sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus na bealaí a oibríonn na haerlínte i dtábhacht: 'Tá forbairt aerfoirt ag brath go hiomlán ar mhéadú ar an líon paisinéirí, rud a fhágann gur gá feachtais phoiblíochta a dhéanamh *ata dírithe ar fheasacht maidir leis na bealaí a bhfreastalaíonn an t-aerfort orthu a mhéadú*, ar láithreacha turasóireachta an réigiúin, etc. Is seirbhís fhíor-riachtanach a sholáthraítear d'aon aerfort réigiúnach atá ag dul i méid, dá bhrí sin, é fógraín a fhoilsiú ar shuíomhanna gréasáin a dtugann líon mór daoine cuairt orthu. Cruthaíodh cleachtais de dhroim an riachtanais sin, go háirithe i measc cuideachtaí ísealchostais, seirbhísí margaíochta agus fógraíochta a chur ar fáil d'aerfoirt' ⁽¹²³⁾ (béim curtha leis ag an gCoimisiún). Is soiléir ón ráiteas sin go raibh na híocaíochtaí a leagtar síos sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta ina ndlúthchuid den chaidreamh trádála idir CCI agus na haerlínte chun na bealaí a oibriú agus a fhorbairt. Fágann sin freisin nárbh é an t-aon chuspóir amháin a bhí ag na híocaíochtaí sin cuairteanna ar La Rochelle agus a réigiún go ginearálta a chur chun cinn, ach go raibh sé de phríomhchuspóir acu na bealaí a reáchtáilann na haerlínte a oibríonn as aerfort La Rochelle go sonrach a chur chun cinn.
- (464) Ina fhianaise sin thuas, déanfaidh an Coimisiún a mheasúnú sonrach ar na comhaontuithe dá dtagraítear i dTábla 9 a bhunú ar chorpas fianaise a bhaineann, *inter alia*, leis na nithe seo a leanas a bheith comhionann nó comhchosúil le chéile: (i) an dáta a síníodh na comhaontuithe; (ii) an bealach geografach (na bealaí geografacha) i gceist; (iii) an líon paisinéirí dá dtagraítear iontu; (iv) crostagaí idir gníomhaíochtaí margaíochta agus iompair paisinéirí; (v) aon ghné eile a nascann na comhaontuithe go follasach. D'fhéadfadh sé go leanfar ón measúnú seo dá réir nach raibh comhaontuithe seirbhísí margaíochta áirithe ina gcuid d'idirbheart comhpháirteach le comhaontú seirbhísí aerfoirt (agus nach mór measúnú a dhéanamh orthu ina n-aonair dá bhrí sin), agus gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhaontuithe eile go comhpháirteach mar thacar.

— *Tacar comhaontuithe 1-A*

- (465) Tugann an Coimisiún dá aire gur shínigh CCI-Aerfort comhaontú seirbhísí aerfoirt (comhaontú 1) an 10 Nollaig 2003, i.e. cúpla lá tar éis shíniú chomhaontú seirbhísí margaíochta A an 1 Nollaig 2003. Thairis sin, cumhdaítear ré chomhaontú seirbhísí margaíochta A (ón 1 Bealtaine 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003) go hiomlán le tréimhse chur i bhfeidhm chomhaontú 1, i.e. an 1 Bealtaine 2003 go dtí an 30 Aibreán 2006. Ar deireadh, is comhionann iad na hoibleagáidí bliantúla tráchta agus na bealaí a oibrítear sa dá chomhaontú. Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur idirbheart aonair sa dá chomhaontú sin agus gur cheart measúnú a dhéanamh orthu go comhpháirteach dá réir.

— *Comhaontú B*

- (466) Tugann an Coimisiún faoi deara gur shínigh CCI-Aerfort comhaontú seirbhísí margaíochta B an 3 Meitheamh 2004, i.e. beagnach 6 mhí tar éis shíniú chomhaontú seirbhísí aerfoirt 1, cé go luaitear sa chomhaontú go '[n]déantar an comhaontú seo an 1 Eanáir 2004' ⁽¹²⁴⁾.
- (467) Cé go bhfuil an dáta céanna éaga ag an dá chomhaontú agus go n-áirítear oibleagáidí tráchta agus bealaí comhchosúla iontu, tugann an Coimisiún dá aire nár thug an Fhrainc cúiseanna le síniú an chomhaontaithe a bheith curtha ar athló go dtí an 3 Meitheamh 2004, cé go gcuirtear i láthair é mar chomhaontú a tugadh i gcrích an 1 Eanáir 2004. Tagann an Coimisiún ar an gconclúid dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhaontú B ar leithligh.

— *Tacar comhaontuithe 2-3-C-D*

- (468) Tugann an Coimisiún dá aire gur shínigh CCI-Aerfort dhá chomhaontú seirbhísí margaíochta (comhaontuithe 2 agus 3) an 1 Bealtaine 2006, i.e. díreach 1 mhí amháin tar éis shíniú chomhaontuithe seirbhísí margaíochta C agus D an 1 Aibreán 2006. Cumhdaítear an tréimhse oibriúcháin chéanna, i.e. an 1 Bealtaine 2006 go dtí an 30 Aibreán 2009, leis na ceithre chomhaontú sin freisin. Ina theannta sin, is leis na haerfoirt chéanna a bhaineann comhaontuithe 2 agus C, ar thaobh amháin, agus comhaontuithe 3 agus D ar an taobh eile, ar síníodh iad agus 1 mhí amháin eatarthu (aerfort Stansted London i gcás comhaontuithe 2 agus C agus aerfort Bhaile Átha Cliath i gcás comhaontuithe 3 agus D) agus áirítear iontu oibleagáidí tráchta comhionanna (95 000 paisinéir i gcás aerfort Stansted London agus 45 000 paisinéir i gcás aerfort Bhaile Átha Cliath). Thairis sin, is comhionann iad na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a bhaineann leis an dá aerfort sin, gan de dhifríocht eatarthu ach na hoibleagáidí tráchta, na méideanna a íoctar as seirbhísí margaíochta agus méid na seirbhísí margaíochta sin. Tá an méid céanna i bhfeidhm maidir leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt, atá comhionann le chéile cé is moite dá n-oibleagáidí tráchta. Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur idirbheart aonair atá sna ceithre chomhaontú sin agus gur cheart measúnú a dhéanamh orthu go comhpháirteach dá réir.

⁽¹²³⁾ Freagra ón bhFrainc an 13 Aibreán 2012, mír 247.

⁽¹²⁴⁾ Bunleagan sa chonradh: 'this agreement is made the 1st of January 2004'.

- (469) Tugann an Coimisiún dá aire gurb é ceann de na príomhtháscairí é an fíoras gur síníodh na ceithre chomhaontú uile thart ar an tráth céanna (agus tréimhse is lú ná 1 mhí amháin eatarthu), ach gur síníodh an comhaontú dá éis (comhaontú E) breis agus bliain ina dhiaidh sin. Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gur síníodh an dá chomhaontú seirbhísí aerfoirt agus an dá chomhaontú seirbhísí margaíochta an lá céanna sa dá chás (an 1 Aibreán agus an 1 Bealtaine 2006 faoi seach). Ar deireadh, cuireann an Coimisiún i dtábhacht nach ndéanadh measúnú ar leithligh ar chomhaontuithe 2 agus C, ar thaobh amháin, agus ar chomhaontuithe 3 agus D ar an taobh eile difear ar aon nós don chonclúid ar thángthas air maidir leis an mbuntáiste a tugadh (féach Tábla 18).

— *Comhaontú E*

- (470) An 1 Meitheamh 2007, shínigh CCI-Aerfort comhaontú E, a bhaineann leis na seirbhísí margaíochta ar shuíomh gréasáin Éireannach Ryanair. Síníodh an leasú sin ar chomhaontú D, dá bhrí sin, breis agus bliain tar éis chomhaontú D é féin, agus murab ionann agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta eile a ndearnadh measúnú orthu thuas, níor síníodh i dteannta le comhaontú seirbhísí aerfoirt é. Thairis sin, is é comhaontú F an chéad chomhaontú eile a shínigh CCI-Aerfort agus Ryanair/AMS, a síníodh beagnach 4 mhí tar éis chomhaontú E agus nach mbaineann le suíomh gréasáin Éireannach Ryanair. Baineann comhaontuithe E agus F freisin le dhá bhealach ar leithligh (Baile Átha Cliath agus Stansted Londan faoi seach). Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhaontú E ar leithligh.

— *Comhaontú F*

- (471) Shínigh CCI-Aerfort comhaontú F an 21 Meán Fómhair 2007 a bhaineann leis na seirbhísí margaíochta ar shuíomh gréasáin Ryanair sa Ríocht Aontaithe. Síníodh an leasú sin ar chomhaontú C, dá bhrí sin, breis agus bliain tar éis chomhaontú C é féin agus, mar an gcéanna le comhaontú E, níor síníodh i dteannta le comhaontú seirbhísí aerfoirt é. Thairis sin, is é comhaontú G an chéad chomhaontú eile a shínigh CCI-Aerfort agus Ryanair/AMS, a síníodh beagnach 2 bhliain tar éis chomhaontú F. Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhaontú F ar leithligh.

— *Tacar comhaontuithe G-H-I-J*

- (472) Tugann an Coimisiún dá aire gur shínigh CCI-Aerfort ceithre chomhaontú seirbhísí margaíochta an 17 Meán Fómhair 2009 a bhaineann leis na bealaí a oibríonn Ryanair ó La Rochelle go Stansted Londan (comhaontú G), go dtí Charleroi na Bruiséile (comhaontuithe H agus J) agus go Baile Átha Cliath (comhaontú I). Cumhdaítear an tréimhse oibriúcháin chéanna, i.e. an 1 Eanáir 2009 go dtí an 31 Nollaig 2011, leis na ceithre chomhaontú sin. Thairis sin, tá inneachar comhaontuithe seirbhísí margaíochta G, H agus I comhionann, gan de dhifríocht eatarthu ach na hoibleagáidí tráchta agus praghas agus méid na seirbhísí margaíochta. A mhéid a bhaineann le comhaontú J, is leasú é sin ar chomhaontú H, arb é an t-aon rud amháin is cuspóir dó méadú — cé gur méadú beag é — a chur i bhfeidhm maidir leis an táille as seirbhísí margaíochta a leagtar síos cheana i gcomhaontú H, a síníodh an lá céanna. Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur idirbheart aonair atá sna ceithre chomhaontú sin agus gur cheart measúnú a dhéanamh orthu go comhpháirteach dá réir.

- (473) Síníodh comhaontú seirbhísí aerfoirt 5 an 13 Eanáir 2010. Cumhdaítear leis sin an tréimhse ón 1 Bealtaine 2009 go dtí an 30 Aibreán 2012. Tugann an Coimisiún dá aire go mbaineann an comhaontú sin le haerfoirt Stansted Londan, Charleroi na Bruiséile agus Bhaile Átha Cliath (agus an fhéidearthacht ann go n-oibreoidh Ryanair bealach amháin eile nó níos mó chuig La Rochelle), amhail tacar comhaontuithe G-H-I-J. Tugann an Coimisiún faoi deara áfach go bhfuil tréimhse chur i bhfeidhm comhaontú 5 éagsúil le tréimhse chur i bhfeidhm thacar G-H-I-J agus gur síníodh é beagnach 5 mhí ní ba dhéanaí ná an tacar sin. Tugann an Coimisiún dá aire nach bhforchuirtear le comhaontú 5 aon oibleagáid tráchta ar Ryanair agus nach n-áirítear ann aon seirbhís margaíochta a íoctar le Ryanair/AMS. I ndáiríre, ní dhéantar leis ach méid aonaid na muirear aerfoirt a ceanglaíodh ar Ryanair a íoc ón 1 Bealtaine 2009 a chur ar bhonn foirmiúil go cúlghabhálach. Measann an Coimisiún dá bhrí sin nár cheart measúnú a dhéanamh ar chomhaontú 5 amhail agus dá mba chuid de thacar comhaontuithe G-H-I-J é.

— *Tacar comhaontuithe 6-K*

- (474) Tugann an Coimisiún dá aire gur shínigh CCI-Aerfort comhaontú seirbhísí aerfoirt (comhaontú 6) an 1 Feabhra 2010, i.e. tréimhse is lú ná 1 mhí amháin sular síníodh comhaontú seirbhísí margaíochta K, a síníodh an 25 Feabhra 2006. Baineann comhaontú 6 leis na seirbhísí aerfoirt atá le soláthar do Ryanair le haghaidh na mbealaí go Stansted Londan (an Ríocht Aontaithe), Baile Átha Cliath (Éire), Charleroi na Bruiséile (an Bheilg) agus Rygge Osló (an Iorua) le haghaidh na tréimhse ón 28 Márta 2010 go dtí an 31 Márta 2013. Áirítear ann freisin oibleagáidí tráchta ar Ryanair. Lena linn sin, is le comhaontú K a rialaítear na seirbhísí margaíochta a bhí le soláthar ar an leagan Éireannach, Ioruach, Ísiltíreach agus Briotanach de leathanach baile Ryanair le linn na tréimhse ón 28 Márta 2010 go dtí an 31 Márta 2013. Ina fhianaise sin thuas, measann an Coimisiún gur cheart measúnú a dhéanamh go comhpháirteach ar chomhaontú 6 agus comhaontú K.

- (475) A mhéid a bhaineann le comhaontú 5, cé gur síníodh go luath in 2010 é mar an gcéanna le comhaontú K, tugann an Coimisiún dá aire go gcumhdaítear leis tréimhse roimh thréimhse chomhaontú K. Thairis sin, ní áirítear i gcomhaontú 5 aon bhealach chuig an Iorua, cé go rialaítear le comhaontú K na seirbhísí margaíochta atá le soláthar ar an leagan Ioruach de leathanach baile Ryanair. Maidir leis an gcéad chomhaontú eile a shínigh CCI-Aerfort agus Ryanair/AMS (comhaontú seirbhísí margaíochta L), síníodh é beagnach 4 mhí tar éis chomhaontú K agus baineann sé le haerfort Chorcaí, nach gcumhdaítear le comhaontú seirbhísí aerfoirt 6. Measann an Coimisiún dá bhrí sin nach féidir comhaontú 5 ná comhaontú L a chur i gceangal le tacar comhaontuithe 6-K.

— *Comhaontú L*

- (476) An 23 Meitheamh 2010, shínigh CCI-Aerfort comhaontú L, a bhaineann leis na seirbhísí margaíochta ar shuíomh gréasáin Éireannach Ryanair. Síníodh an leasú sin ar chomhaontú K, dá bhrí sin, beagnach 4 mhí tar éis chomhaontú K é féin agus níor síníodh i dteannta le comhaontú seirbhísí aerfoirt é. Thairis sin, an chéad chomhaontú eile a shínigh CCI-Aerfort agus Ryanair/AMS (comhaontú 7), síníodh beagnach 7 mhí tar éis chomhaontú L é agus ní bhaineann sé le suíomh gréasáin Éireannach Ryanair. Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhaontú L ar leithligh.

— *Tacar comhaontuithe 7-M agus comhaontú N*

- (477) Tugann an Coimisiún dá aire gur shínigh CCI-Aerfort comhaontú seirbhísí aerfoirt (comhaontú 7) an 28 Eanáir 2011, i.e. gan ach 2 sheachtain roimh chomhaontuithe seirbhísí margaíochta M agus N, a síníodh an 11 Feabhra 2011. Ní chumhdaítear an tréimhse oibríúcháin chéanna leis na trí chomhaontú sin go beacht: tá comhaontú 7, nach sonraítear aon dáta éaga leis, ina leasú ar chomhaontú 5 arb é a dháta éaga i bprionsabal an 30 Aibreán 2012, agus rachadh comhaontuithe M agus N in éag an 30 Márta 2013. Thairis sin, sonraítear le comhaontú 7 gealltanais tráchta 17 000 paisinéir in aghaidh na bliana, agus ní shonraítear le comhaontuithe M agus N ach seirbhísí margaíochta gan aon ghealltanais tráchta.
- (478) Tugann an Coimisiún dá aire gurb éard is cuspóir coiteann do chomhaontuithe 7 agus M an bealach nua ó La Rochelle go Porto (an Phortaingéil) a bheartaíonn Ryanair a oscailt. Ó tharla go dtagann dátaí an tsínithe le chéile agus i bhfianaise an bhealaigh, measann an Coimisiún nach ndéanann an fíoras go bhfuil comhaontú seirbhísí margaíochta M níos giorra ná comhaontú seirbhísí aerfoirt 7 difear don bharúil ghinearálta gur chinn CCI-Aerfort agus Ryanair go follasach bainistíocht oibríochtúil, tráchtála agus airgeadais an bhealaigh nua go Porto a eagrú go comhpháirteach trí bhithin an dá chomhaontú sin, ar an mbealach céanna le cinn scríbe eile a oibríonn Ryanair ó aerfort La Rochelle.
- (479) A mhéid a bhaineann le comhaontú N, an t-aon toisc amháin atá i gcoiteann le comhaontuithe 7 agus M aige is ea dátaí an tsínithe a bheith ag teacht le chéile, ós leasú ar chomhaontú K é comhaontú N nach gcumhdaítear leis ach na seirbhísí margaíochta atá nasctha leis an mbealach a oibrítear chuig Rygge Osló (an Iorua) (ach a síníodh breis agus bliain ní ba dhéanaí). Thairis sin, mar a luaitear thuas, ní áirítear aon oibleagáid tráchta i gcomhaontú N. Dá bhrí sin, níl comhaontú N gaolmhar le comhaontú M ná comhaontú 7, ónar féidir é a scaradh.
- (480) Ar deireadh, an comhaontú seirbhísí margaíochta ina dhiaidh sin a síníodh idir an dá pháirtí, tugann an Coimisiún dá aire gur tugadh i gcrích é an 26 Deireadh Fómhair 2012, i bhfad tar éis shíniú chomhaontuithe 7, M agus N ⁽¹²⁵⁾. Ar na cúiseanna éagsúla sin, measann an Coimisiún dá bhrí sin gur idirbheart aonair atá i gcomhaontuithe 7 agus M agus nach mór measúnú a dhéanamh orthu go comhpháirteach, agus gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhaontú N ar leithligh.

— *Conclúid maidir leis an modh chun measúnú a dhéanamh go comhpháirteach ar chomhaontuithe arna dtabhairt i gcrích ag CCI-Aerfort le Ryanair/AMS*

- (481) Fágann a bhfuil roimhe seo gur cheart déileáil le gach ceann de na tacair comhaontuithe seo a leanas mar bheart aonair, chun measúnú a dhéanamh ar a mbrabúsacht. Roinnt comhaontuithe seirbhísí margaíochta, ní idirbheart aonair in éineacht le comhaontú seirbhísí aerfoirt a bhí iontu. Déanfar measúnú ar na comhaontuithe seirbhísí margaíochta sin agus an t-ioncam a ghin an comhaontú seirbhísí aerfoirt i bhfeidhm á chur san áireamh.

⁽¹²⁵⁾ In aon chás, lasmuigh den tréimhse a chumhdaítear leis an gcinneadh seo.

Tábla 14

Liosta de thacair comhaontuithe arna dtabhairt i gcrích idir CCI agus Ryanair/AMS

Uimh.	Comhaontuithe	Dáta an tsínithe	An tréimhse lena mbaineann an comhaontú
1	Comhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Comhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Comhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Comhaontú seirbhísí margaíochta 1 idir CCI agus AMS (an Ríocht Aontaithe)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Comhaontú seirbhísí margaíochta 2 idir CCI agus AMS (Éire)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Comhaontú seirbhísí aerfoirt 1 idir CCI agus Ryanair (an Ríocht Aontaithe)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Comhaontú seirbhísí aerfoirt 2 idir CCI agus Ryanair (Éire)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Comhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Leasú ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Leasú ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Comhaontú seirbhísí margaíochta 1 idir CCI agus AMS (an Ríocht Aontaithe)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Comhaontú seirbhísí margaíochta 2 idir CCI agus AMS (an Bheilg)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Comhaontú seirbhísí margaíochta 3 idir CCI agus AMS (Éire)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Leasú ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS (an Bheilg)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Comhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Leasú 1 ar an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Comhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Leasú 1 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS	23.6.2010	1.6.2010-01.9.2010
7	Leasú 2 ar an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt idir CCI agus Ryanair (an Phortaingéil)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Leasú 2 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS (an Phortaingéil)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Leasú 3 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta idir CCI agus AMS (an Iorua)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— Comhaontú arna thabhairt i gcrích le Jet2

(482) Mar a luadh cheana in aithrisí 117 go 120, shínigh CCI comhaontú le Jet2 an 4 Iúil 2008. Ar an gcéad dul síos agus thar aon ní eile, áirítear forálacha sa chomhaontú sin a bhaineann le seirbhísí aerfoirt agus déantar foráil leis maidir le deonú lascainí móra ar mhuirir aerfoirt. Leis an gcomhaontú sin, déantar foráil freisin maidir le ranníocaíocht mhargaíochta a fóc atá nasctha le hoibriú an bhealaigh ó La Rochelle go Leeds. Ní mór a mheas dá bhrí sin gur beart aonair atá sa chomhaontú sin a ndéanfaidh an Coimisiún scrúdú ar a bhrabúsacht i Roinn 7.1.1.3, mar an gcéanna leis na comhaontuithe a thug CCI i gcrích le Ryanair/AMS.

(2) An rogha modha anailíse idir anailís chomparáideach agus anailís brabúsachta incrimintí

(483) De réir Threoirlínte 2014, trí phrionsabal MEO a chur i bhfeidhm, maidir le cabhair a bheith ann le haerlíne a úsáideann aerfort ar leith, is féidir, i bprionsabal, sin a eisiáimh má tá an praghas a ghearrtar as na seirbhísí aerfoirt comhfhreagrach don mhargadhphraghas (anailís chomparáideach), nó más féidir a léiriú trí anailís *ex ante* — is é sin, ceann atá bunaithe ar fhaisnéis atá ar fáil tráth a dheonaítear an chabhair agus ar fhorbairtí is féidir a thuair an tráth sin — go mbeidh ranníocaíocht dheimhneach incriminteach brabúis ann don aerfort de bharr an tsocráithe idir an t-aerfort agus an aerlíne ⁽¹²⁶⁾ (anailís brabúsachta incrimintí).

(484) Ba cheart a thabhairt faoi deara ar dtús, de réir an chásdlí, go bhféadfaidh an Coimisiún, gan earráid a dhéanamh, anailís mhionsonraithe a dhéanamh ar an modh measúnaithe is iomchuí a roghnú chun tástáil MEO a dhéanamh. Aithníodh leis an gcásdlí go bhféadfaidh an Coimisiún taobhú le modh amháin thar mhodh eile má mheasann sé go bhfuil an modh sin níos oiriúnaí ⁽¹²⁷⁾. Go sonrach, aithníodh leis an gcásdlí an easpa ordlathais idir an dá mhodh ⁽¹²⁸⁾.

(485) A mhéid a bhaineann leis an gcéad chur chuige (anailís chomparáideach), tá amhras mór ar an gCoimisiún an féidir faoi láthair tagarmharc iomchuí a shainiú chun fíorphraghas margaidh a shuí le haghaidh seirbhísí a sholáthraíonn aerfoirt. Measann sé dá bhrí sin gurb é an anailís brabúsachta incrimintí an cur chuige is iomchuí chun measúnú a dhéanamh ar na socruithe a thugann aerfoirt i gcrích le haerlínte aonair ⁽¹²⁹⁾.

(486) Measann an Coimisiún gurb iomchuí a athdhearbhú i gcomhthéacs na hanailíse sin gur iarradh ar an bhFrainc agus ar na páirtithe leasmhara, tar éis Threoirlínte 2014 a ghlacadh, barúlacha a chur isteach faoi chur i bhfeidhm na dTreoirlínte sin maidir leis an gcás seo.

(487) Ba cheart a thabhairt faoi deara ina leith sin, go ginearálta, go bhféadfaidh cur i bhfeidhm thástáil MEO bunaithe ar an meánphraghas a breathnaíodh i margaí comhchosúla eile (anailís chomparáideach) a bheith úsáideach i gcás inar féidir margadhphraghas a shainaithint nó a oibriú amach go réasúnach as táscairí eile margaidh. Ní fhéadann an modh sin a bheith chomh hábhartha céanna i gcás seirbhísí aerfoirt, áfach. Is gnách an struchtúr costas agus ioncam a bheith éagsúil go mór ó aerfort amháin go haerfort eile. Braitheann na costais agus na hioncaim sin ar staid forbartha an aerfoirt, ar tharraingteacht a cheantair, ar an líon aerlínte a oibríonn ón aerfort nó chuige, ar an acmhainneacht tráchta paisinéirí atá ar fáil, ar staid an bhonneagair agus an chreata rialála, a d'fhéadfaidh a bheith éagsúil ó Bhallstát amháin go Ballstát eile, agus ar fhiachais agus oibleagáidí stairiúla an aerfoirt ⁽¹³⁰⁾.

(488) Thairis sin, fágann léirscaoileadh an mhargaidh iompair aeir go mbíonn aon anailís nach bhfuil inti ach anailís chomparáideach níos casta. Mar a léirítear go maith leis an gcás seo, ní gá go bhfuil socruithe tráchtála idir aerfoirt agus aerlínte bunaithe ar liosta de phraghsanna poiblí as seirbhísí aonair. Tá éagsúlacht mhór sna caidrimh thráchtála sin. Áirítear orthu comhroinnt rioscaí i dtéarmaí tráchta agus aon dlíteanas tráchtála agus airgeadais gaolmhar, úsáid ghinearálaithe sársaí dreasachta (i bhfoirm lascainí atá nasctha leis an líon bealaí nó paisinéirí arna n-iompar, mar shampla), agus éagsúlachtaí sa scaipeadh rioscaí le himeacht théarma na gcomhaontuithe. Dá thoradh sin, is deacair comparáid a dhéanamh idir idirbhearta bunaithe ar phraghas in aghaidh na huainíochta nó in aghaidh an phaisinéara.

⁽¹²⁶⁾ Mír 53 de Threoirlínte 2014.

⁽¹²⁷⁾ Féach an breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, a luaitear thuas i bhfonóta 53, mír 143.

⁽¹²⁸⁾ Féach an breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, a luaitear thuas i bhfonóta 53, mír 145.

⁽¹²⁹⁾ Treoirlínte 2014, pointí 59 agus 61.

⁽¹³⁰⁾ Féach Cinneadh 2011/60/AE ón gCoimisiún an 27 Eanáir 2010 maidir le Státchabhair C 12/08 — An tSlóvaic — Comhaontú idir Aerfort na Brataisláve agus Ryanair, aithrisí 88 agus 89 (IO L 27, 1.2.2011, lch. 24).

- (489) Measann Ryanair gur féidir tástáil MEO a chur i bhfeidhm trí anailís chomparáideach a dhéanamh ag úsáid aerfoirt Eorpacha áirithe mar thagarmharc. Ina leith sin, creideann sé go bhfuil aerfoirt Eorpacha áirithe in-ionadaitheach le haghaidh aerfort La Rochelle mar gheall ar a gcosúlachtaí agus sholáthair sé an staidéar a thiomsaigh Oxera ⁽¹³¹⁾ an 1 Meitheamh 2012 ina ndéantar comparáid idir na muirir aerfoirt a íocann Ryanair ag aerfort La Rochelle agus na muirir aerfoirt a íoctar ag na haerfoirt úd a mheasann sé a bheith inchomparáide. Tagann sé ar an gconclúid nach bhfuil na muirir a íoctar ag aerfort La Rochelle mórán níos ísle. Sholáthair Ryanair aguisín a ghabhann le staidéar an 1 Meitheamh 2012 ⁽¹³²⁾ freisin chun na híocaíochtaí a fuair Ryanair/AMS faoi na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a chur san áireamh.
- (490) Tá modh comparáideach neamhphraiticiúil sa chás seo ar aon nós, áfach. Mar a chruthaítear thuas, is pacáistí casta iad na hidirbhearta bhfuil anailís le déanamh orthu ina bhfuil comhaontú seirbhísí aerfoirt agus comhaontú seirbhísí margaíochta (agus iad comhcheangailte uaireanta laistigh den mheán dlíthiúil céanna). Baineann na hidirbhearta sin le roinnt ‘praghsanna’, mar atá na muirir aerfoirt éagsúla, praghas na seirbhísí láimhseála ar an talamh agus praghas na seirbhísí margaíochta, a mbraitheann cuid díobh ar an líon paisinéirí agus cuid eile ar ghluaiseachtaí aerárthaí, agus a bhfuil méideanna seasta i gcuid eile. As gach ceann de na hidirbhearta sin, dá bhrí sin, leanann tacar casta sreafaí airgeadais idir oibreoir an aerfoirt agus an aerlíne agus a fochuideachtaí, ina gcuimsítear an t-ioncam ó na muirir aerfoirt, ioncam atá nasctha leis na seirbhísí láimhseála ar an talamh agus ioncam atá nasctha leis na seirbhísí margaíochta.
- (491) Leis an anailís a d’ullmhaigh Oxera agus a chuir Ryanair isteach an 10 Aibreán 2015 (leasú ar staidéar an 1 Meitheamh 2012), léirítear na mórdheacrachtaí a bhaineann le comparáid iomchuí idir muirir aerfoirt agus tacaíocht mhargaíochta do Ryanair ag na haerfoirt éagsúla a shuí.
- (492) Ar an gcéad dul síos, sonraítear le staidéar Oxera féin ‘nach féidir aerfoirt chomparáideacha a shainathint a úsáideann Ryanair agus atá comhchosúil le chéile ina ngnéithe féideartha uile, agus ar dócha freisin go bhfeidhmeoidh siad ar an gcaoi a bhfeidhmíonn aerfoirt is oibreoirí sa gheilleagar margaidh iad. Is é an cur chuige a glacadh, dá bhrí sin, raon aerfort comparáideach atá comhchosúil le haerfort La Rochelle a shainathint ar bhonn gnéithe éagsúla’ ⁽¹³³⁾. Sa chás seo, tugann an Coimisiún dá aire, cé go n-áirítear ceann amháin de na seacht gcritéar a liostaítear i bpointe 60 de Threoirlínte 2014 i ngach ceann de na critéir roghnúcháin le haghaidh na gcúig aerfort a breithníodh ⁽¹³⁴⁾, go dtugann sé dá aire mar sin féin nach bhfuil na haerfoirt chomparáideacha comhchosúil le haerfort La Rochelle ach i ndáil le ceann nó dhó de na seacht gcritéar. Thairis sin, ní sholáthraíonn ach aerfoirt Grenoble (GNB) agus Maastricht (MST) tagarmharc a bhaineann go sonrach le hoibriú aerfort La Rochelle, is é sin líon paisinéirí agus méid oibriúcháin Ryanair ag na haerfoirt sin. Na haerfoirt eile a ndearnadh scrúdú orthu, roghnaíodh iad ar bhonn critéir (amhail an córas úinéireachta, cistiú poiblí a bheith ann nó OTI an réigiúin, nó an sciar d’iompróirí ísealchostais) nach bhfuil leordhóthanach astu féin, ó tharla a nasc le tomhas costas agus ioncam gach aerfoirt a bheith ró-chaol, chun bheith ina mbonn don leibhéal muirear aerfoirt agus seirbhísí margaíochta a úsáidtear sa chleachtas tagarmharcála. Ceistíonn an Coimisiún, dá bhrí sin, an bhfuil an sampla roghnaithe d’aerfoirt chomparáideacha ionadaíoch.
- Ar an dara dul síos, léiríonn na figiúirí a chuir Oxera i láthair go bhfuil éagsúlacht mhór sna glanmhuirir a íocann Ryanair ag na haerfoirt éagsúla a roghnaíodh le haghaidh na comparáide. Ina staidéar, ríomh Oxera an leibhéal muirear aerfoirt a íocann Ryanair leis na cúig aerfort sin glan ó gach ranníocaíocht mhargaíochta a íoctar le AMS agus Ryanair (rud a chiallaíonn go ndéantar comparáid sa staidéar idir na muirir aerfoirt a íocann Ryanair tar éis a ioncaim mhargaíochta a asbhaint). Léiríonn na figiúirí sin, áfach, go bhfuil éagsúlachtaí móra ann idir na haerfoirt chomparáideacha.
- Meán-ghlanmhuirir in aghaidh na huainíochta. Is éard atá sna meán-ghlanmhuirir in aghaidh na huainíochta a íocann Ryanair le La Rochelle [100; 150] % de na glanmhuirir a íocann Ryanair sna cúig aerfort chomparáideacha. Léiríonn an raon difríochta idir na luachanna, áfach, nach ann d’aon ghrúpa aonfhoirmeach aerfort comparáideach. Dá réir sin, ag brath ar an mbliaín, athraíonn na meán-ghlanmhuirir a íocann Ryanair le La Rochelle idir [-50; 0] % agus [150; 200] % de na meán-ghlanmhuirir a íocann Ryanair ag na haerfoirt a ndearna Oxera scrúdú orthu. Leis an raon difríochta sin léirítear go soiléir nach bhfuil an sampla a úsáideadh

⁽¹³¹⁾ Staidéar an 8.10.2012 arna dhéanamh ag Oxera, ‘Economic MEOP Assessment, La Rochelle Airport’.

⁽¹³²⁾ Leasú an 10.04.2015 ar staidéar an 1.6.2012 arna dhéanamh ag Oxera, ‘Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport’.

⁽¹³³⁾ Bunleagan sa chonradh: ‘it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics’. Anailís Oxera an 10.4.2015, lch. 3.

⁽¹³⁴⁾ Cnoc Mhuire (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) agus Maastricht (MST).

aonfhoirmeach ná ionadaíoch. Ar an gcaoi chéanna, i gcás aerfort ar leith, tá an méid glanmhuirear a íocann Ryanair thar a bheith athraitheach agus d'fhéadfadh méadú faoi thrí teacht air laistigh de bhliain, ar tuilleadh cruthúnais é nach féidir ná nach iomchuí comparáid idir glanmhuirir aerfoirt a shuí.

- Meán-ghlanmhuirir in aghaidh an phaisinéara. Mar is amhlaidh i gcás glanmhuirir in aghaidh na huainíochta, léirítear leis an raon difríochta idir luachanna nach féidir comparáid chobhsaí ná réasúnach a dhéanamh le sampla aerfort Oxera. Ag brath ar an mbliain, athraíonn an meán-ghlanmhuirear a íocann Ryanair le La Rochelle idir [-50; 0] % agus [150; 200] % den mheán-ghlanmhuirear a íocann Ryanair ag na haerfoirt a roghnaigh Oxera, agus d'fhéadfadh méadú faoi thrí teacht ar na glanmhuirir in aghaidh an phaisinéara a íocann Ryanair ag aon aerfort ar leith ag brath ar an mbliain.

(493) Tá sé léiritheach nach ndearna Ryanair ná Oxera iarracht margadhphraghas a chinneadh a chomhfhreagródh, i gcás sampla aerfort atá incomparáide le La Rochelle, do ghlanphraghas na muirear aerfoirt (muirir aerfoirt lúide tacaíocht mhargaíochta). Dá bhféadfaí margadhphraghas a chinneadh de bharr comparáid den sórt sin, is cinnte go dtabharfadh an taithí atá ag Ryanair le go leor aerfoirt Eorpacha caoi don suí sin.

(494) Ar deireadh, á ghlacadh leis go bhféadfaí a shuí, bunaithe ar anailís chomparáideach bhailí, go raibh na 'praghsanna' a cuireadh i bhfeidhm sna hidirbhearta éagsúla a chumhdaítear leis an measúnú seo ní b'airde ná na 'margadhphraghsanna' a suíodh ag úsáid an tsampla d'idirbhearta comparáide nó comhionann leo, ní fhéadfadh an Coimisiún teacht ar an gconclúid mar sin féin gur chomhfhreagair na idirbhearta sin don mhargadhphraghas dá mba amhlaidh go bhféadfadh coinne a bheith ag oibreoir an aerfoirt leis, ar a dtabhairt i gcrích, go dtiocfadh costais incriminteacha astu a bheadh ní b'airde ná na hioncaim incriminteacha. Ní bheadh suim ag MEO earraí ná seirbhísí a thairiscint ar an 'margadhphraghas' dá mbeadh caillteanas incriminteach mar thoradh air sin ⁽¹³⁵⁾.

(495) Ina fhianaise sin uile thuas, measann an Coimisiún, i ndáil leis an gcur chuige a mholtar go ginearálta i dTreoirlínte 2014 chun tástáil MEO a chur i bhfeidhm maidir leis na caidrimh idir aerfoirt agus aerlínte, is é sin anailís brabúsachta incrimintí, nach mór é a chur i bhfeidhm maidir leis an gcás seo. Tá údar leis an gcur chuige sin de bharr go bhféadfadh leas oibiachtúil a bheith ag oibreoir aerfoirt i dtabhairt i gcrích idirbhirt le haerlíne i gcás ina bhféadfadh coinne réasúnach a bheith aige leis go gcuirfeadh an t-idirbheart sin feabhas ar a bhrabúis (nó go laghdódh sé a chaillteanas) i gcomparáid le cás frithfhórasach nach ndéanfaí an t-idirbheart sin a thabhairt i gcrích ann ⁽¹³⁶⁾, gan beann ar aon chomparáid leis na coinníollacha a thairgtear d'aerlínte eile nó leis na coinníollacha a thairgeann oibreoirí aerfoirt eile.

(3) Na tairbhí ionchasacha a d'fhéadfadh a bheith curtha san áireamh ag MEO agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta á síníú aige le haerlínte

(496) Tá sé soiléir ón méid uile thuas, chun tástáil MEO a chur i bhfeidhm, nach mór measúnú a dhéanamh ar iompar CCI i ndáil le hiompar MEO hipitéisigh a bheadh ag oibriú aerfort La Rochelle ina ionad. Ní mór measúnú a dhéanamh ar na comhaontuithe seirbhísí margaíochta atá i gceist i gcomhpháirt leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt comhfhreagracha, i gcás inar idirbheart aonair iad (féach aithris 464 le haghaidh na gcrítear measúnaithe) ⁽¹³⁷⁾. Thairis sin, mar a léirítear in aithris 481, cé nár chuid d'idirbheart aonair in éineacht le comhaontú seirbhísí margaíochta iad roinnt comhaontuithe seirbhísí margaíochta, déanfar measúnú orthu mar sin féin agus na hioncaim a ghin an comhaontú seirbhísí aerfoirt i bhfeidhm á gcur san áireamh, chun brabúsacht an chomhaontaithe seirbhísí margaíochta i gceist a thomhas.

(497) Agus anailís á déanamh ar na hidirbhearta a liostaítear i dTábla 14, ba cheart a chinneadh cé na tairbhí as na seirbhísí margaíochta a bhféadfadh coinne a bheith ag an MEO hipitéiseach sin leo agus ionchas na mbrabús dá spreagadh. Tionchar ginearálta seirbhísí den sórt sin ar thurasóireacht agus gníomhaíocht eacnamaíoch an réigiúin, níor cheart é a chur san áireamh san anailís sin. Ní fhéadfaí ach éifeachtaí na seirbhísí sin ar bhrabúsacht an aerfoirt a bhreithniú, mar is iad sin amháin a chuirfeadh MEO hipitéiseach a úsáidtear san anailís seo san áireamh ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ An breithiúnas in *Ryanair DAC v An Coimisiún*, T-165/15, a luaitear thuas i bhfonóta 53, míreanna 176 go 178.

⁽¹³⁶⁾ I bhfocail eile, más deimhneach an bhrabúsacht incriminteach lena bhfuil coinne ón idirbheart sin.

⁽¹³⁷⁾ Ní mór anailís a dhéanamh ar chomhaontú seirbhísí margaíochta áirithe in éineacht leis an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt comhfhreagrach amháil agus dá mba idirbheart aonair iad. Dá réir sin, tá an oiread chéanna idirbheart aonair ar leithligh ann agus atá 'péirí' de chomhaontuithe seirbhísí margaíochta agus comhaontuithe seirbhísí aerfoirt.

⁽¹³⁸⁾ Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach, dá dtagraítear i bhfonóta 71 mír 77.

- (498) Cé nár cruthaíodh tionchar na seirbhísí margaíochta, níl sé doshamhlaithe go bhféadfaidís borradh beag a chur faoi thrácht paisinéirí ar na haerbhealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt comhfhreagracha, ó tharla go bhfuil siad ceaptha na bealaí sin a chur chun cinn. Léirigh Ryanair, áfach, nach raibh ach tionchar an-bheag ar lódfhachtóir a aerárthaí de bharr comhaontú seirbhísí margaíochta a bheith ann, ó tharla gur coigeartaíodh na gníomhaíochtaí bainistíochta toraidh (praghsanna a choigeartú i leith éilimh) chun na spriocanna lódfhachtóra a bhaint amach ⁽¹³⁹⁾. Níor dheimhnigh Ryanair dá réir sin tionchar na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta ar an méadú ar an líon paisinéirí. Dá bhrí sin, is cosúil gurb é príomhthionchar na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta go spreagtar Ryanair eitiltí a oibriú chuig aerfort La Rochelle.
- (499) MEO hipitéiseach a bheadh ag oibriú aerfort La Rochelle in ionad CCI, ba cheart a chinneadh an bhféadfadh coinne réasúnach a bheith aige le tairbhí seachas iad siúd a leanann as an éifeacht dhearfach ar oscailt na mbealaí a chumhdaítear leis an gcomhaontú seirbhísí margaíochta, ar a gcoinneáil ar bun agus ar thrácht paisinéirí orthu le haghaidh thréimhse oibriúcháin na mbealaí sin, mar a leagtar amach sa chomhaontú seirbhísí margaíochta nó sa chomhaontú seirbhísí aerfoirt, agus an bhféadfadh sé na tairbhí sin a chainníochtú.
- (500) Thacaigh Ryanair leis an hipitéis sin i staidéar an 17 Eanáir 2014 leis. Tá an staidéar sin bunaithe ar an teoiric go bhféadfadh seirbhísí margaíochta arna gceannach ag oibreoir aerfoirt, amhail CCI, cuidiú le feabhas a chur ar bhranda an aerfoirt agus, dá thoradh sin, an líon paisinéirí a úsáideann an t-aerfort sin a mhéadú go buan, ní hamháin an líon paisinéirí ar na bealaí a chumhdaítear leis an gcomhaontú seirbhísí margaíochta agus leis an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt le himeacht thréimhse oibriúcháin na mbealaí sin, mar a leagtar amach sna comhaontuithe sin. Go sonrach, shuigh Ryanair ina staidéar go bhféadfadh tionchar dearfach marthanach a bheith ag na seirbhísí margaíochta sin ar thrácht paisinéirí ag an aerfort, fiú tar éis don chomhaontú seirbhísí margaíochta dul in éag.
- (501) Ba cheart a thabhairt faoi deara ar dtús nach bhfuil dada sa chás seo a thabharfadh le fios, nuair a síníodh na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a chumhdaítear leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil, gur bhreithnigh CCI in aon chor nó gur chainníochtaigh sé fiú amháin aon éifeacht dhearfach ag na comhaontuithe seirbhísí margaíochta lasmuigh de na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe sin nó, i dtéarmaí ama, lasmuigh de thréimhse oibriúcháin na mbealaí i gceist. Thairis sin, níor mhol an Fhrainc ná CCI aon mhodh chun meastachán a dhéanamh ar an luach féideartha a d'fhéadfadh MEO hipitéiseach a bheadh ag oibriú aerfort La Rochelle in ionad CCI a shannadh do na héifeachtaí sin nuair a bheadh measúnú á dhéanamh aige ar cé acu a dhéanadh nó nach ndéanadh sé comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus comhaontuithe seirbhísí aerfoirt. Ar deireadh, bhí na seirbhísí margaíochta a ceannaíodh ó Ryanair/AMS dírithe go príomha ar dhaoine ar dócha go n-úsáidfí na haerbhealaí dá dtagraítear sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta.
- (502) An chonclúid seo a leagtar síos le haghaidh na gcomhaontuithe arna dtabhairt i gcrích le Ryanair agus AMS, tá feidhm aici freisin maidir leis an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt agus seirbhísí margaíochta le Jet2, ar na cúiseanna céanna.
- (503) Thairis sin, táthar go mór in amhras maidir lena mharthanaí a bheadh na héifeachtaí sin. Is féidir go raibh an fhógraíocht maidir le La Rochelle agus a réigiún ar shuíomh gréasáin Ryanair ina spreagadh do dhaoine a thug cuairt ar an suíomh gréasáin ticéid Ryanair chuig La Rochelle a cheannach tráth a cuireadh an fhógraíocht sin ann den chéad uair nó díreach ina dhiaidh. Ní dócha, áfach, gur mhair éifeacht na fógraíochta sin ar chuairoteoirí i bhfad nó go raibh tionchar aici ar a gceannacháin ticéad ar feadh tréimhse ab fhaide ná cúpla seachtain tar éis di a bheith curtha ar shuíomh gréasáin Ryanair. Is dócha go mbeidh éifeacht mharthanach ag feachtas fógraíochta i gcás ina mbainfidh na gníomhaíochtaí bolscaireachta le ceann amháin nó níos mó de na meáin fógraíochta a bhfuil tomhaltóirí nochta go tráthrialta dóibh le himeacht tréimhse áirithe. Feachtas fógraíochta ar stáisiúin teilifíse agus raidió príomhshrutha, sraith suíomhanna gréasáin agus/nó cláir éagsúla fógraí ar taispeáint amuigh faoin aer nó in áiteanna poiblí, mar shampla, d'fhéadfadh éifeacht mharthanach a bheith acu má bhíonn tomhaltóirí nochta do na meáin sin go tráthrialta. Gníomhaíochtaí bolscaireachta atá teoranta do leathanaigh áirithe ar shuíomh gréasáin Ryanair, áfach, ní móide go mbeadh éifeacht acu a mhairfeadh mórán ní b'fhaide ná deireadh an fheachtais cur chun cinn. Is rídhócha nach dtabharfadh formhór na ndaoine cuairt ar shuíomh gréasáin Ryanair minic go leor chun go rachadh an fhógraíocht le haghaidh an réigiúin sin i bhfeidhm i bhfad orthu.
- (504) Níor sholáthair an Fhrainc ná CCI aon fhaisnéis le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil a bhréagnódh an bharúil sin. Is maith mar a thacaíonn dhá thoisc leis an mbarúil sin.

⁽¹³⁹⁾ Aighneachtaí an 15.12.2009, an 13.6.2014 agus an 29.3.2019 go háirithe.

- (505) Ar an gcéad dul síos, is le leathanach baile shuíomh gréasáin Ryanair a bhain cuid de na hoibríochtaí margaíochta dá dtagraítear sna comhaontuithe a tugadh i gcrích le Ryanair/AMS sa chéad chás. Sna seirbhísí bhí, go simplí, nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag CCI nár mhair go minic ach ar feadh tréimhsí ama teoranta nó an-ghearr:
- Gan tréimhse taispeána le haghaidh na nasc dá dtagraítear i gcomhaontuithe A agus B;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar feadh 56 lá in aghaidh na bliana ar feadh 3 bliana de réir chomhaontú C;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar feadh 212 lá in aghaidh na bliana ar feadh 3 bliana de réir chomhaontú D; ach i gcás 2007 laghdaítear an tréimhse taispeána go 45 lá de réir chomhaontú E lena leasaítear comhaontú D;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair sa Ríocht Aontaithe ar feadh 22 lá in aghaidh na bliana ar feadh 3 bliana faoi chomhaontú G;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair san Ísiltír/sa Bheilg ar feadh 95 lá sa chéad bhliain agus ar feadh 160 lá sa dara agus sa tríú bliain faoi chomhaontú H;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair in Éirinn ar feadh 200 lá in aghaidh na bliana ar feadh 3 bliana faoi chomhaontú I;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair sa Bheilg ar feadh 10 lá in aghaidh na bliana ar feadh 3 bliana faoi chomhaontú J;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair in Éirinn, san Iorua agus san Ísiltír ar feadh 90 lá agus ar a shuíomh gréasáin sa Ríocht Aontaithe ar feadh 50 lá in aghaidh na bliana ar feadh 3 bliana faoi chomhaontú K;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair in Éirinn ar feadh 70 lá faoi chomhaontú L;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair sa Phortaingéil ar feadh 365 lá faoi chomhaontú M ar feadh tréimhse 2 bhliain;
 - An nasc urraithe a bheith ar taispeánt ar shuíomh gréasáin Ryanair san Iorua ar feadh 6 seachtaine (thart ar 42 lá) sa chéad bhliain agus ar feadh 4 seachtaine (i.e. 24 lá) sa dara agus sa tríú bliain de réir chomhaontú N.
- (506) Mar gheall ar na gníomhaíochtaí sin a bheith ina ngníomhaíochtaí bolscaireachta (nasc aonair a bheith ann agus gan ach luach teoranta bolscaireachta a bheith aige), saolré ghearr na ngníomhaíochtaí sin agus minicíocht chorrach a dtaispeána le linn na tréimhse i gceist (ós amhlaidh nár cuireadh ach bealach Porto chun cinn go leanúnach ar feadh 2 bhliain), bheadh éifeacht na ngníomhaíochtaí sin teoranta go mór ar a gcríochnú dóibh, go háirithe ó tharla go raibh siad teoranta do shuíomh gréasáin Ryanair ina aonair agus nár taispeánadh ar aon mheán eile iad. I bhfocail eile, níor dhócha go rachadh an fhógraíocht i gceist i bhfeidhm ar feadh i bhfad ar na daoine a bhí nochta do na gníomhaíochtaí bolscaireachta sin agus níor dhócha go gcuirfidís spéis mharthanach in La Rochelle agus a réigiún dá mbarr.
- (507) Ar an dara dul síos, is le leathanaigh shuíomh gréasáin Ryanair lena gcumhdaítear La Rochelle mar cheann scríbe agus leis na leathanaigh sin amháin a bhain na gníomhaíochtaí margaíochta eile dá bhforáiltear sna comhaontuithe a tugadh i gcrích le Ryanair/AMS. Mar riail ghinearálta, déantar an cineál deireanach gníomhaíochta bolscaireachta sin a spriocdhíriú ar phobal meán atá teoranta de réir sainmhínithe, gan iad a bheith nochta go minic don fhógraíocht. Thairis sin, maidir leis an leathanach sin de shuíomh gréasáin Ryanair a bhaineann le La Rochelle mar cheann scríbe, is lú an seans go dtabharfar cuairt air sin ná ar leathanach baile an tsuímh ghréasáin, óir tá sé tiomnaithe do cheann scríbe sonrach de chuid Ryanair agus ní dá ghníomhaíochtaí uile. Dá réir sin, i bhfianaise a ísle atá an dóchúlacht go dtabharfaí cuairteanna go minic ar an leathanach sin de shuíomh gréasáin Ryanair a bhaineann le La Rochelle mar cheann scríbe, ní dócha go bhfanadh na nithe is díol spéise in La Rochelle agus ina réigiún i bhfad i gcuimhne na ndaoine a bhfuil rochtain acu ar an leathanach sin mar thoradh ar na gníomhaíochtaí bolscaireachta atá ar taispeánt ann. Thairis sin, an chuid is mó den am a fhaightear rochtain ar leathanach sin de shuíomh gréasáin Ryanair a bhaineann le La Rochelle, is rídhócha gur mar gheall ar an spéis a d'fhéadfadh a bheith ag duine sa cheann scríbe sin nó i seirbhísí Ryanair chuige. Dá bhrí sin, ní dócha go nginfidh an fhógraíocht ar an leathanach sin spéis nua sa cheann scríbe sin i measc daoine nach bhfuil ar an eolas faoin gceann scríbe nó nach bhfuil spéis acu ann cheana.
- (508) Ina leith sin, na comhaontuithe seirbhísí margaíochta arna dtabhairt i gcrích idir fiontair phríobháideacha neamh-aerfoirt (fruiliú gluaisteán, gníomhaíochtaí turasóireachta áitiúla) agus AMS a chuir Ryanair isteach, is léiritheach go bhfaigheann siad a luach margaíochta ón bhféidearthacht go ndíolfai earraí nó seirbhísí le paisinéirí a thaistealaíonn le Ryanair. Sainaithnítear taistealaithe ionchasacha mar dhaoine ar dócha go dtaistealóidh siad chuig aerfort cinn scríbe arna shainiú go soiléir tar éis dóibh cuairt a thabhairt ar shuíomh gréasáin Ryanair (ticéad a cheannach, cuardach a dhéanamh ar eitiltí atá le fáil, etc.) agus spriocdhírítear teachtaireachtaí margaíochta orthu dá bhrí sin a spreagann iad chun earraí nó seirbhísí a cheannach ag an aerfort is ceann scríbe dóibh. Tá luach seirbhísí margaíochta Ryanair bunaithe ar an gcumas spriocdhíriú ar chustaiméirí Ryanair a bhfuil an t-aerfort is ceann scríbe dóibh roghnaithe acu cheana nó a léiríonn a gcuid ar shuíomh gréasáin Ryanair gur dócha go roghnóidh siad

aerfort cinn scríbe sonrach, chun spreagadh dóibh seirbhís turasóireachta a cheannach ag a gceann scríbe deiridh. An fhéidearthacht go bhféadfadh an mhargaíocht a thairgeann AMS ar shuíomh gréasáin Ryanair a bheith luachmhar d'fhiontair tríú páirtí áirithe a bhfuil leas acu in earraí nó seirbhísí a dhíol le custaiméirí Ryanair, amhail cuideachta fruilithe gluaistean nó soláthraí réigiúnach spaisteoireachta, ní chuireann an Coimisiún as an áireamh í. Ní hamhlaidh sin, áfach, i gcás oibreoir aerfoirt ar mian leis go dtiocfaidh méadú marthanach ar an líon paisinéirí a úsáideann an t-aerfort. Mar a mhínítear in aithris 501, daoine a bhreathnaíonn ar leathanach sin de shuíomh gréasáin Ryanair a bhaineann le La Rochelle, is rídhócha go bhfuil spéis ionchasach acu cheana sa cheann scríbe sin nó i seirbhísí Ryanair chuige. Dá réir sin, i gcás CCI, éifeacht na ngníomhaíochtaí margaíochta a dhéantar ar na leathanaigh sin de shuíomh gréasáin Ryanair lena gcumhdaítear La Rochelle mar cheann scríbe, i dtéarmaí paisinéirí a tharraingt, is fíor-iseal í nó ní ann di fiú.

- (509) Dá thoradh sin, cé go bhféadfadh sé gur mhéadaigh na seirbhísí margaíochta an trácht paisinéirí ar na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta i gcaitheamh thréimhse na seirbhísí sin, is rídhócha gur éifeacht nialasach nó dhiomaibhseach a bhí ann i ndiaidh na thréimhse sin nó ar bhealaí eile.
- (510) Léirítear freisin le staidéir Ryanair an 17 agus an 31 Eanáir 2014 go raibh an dóchúlacht go mbeadh tairbhí na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta le baint lasmuigh de na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe nó go mairfidís ní b'fhaide ná thréimhse oibriúcháin na mbealaí sin, mar a leagtar amach sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus sna comhaontuithe seirbhísí aerfoirt, ina dtairbhí an-bheag agus nárbh fhéidir iad a chainníochtú ar leibhéal iontaofachta a mheasfadh MEO stuama a bheith leordhóthanach.
- (511) Dá réir sin, léiríonn staidéar Ryanair an 17 Eanáir 2014, mar shampla, gur 'neamhchinnte ó nádúr iad na brabúis incriminteacha na todhchaí tar éis don Chomhaontú Seirbhíse Aerfoirt dul in éag' ⁽¹⁴⁰⁾. Thairis sin, moltar dhá mhodh sa staidéar sin chun measúnú *ex ante* a dhéanamh ar éifeachtaí dearfacha comhaontuithe seirbhísí margaíochta: cur chuige 'sreafa airgid' agus cur chuige 'caipitliúcháin'.
- (512) Is é atá i gceist leis an gcur chuige 'sreafa airgid' measúnú a dhéanamh ar thairbhí na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta agus na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt i bhfoirm ioncam todhchaí arna nginiúint ag na seirbhísí margaíochta agus ag an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt d'oibreoir an aerfoirt, lúide costais chomhfhreagracha. Sa chur chuige caipitliúcháin, is mar shócmhainn dholáimhsithe, a fuarthas ar an bpraghas a leagtar síos sa chomhaontú seirbhísí margaíochta, a dhéileáiltear leis an bhfeabhas ar bhranda an aerfoirt trí na seirbhísí margaíochta.
- (513) Leis an staidéar, áfach, léirítear a fhairsinge atá na deacrachtaí a eascraíonn as an gcur chuige caipitliúcháin, le heaspa iontaofachta na dtorthaí a d'fhéadfadh teacht as an modh sin á léiriú dá réir, agus is é an cur chuige sreafa airgid is fearr leis an staidéar féin. Go sonrach, luaitear sa staidéar: 'Níor cheart ach an cion den chaiteachas margaíochta is inchurtha i leith bonn sócmhainní dolaímhsithe aerfoirt a chur san áireamh sa chur chuige caipitliúcháin. D'fhéadfadh sé a bheith deacair a shainaithint, áfach, cén cion den chaiteachas margaíochta atá spriocdhírthe ar ioncaim thodhchaí a bhfuil coinne leo a ghiniúint don aerfort (i.e. infheistíocht i mbonn sócmhainní dolaímhsithe aerfoirt) seachas ioncaim reatha a ghiniúint don aerfort' ⁽¹⁴¹⁾. Mar a chuirtear i dtábhacht ann freisin, 'chun an cur chuige caipitliúcháin a chur chun feidhme, is gá meastachán a dhéanamh ar an meánfhad ama a bheadh aerfort in ann custaiméir a choinneáil mar gheall ar fheachtas margaíochta AMS. Sa chleachtas, bheadh sé an-deacair meastachán a dhéanamh ar an meánthréimhse coinneála custaiméara tar éis fheachtas AMS toisc nach bhfuil na sonraí leordhóthanach.' ⁽¹⁴²⁾.
- (514) Moladh cur i bhfeidhm praiticiúil an chur chuige sreafa airgid i staidéar Ryanair an 31 Eanáir 2014. Faoi gcur chuige sin, is mar 'luach intreach', arna ríomh ar dháta éaga an chomhaontaithe, a shloinntear tairbhí na seirbhísí margaíochta agus na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt a mhaireann tar éis don chomhaontú seirbhísí margaíochta dul in éag fiú. Tá an luach intreach sin bunaithe ar na brabúis incriminteacha lena bhfuil coinne ó na seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta i mbliain deiridh chur i bhfeidhm an chomhaontaithe

⁽¹⁴⁰⁾ Bunleagan sa chonradh: '... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain'.

⁽¹⁴¹⁾ Bunleagan sa chonradh: 'The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport'.

⁽¹⁴²⁾ Bunleagan sa chonradh: 'In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data'.

seirbhísí aerfoirt. Is é atá i gceist leis an modh sin an brabús incriminteach lena bhfuil coinne i mbliain deiridh chur i bhfeidhm an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt a réamh-mheas amach sa todhchaí le haghaidh na tréimhse céanna le téarma an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt, ach arna choigeartú i leith ráta fáis an mhargaidh iompair air san Eoraip agus i leith toisc dóchúlachta a mheastar a bheith ina léiriú ar acmhainneacht an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt agus an chomhaontaithe seirbhísí margaíochta rannchuidiú le brabúis an aerfoirt tar éis dóibh dul in éag. De réir staidéar an 31 Eanáir 2014, tá an acmhainneacht sin chun tairbhí marthanacha a chruthú ag brath ar thosca éagsúla, ‘... lena n-áirítear suntas méadaithe agus branda níos láidre, chomh maith le seachtrachtaí líonra agus paisinéirí athuaire ⁽¹⁴³⁾’, cé nach dtugtar mionsonraí maidir leis na tosca sin. Thairis sin, cuirtear ráta lascaine a léiríonn costais chaipitil san áireamh sa mhodh sin.

- (515) Toisc dóchúlachta 30 % a mholtar sa staidéar, a mheastar a bheith stuama. Staidéar thar a bheith teoiriciúil atá ann, áfach, nach soláthraíonn aon fhianaise dháiríre chainníochtúil ná cháilíochtúil le haghaidh na tosca sin. Níl sé bunaithe ar aon fhíoras a bhaineann le gníomhaíochtaí Ryanair, margaí iompair air ná seirbhísí aerfoirt chun bunús a thabhairt leis an ráta 30 % sin. Ní bhunaítear leis aon nasc idir an ráta sin agus na tosca a luaitear go fánach ann (suntas, branda láidir, seachtrachtaí líonra agus paisinéirí athuaire) agus a mheastar gurb iad is cúis le marthanacht thairbhí na seirbhísí aerfoirt agus na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta tar éis dóibh dul in éag. Ar deireadh, ní thagraítear ar aon bhealach ann d’inneachar sonrach na seirbhísí margaíochta dá ndéantar foráil sna comhaontuithe éagsúla le AMS agus anailís á déanamh ann ar a mhéid a d’fhéadfadh na seirbhísí sin tionchar a imirt ar na tosca thuasluaite.
- (516) Thairis sin, ní chruthaítear leis an staidéar go bhfuil aon dóchúlacht ann, ar dhul in éag comhaontaithe seirbhísí aerfoirt agus comhaontaithe seirbhísí margaíochta, go leanfar amach anseo de na brabúis a ghin na comhaontuithe sin d’oibreoir an aerfoirt i mbliain deiridh a gcur i bhfeidhm. Mar an gcéanna, ní sholáthraítear aon fhianaise leis gur táscaire úsáideach é ráta fáis an mhargaidh iompair air san Eoraip chun tionchar comhaontaithe seirbhísí aerfoirt agus comhaontaithe seirbhísí margaíochta a thomhas i gcás aerfort ar leith.
- (517) Dá bhrí sin, dá ríomhaí ‘luach intreach’ de réir an mhodha a mholann Ryanair, ba rídhócha nach gcuirfeadh MEO stuama san áireamh é agus cé acu a dhéanadh nó nach ndéanadh sé comhaontú á chinneadh aige.
- (518) Léirítear le staidéar an 31 Eanáir 2014 dá bhrí sin nach leanfadh ach torthaí an-neamhchinnte agus neamh-iontaofa as cur chuige ‘sreafa airgid’, mar an gcéanna leis an modh ‘caipitliúcháin’.
- (519) Thairis sin, níor sholáthair an Fhrainc ná aon tríú páirtí leasmhar aon fhianaise go mbaineann oibreoirí aerfoirt réigiúnaigh atá incomparáide le hoibreoir La Rochelle úsáid iarbhrí as an modh a chuireann Ryanair chun cinn sa staidéar, nó as aon mhodh eile arb é is aidhm dó na tairbhí a mhaireann tar éis do na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta dul in éag a chur san áireamh agus a chainníochtú. Níor thug an Fhrainc barúil fiú ar staidéir an 17 agus an 31 Eanáir 2014 agus dá réir sin ní dhearna sí na conclúidí iontu a fhormheas.
- (520) Thairis sin, mar a luaitear thuas, is soiléir go bhfuil na seirbhísí margaíochta spriocdhírthe ar dhaoine ar dócha go mbainfidh siad úsáid as na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta. Mura ndéantar na bealaí sin a athnuachan ar dhul in éag an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt, ní móide go mbeidh éifeacht dhearfach ar thrácht paisinéirí san aerfort ag na seirbhísí margaíochta a thuilleadh tar éis an dáta éaga. Is fíordheacair d’oibreoir aerfoirt measúnú a dhéanamh ar an dóchúlacht go leanfaidh aerlíne de bheith ag oibriú bealaigh tar éis don téarma ar thug sé gealltanais sa chomhaontú seirbhísí aerfoirt ina leith dul in éag. Is léir aerlínte ísealchostais, go háirithe, a bheith an-dinimiciúil i dtéarmaí bealaí a sheoladh agus a tharraingt siar. De réir staidéar a dhréachtaigh Oxera le haghaidh ACI Europe in 2011, dúnadh idir 15 % agus 20 % de na bealaí a bhí á n-oibriú ag aerfoirt Eorpacha ar ar thaisteal líon ba lú ná 5 mhilliún paisinéir ⁽¹⁴⁴⁾. Dá bhrí sin, i gcás ina ndéanfaidh MEO stuama idirbheart den sórt sin a raibh scrúdú á dhéanamh orthu sa nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil seo, ní fhéadfadh sé brath ar aerlíne a bheith toilteanach síneadh a chur le hoibriú an bhealaigh i gceist ar dhul in éag an chomhaontaithe.

⁽¹⁴³⁾ Bunleagan sa chonradh: ‘... including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger’.

⁽¹⁴⁴⁾ Staidéar an 15.9.2017 arna dhéanamh ag Oxera, *The continuing development of airport competition in Europe*, fíor 4.8, lch. 41. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>

- (521) Thairis sin, ba cheart a thabhairt faoi deara nach mbeidh luach intreach arna ríomh de réir an mhodha a mholann Ryanair i staidéar an 31 Eanáir 2014 ina luach deimhneach (agus nach mbeidh éifeacht dhearfach aige dá bhrí sin ar thoradh réamh-mheasta an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt agus an chomhaontaithe seirbhísí margaíochta) ach amháin i gcás inar brabús deimhneach a bheidh sa bhrabús incriminteach lena bhfuil coinne ó na comhaontaithe sin i mbliain deiridh chur i bhfeidhm an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt. Is é atá i gceist leis an modh sin an brabús incriminteach lena bhfuil coinne i mbliain deiridh chur i bhfeidhm an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt a réamh-mheas amach sa todhchaí trí dhá thoisc a chur i bhfeidhm. An chéad toisc is ea fás foriomlán an mhargaidh iompair aer san Eoraip agus léiríonn sé an fás tráchta a bhfuil coinne leis. An dara toisc is ea toisc 30 % atá ina neasléiriú ar an dóchúlacht go síneofar, de bharr na gcomhaontuithe atá le dul in éag, comhaontuithe comhchosúla amach anseo ar dócha go nginfidh siad sreabhadh airgid comhchosúil. Dá réir sin, más diúltach an brabús incriminteach todhchaí lena bhfuil coinne le haghaidh bhliain deiridh an chomhaontaithe seirbhísí aerfoirt, beidh an luach intreach diúltach freisin (nó nialasach ar a mhéid), rud a léiríonn an fíoras go dtiocfadh laghdú gach bliain ar bhrabúsacht an aerfoirt, mar a tharla i gcás na gcomhaontuithe a chuaigh in éag le déanaí, de dheasca comhaontuithe a bheadh comhchosúil leo.
- (522) Déantar plé an-ghairid ar an gcás sin i staidéar Ryanair an 31 Eanáir 2014, nach bhfaightear ach i bhfonóta, agus gan aon bharúil ná aon mhíniú ann: ‘... ní féidir aon luach intreach a ríomh más diúltach iad na brabúis incriminteacha glan ó íocaíochtaí AMS i mbliain deiridh na tréimhse i gceist’ ⁽¹⁴⁵⁾. Mar a léireofar níos faide anonn in aithrisí 580 go 642, áfach, sreafaí incriminteacha réamh-mheasta a bhfuil glanluach láithreach diúltach acu gach bliain, seachas díreach ar an iomlán, atá i gceist leis na comhaontuithe uile sa chás seo. Dá thoradh sin, i gcás na gcomhaontuithe sin, bheadh ‘luach intreach’ a ríomhfaí de réir an mhodha a mholann Ryanair ina luach nialasach nó diúltach fiú. Dá bhrí sin, dá gcuirfí luach intreach den sórt sin san áireamh, ní chaithfí amhras ar an gcinneadh go bhfuil buntáiste eacnamaíoch ag baint leis na comhaontuithe éagsúla.
- (523) Ar deireadh, i dtríú staidéar dar dáta an 26 Meán Fómhair 2014, d’athdhearbhaigh Ryanair go ngineann na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta brabúis incriminteacha agus iad i bhfeidhm agus luach intreach tar éis dóibh dul in éag. Dá bhrí sin, de réir Ryanair, má shínítear comhaontú tosaigh le Ryanair, is mó an seans go dtabharfar comhaontú nua i gcrích ar dhul in éag dó, le Ryanair nó le haerlínte eile. Thairis sin, is é an luach intreach a bhaineann leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta go dtiocfaidh méadú ar an trácht chuig an aerfort tar éis dóibh dul in éag, de thoradh cáil fheabhsaithe a bheith air. Cé go molann Ryanair modh chun tástáil eimpíreach a dhéanamh ar a hipitéisí, ní féidir leis é a chur chun feidhme toisc nach bhfuil na sonraí is gá aige. Ar deireadh, ní chuireann an tuarascáil san áireamh ina anailís na seacht trachtaí líonra a d’fhéadfadh a bheith ann.
- (524) Mar fhocal scoir, an t-aon tairbhe amháin a mbeadh coinne ag MEO stuama léi as comhaontú seirbhísí margaíochta, in éineacht le comhaontú seirbhísí aerfoirt, agus a chainníochtódh sé agus cinneadh á dhéanamh aige cé acu a dhéanfaidh nó nach ndéanfaidh sé comhaontú den sórt sin, is soiléir ón méid thuas gur dhá chineál tairbhe a bheadh ann: (i) ar thaobh amháin, an t-ionchas go mbeidh aerlínte ag oibriú eitiltí ag aerfort La Rochelle i gcomhréir leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a raibh dúil ag na haerlínte ina dtabhairt i gcrích de thoradh na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta, agus (ii) ar an taobh eile, éifeacht dhearfach imeallach ionchasach ag na seirbhísí margaíochta ar an líon paisinéirí a úsáideann na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe i gceist (spreagadh beag tráchta ar na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt comhfhreagracha). Mheasfaí aon tairbhe eile a bheith ró-neamhchinnte chun go mbreithneofaí í a bheith cainníochtaithe, agus níl dada ann a thabharfadh le fios gur chuir CCI san áireamh iad.
- (4) Cén tráthchlár a roghnódh MEO chun measúnú a dhéanamh ar na fiúntais a bhaineann le comhaontú seirbhísí aerfoirt agus/nó comhaontú seirbhísí margaíochta a shíniú?
- (525) Agus measúnú á dhéanamh aige ar na fiúntais a bhaineann le comhaontú seirbhísí aerfoirt agus/nó comhaontú seirbhísí margaíochta a dhéanamh, is é téarma na gcomhaontuithe i gceist a roghnódh MEO mar thráthchlár dá mheasúnú. I bhfocail eile, bheadh measúnú déanta aige ar na costais agus na hioncaim incriminteacha le haghaidh thréimhse chur i bhfeidhm na gcomhaontuithe sin.

⁽¹⁴⁵⁾ Staidéar an 31 Eanáir 2014, fonóta 17. Bunleagan sa chonradh: ‘... no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration’.

- (526) Ní cosúil go bhfuil aon údar le tréimhse is faide a roghnú. Ar na dátaí a síníodh na comhaontuithe, ní bheadh MEO stuama ag brath ar athnuachan na gcomhaontuithe sin ar dhul in éag dóibh, mar a míníodh in aithris 520, toisc go mbíonn aerlínte ísealchostais amhail Ryanair agus Jet2 an-dinimiciúil i dtéarmaí bealaí a sheoladh agus a tharraingt siar, nó minicíochtaí a mhéadú agus a laghdú.
- (527) Thairis sin, i gcás comhaontuithe áirithe, níorbh é an dáta a síníodh an comhaontú dáta tosaigh éifeachtach na ngníomhaíochtaí a chumhdaítear leis an gcomhaontú. Sa chás sin, is é an dáta tosaigh iarbhrí seachas dáta an tsínithe a úsáideadh mar phointe tosaigh, i gcásanna inar tháinig dáta an tsínithe roimh an dáta tosaigh iarbhrí ⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) I gcásanna nár oibrigh Ryanair bealaí áirithe ar feadh na tréimhse a chumhdaítear leis an gcomhaontú, tá measúnú MEO bunaithe ar ré sceidealaithe an chomhaontaithe ó tharla nárbh eol foirceannadh luath na gcomhaontuithe tráth a tugadh i gcrích iad ná nárbh fhéidir sin a thuair. Bhunódh oibreoir aerfoirt a réamhaisnéisí tráchta ar na gealltanais a thug Ryanair nuair a síníodh an conradh agus a bhí ceangailteach ar an gcuideachta.
- (529) Sa mhéid a leanas, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar na comhaontuithe a tugadh i gcrích le gach ceann de na haerlínte maidir le trácht, ioncain, agus costais incriminteacha i bhfianaise na dtóimhdí a rinneadh, sula gcuirfidh sé toradh na hanailíse ar na comhaontuithe sin i láthair.
- (5) Conclúidí maidir leis an modh ina gcuirfear tástáil an oibreora sa gheilleagar margaidh i bhfeidhm
- (530) Is soiléir ón méid uile thuas, chun tástáil MEO a chur i bhfeidhm maidir leis na bearta i gceist, nach mór don Choimisiún anailís a dhéanamh ar gach comhaontú seirbhísí margaíochta in éineacht leis an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt comhfhreagrach (an raibh an comhaontú deireanach sin mar chuid de thacar comhaontuithe a liostaítear i dTábla 14 nó an raibh sé i bhfeidhm tráth a tugadh an comhaontú margaíochta i gcrích agus sin an méid ⁽¹⁴⁷⁾) agus nach mór dó measúnú a dhéanamh cé acu a shíneadh nó nach síneadh MEO hipitéiseach na comhaontuithe sin, agus an t-ionchas go mbeidh brabúis ann go mbeidh sé ag oibriú aerfort La Rochelle in ionad CCI dá spreagadh. Chuige sin, an bhrabúsacht incriminteach a ndéanadh MEO measúnú uirthi tráth a síníodh iad, is gá í sin a chinneadh trí mheastachán a dhéanamh ar na nithe seo a leanas le haghaidh thréimhse iomlán chur i bhfeidhm na gcomhaontuithe:
- an trácht incriminteach todhchaí lena bhfuil coinne ó chur chun feidhme na gcomhaontuithe sin, agus éifeachtaí na seirbhísí margaíochta ar lódfhachtóirí na mbealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe á gcur san áireamh b'fhéidir;
 - na hioncain incriminteacha todhchaí lena bhfuil coinne ó chur chun feidhme na gcomhaontuithe sin, lena n-áirítear ioncam as muirir aerfoirt agus seirbhísí láimhseála ar an talamh, arna nginiúint ag na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe sin, chomh maith le hioncam seach-aerloingseoireachta as an trácht breise arna ghiniúint ag cur chun feidhme na gcomhaontuithe sin;
 - na costais incriminteacha todhchaí lena bhfuil coinne ó chur chun feidhme na gcomhaontuithe sin, lena n-áirítear costais oibriúcháin agus aon chostas infheistíochta incriminteach arna ghiniúint ag na bealaí a chumhdaítear leis na comhaontuithe sin, chomh maith le costais na seirbhísí margaíochta.
- (531) Leis na ríomhanna sin ba cheart na sreafaí bliantúla todhchaí a chomhfhreagraíonn don difríocht idir na hioncain agus na costais incriminteacha atá le lascainiú, más gá, a sholáthar trí bhíthin ráta a léiríonn an costas caipitil d'oibreoir an aerfoirt. Léiríonn glanluach láithreach (NPV) deimhneach i bprionsabal nach dtugann na comhaontuithe i gceist buntáiste eacnamaíoch, agus léiríonn glanluach láithreach diúltach gur ann do bhuntáiste den sórt sin.
- (532) Argóintí CCI agus Ryanair go bhfuil praghas na seirbhísí margaíochta arna gceannach ag CCI comhionann leis an bpraghas a d'fhéadfaí a mheas a bheith ina 'mhargadhphraghas' ar na seirbhísí sin nó go bhfuil sé níos lú ná an praghas sin, ba cheart a thabhairt faoi deara, sa mheasúnú seo, nach mbaineann siad le hábhar. Go deimhin, MEO hipitéiseach a bhfuil ionchas na mbrabús dá spreagadh, ní cheannódh sé seirbhísí den sórt sin, fiú ar phraghas a bheadh ní b'íse ná an 'margadhphraghas' nó cothrom leis, dá dtuairfadh sé go mbeadh na costais incriminteacha a thabhdh na comhaontuithe ní ba mhó, i dtéarmaí luacha lascainithe, ná na hioncain incriminteacha, d'ainneoin tionchar dearfach na seirbhísí sin ar na bealaí lena mbaineann. I gcás den sórt sin, ní bheadh sé toilteanach an 'margadhphraghas' a íoc agus dhéanadh sé cinneadh loighciúil dá bhrí sin déanamh d'uireasa na seirbhísí i gceist.

⁽¹⁴⁶⁾ Féach Tábla 9.

⁽¹⁴⁷⁾ Féach aithris 496.

(b) Breithnithe modheolaíochta maidir le hathchruthú pleananna gnó

- (533) Le linn an nós imeachta, d'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc meastacháin ar bhrabúsacht incriminteach agus ar chostais agus ioncaim incriminteacha le haghaidh na gcomhaontuithe éagsúla a tugadh i gcrích idir CCI agus Ryanair/AMS a chur faoina bhráid, a bhféadfadh sé go ndearnadh iad sular síníodh na comhaontuithe sin. Mar fhreagairt ar an iarraidh sin, luaigh an Fhrainc nach ndearna aerfort La Rochelle aon anailís sular síníodh na comhaontuithe margaíochta agus sholáthair sí, dá bhrí sin, athchruthú cúlghabhálach ar na pleananna gnó a chomhfhreagraíonn do gach ceann de na comhaontuithe seirbhísí margaíochta dá dtagraítear i dTábla 9, chomh maith le hathchruthú ar phlean gnó an chomhaontaithe a tugadh i gcrích le Jet2 (agus paraiméadair ábhartha na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt comhfhreagracha le haghaidh na hanailíse ar na comhaontuithe a síníodh leis an dá aerlíne sin á gcur san áireamh). Is é is cuspóir don anailís cúlghabhálach sin, áfach, an anailís airgeadais ba cheart a bheith déanta sular síníodh na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a mhacasamhlú, agus na sonraí a bhí ar fáil don aerfort an tráth sin á gcur san áireamh.

(1) An tsamhail a úsáidtear le haghaidh athchruthú pleananna gnó

- (534) D'athchruthaigh an Fhrainc na pleananna gnó go cúlghabhálach ag úsáid 'bonncháis' lena leagtar amach na toimhdí a dhéanadh oibreoir sa gheilleagar margaidh go réasúnach. Tá an anailís sin bunaithe ar thoirní tráchtá, lódfhachtóirí aerárthaigh, ioncaim aerloingseoireachta agus sheach-aerloingseoireachta in aghaidh an phaisinéara, costais oibriúcháin in aghaidh an phaisinéara, speansais mhargaíochta agus ré na gcomhaontuithe. Chun glanluach láithreach gach comhaontaithe a ríomh, d'athchruthaigh an Fhrainc plean gnó lena léirítear na míreanna ioncaim agus costais seo a leanas:

Tábla 15

An tsamhail a úsáidtear le haghaidh athchruthú na bpleananna gnó

Comhaontú [x]			
	Bliain N	Bliain N+1	Etc....
An líon uainíochtaí in aghaidh na bliana (a)	Féach comhaontú		
An líon suíochán aerárthaigh (b)	Féach roinn 7.2.1.5(b)(2) thíos		
An líon suíochán a chuirtear ar fáil (c)	$c=a*b*2$		
An meán-lódfhachtóir (d)	Féach roinn 7.2.1.5(b)(2) thíos		
An líon iomlán paisinéirí (isteach agus amach) (e)	$e=c*d$		
Muirear ar thuirlingt (f)	$f=a*$ muirear aonaid arna ghlacadh ag CCI nó arna áireamh sa chomhaontú seirbhísí aerfoirt		
Muirear páirceála aerárthaigh (g)	0 (féach roinn 7.2.1.5(b)(3) thíos		
Muirear soilsithe (h)	0 (féach roinn 7.2.1.5(b)(3) thíos		
Muirear do dhaoine faoi mhíchumas agus daoine a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe (i)	$i=e*$ muirear aonaid arna ghlacadh ag CCI nó arna áireamh sa chomhaontú seirbhísí aerfoirt/2		
Muirear paisinéara (j)	$j=e*$ muirear aonaid arna ghlacadh ag CCI nó arna áireamh sa chomhaontú seirbhísí aerfoirt/2		
Seirbhísí láimhseála ar an talamh (k)	0		
Ioncam aerloingseoireachta iomlán (l)	$l=f+g+h+i+j+k$		
Ioncaim sheach-aerloingseoireachta (m)	$m=e*$ corrlach incriminteach aonaid (féach roinn 7.2.1.5(b)(3) thíos		

Comhaontú [x]			
	Bliain N	Bliain N+1	Etc....
Ioncaim iomlána (n)	$n=l+m$		
Costais incriminteacha (o)	$o=e*\text{costas incriminteach aonaid}$ (féach roinn 7.2.1.5(b)(4) thíos)		
Costais mhargaíochta (p)	Féach comhaontú margaíochta		
Costais iomlána (q)	$q=o+p$		
Sreabhadh airgid incriminteach (r)	$r=n-q$		
Glanluach láithreach	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ I gcás inarb amhlaidh: — go dtagraíonn v do bhliain an chomhaontaithe i gceist, go gcomhfhreagraíonn $v=0$ do thús an chomhaontaithe, — go dtagraíonn u do ré iomlán an chomhaontaithe (i mblianta) — gurb é r_v an sreabhadh airgid incriminteach (r) le haghaidh bhliain (v) an chomhaontaithe — gurb é t an ráta lascaire roghnaithe (¹)		

(¹) I gcás gach comhaontaithe, chuir an Fhrainc ráta lascaire 6 % i bhfeidhm. Comhfhreagraíonn an ráta sin don ráta a mhol an Fhrainc i gcásanna comhchosúla ar iarradh ar an gCoimisiún cheana féin rialú a thabhairt ina leith (féach, mar shampla, cinneadh an Choimisiúin maidir le haerfort Pau, a luaitear thuas i bhfonóta 12). Ar an taobh eile, ós é a thagann as athchruthú an Choimisiúin ar phleananna gnó (sa bhonnchás) sreafaí incriminteacha bliantúla agus iad uile diúltach le linn na tréimhse a chumhdaítear, is gá glanluach láithreach an chomhaontaithe a bheith diúltach gan beann ar an ráta lascaire a úsáidtear.

- (535) Cé go measann an Coimisiún go ginearálta gur réasúnach iad na toimhdí a rinne an Fhrainc maidir le hioncam in aghaidh an phaisinéara agus ré na gcomhaontuithe, ní réasúnach ná réalaióch i gcónaí iad toimhdí eile a rinne an Fhrainc. Ar an gcéad dul síos, rinne an Fhrainc earráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na pleananna uile a athchruthaíodh (amhail costais oibriúcháin aerloingseoireachta incriminteacha a mheas faoina luach agus ranníocaíochtaí arna ndeonú ag údaráis áitiúla chun caiteachas margaíochta ginearálta a chumhdach a áireamh mar ioncam incriminteach). Ar an dara dul síos, mar a shuifear sa roinn maidir le measúnú aonair ar na comhaontuithe, anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na pleananna uile a d'athchruthaigh an Fhrainc, baineann fadhbanna modheolaíochta sonracha eile do phleananna gnó áirithe a athchruthaíodh.
- (536) Dá dheasca sin, rinne an Coimisiún a anailís féin trí chostais agus ioncaim incriminteacha na dtacar éagsúil comhaontuithe a athchruthú, i mbonnchás, mar a ríomhfaidh MEO *ex ante* iad, chun tástáil MEO a chur i bhfeidhm.
- (537) Rinne an Coimisiún anailís íogaireachta ar an mbealach a ríomhadh glanluach láithreach na gcomhaontuithe sin freisin trí chuid de na toimhdí a athrú. Chun déanamh amhlaidh, bhain an Coimisiún úsáid d'aon ghnó as toimhdí atá neamhréalaíoch de réir sainmhínte ar an ábhar nár úsáideadh ina bhonnchás iad (cás ina nglactar cur chuige fabhrach i leith na haerlíne cheana). Is an-íseal an dóchúlacht go dtarlóidh na toimhdí sin, nó na mórathruithe láithreacha ar bhainistíocht an aerfoirt a cheanglófaí leo (féach aithrisí 575 go 578). Is é an 'cás místuama' é ríomh an ghlanluacha láithreach mar thoradh ar an athrú ar na paraiméadair sin (ar ríibheag an seans freisin, ó thaobh staidrimh de, go dtarlóidís go comhuaineach) (féach aithrisí 574 go 578). In aon chás, bheadh an cas sin neamhréalaíoch go follasach d'infheisteoir réasúnach stuama nach mbeadh an dara rogha aige ach é a chur as an áireamh.
- (538) Na difríochtaí measúnúcháin idir an Fhrainc agus an Coimisiún (go háirithe na toimhdí maidir le costais oibriúcháin agus caiteachas margaíochta), eascraíonn mórdhifríochtaí astu maidir leis an toradh a fhaightear nuair a ríomhtar glanluach láithreach na dtacar comhaontuithe. Tá tionchar suntasach ag na toimhdí éagsúla tráchta ar chomhaontuithe áirithe, agus tá tionchar teoranta ag na toimhdí lódfhachtóra ar an toradh a fhaightear nuair a ríomhtar glanluach láithreach na gcomhaontuithe, gan conclúid an Choimisiúin a athrú maidir le cé acu diúltach nó deimhneach atá an glanluach láithreach.

(1) Trácht incriminteach agus an líon uainíochtaí réamh-mheasta (comhaontuithe le Ryanair agus AMS)

- (539) Tá an anailís a rinne an Coimisiún bunaithe ar an trácht incriminteach (i bhfocail eile, an líon paisinéirí breise) a d'fhéadfadh MEO a bheadh ag oibriú aerfort La Rochelle in ionad CCI a thuar tráth a síníodh na comhaontuithe. I gcás thacar comhaontuithe 2006 (comhaontuithe margaíochta C agus D agus comhaontuithe seirbhísí aerfoirt 2 agus 3), mar shampla, is é atá i gceist leis sin an líon paisinéirí a chinneadh a bhféadfadh coinne a bheith ag oibreoir aerfort La Rochelle leis, in 2006, go n-úsáidfidís bealach a d'oibrigh Ryanair ó La Rochelle go Stansted London, le himeacht théarma an chomhaontaithe.
- (540) Ríomhadh an réamhaisnéis tráchta incrimintigh ar bhonn an lín bealaí agus minicíochtaí a shonraítear sna comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta éagsúla, agus ar bhonn an lín bhliantúil uainíochtaí a leanann astu. Áirítear spriocanna i ndáil leis an líon uainíochtaí i roinnt comhaontuithe, agus áirítear spriocanna i ndáil leis an líon paisinéirí i gcomhaontuithe eile, ach tá comhaontuithe eile ann nach luaitear aon sprioc iontu.
- (541) I gcás comhaontuithe cúlghabhálacha, arna síniú tar éis a ndáta cur chun feidhme (amhail comhaontú A), níor cuireadh san áireamh ach trácht a gineadh tar éis an tsínithe ós rud é nach féidir le comhaontú trácht a ghiniúint sula sínítear é.
- (542) Bíonn réamhaisnéisí tráchta an Choimisiúin níos ísle den chuid is mó ná iad siúd a úsáideann CCI chun a phleananna gnó *ex post* a athchruthú, go háirithe i gcás comhaontuithe margaíochta áirithe a síníodh gan spriocanna tráchta. I gcás amháin, tá na réamh-mheastacháin a ghlac an Coimisiún níos airde ná iad siúd a ghlac an t-aerfort. Tabharfar mionsonraí ar na ceartúcháin sin maidir le gach beart (comhaontú nó tacar comhaontuithe a chuirtear i láthair i dTábla 14).
- (543) Tugann an Coimisiún dá aire i gcoitinne go bhfuil rómheastacháin ar thrácht nasctha leis na fadhbanna anailíseacha seo a leanas. Ar an gcéad dul síos, is mó an t-athchruthú a rinne an Fhrainc ná an méid tráchta a áirítear sna comhaontuithe. Ní dhéanadh oibreoir stuama rómheastachán den sórt sin gan é a mhíniú a thuilleadh (rud nach ndearna an Fhrainc i gcás aon cheann de na comhaontuithe).
- (544) Ar an dara dul síos, i gcás comhaontuithe cúlghabhálacha áirithe (inar luaithe dáta tosaigh an chomhaontaithe ná an dáta a síníodh é), bhunaigh an Fhrainc a hathchruthú ar an trácht a baineadh amach cheana sular síníodh an comhaontú. Táthar in amhras go dtabhódh oibreoir stuama speansais seirbhísí margaíochta i ndáil leis na heitiltí a oibríodh cheana. Ina ionad sin, bheadh oibreoir stuama ag brath ar an trácht todhchaí arna ghiniúint ag an gcomhaontú seirbhísí margaíochta. Ar deireadh, an argóint go mb'fhéidir go ndéanadh infheisteoir stuama an caidreamh gnó a bhreithniú thar thréimhse ama níos faide ná ré dhocht an chomhaontaithe, níl sí bunaithe ar aon staidéar eacnamaíoch ná fianaise mar a léirítear in aithrisí 525 go 529.
- (545) Thairis sin, chuir an Coimisiún acmhainneacht na n-aerárthaí a úsáideann Ryanair san áireamh, aerárthaí Boeing 737-800 go príomha (189 suíochán), agus aerárthaí Boeing 737-300 (148 suíochán) nó aerárthaí BAe 146-300 (110 suíochán) ar bhonn níos lú.
- (546) Chuir an Coimisiún lódfhachtóir i bhfeidhm a d'athraigh ó bhliain go bliain agus a chomhfhreagair don mheán-lódfhachtóir a breathnaíodh le linn an 2 bhliain roimhe sin (agus meánráta 80 % ann i gcás 2003 agus 2004, mar a chuir CCI i bhfeidhm). Sin é an toimhde is inchreidte, ós rud é go nglactar ann an cur chuige a bheadh ag oibreoir aerfoirt a úsáideann an fhaisnéis is mó atá ábhartha go díreach agus ar fáil dó nuair a tharraingíonn sé suas pleann gnó. De bharr an mhodha sin, is féidir freisin ó 2005 ar aghaidh na lódfhachtóirí a breathnaíodh le linn tréimhsí ina raibh na comhaontuithe margaíochta i bhfeidhm a úsáid mar bhonn agus mar léiriú dá réir sin ar aon éifeacht thairbhíúil a bheadh ag na seirbhísí margaíochta ar an líon paisinéirí a úsáideann na bealaí. Ina leith sin, tugann an Coimisiún dá aire gur tháinig laghdú ó 81 % go 70 % ar lódfhachtóir aerárthaí Ryanair a bhí ag freastal ar aerfort La Rochelle idir 2003 agus 2013, agus gur bhain aerfort La Rochelle úsáid as toimhdí a bhí i bhfad ní ba dhóchasaí (idir 75 % agus 85 %) chun a phleananna gnó a ullmhú.

Tábla 16

Lódhachtóir aerárthaigh

Bliain	Lódhachtóir aerárthaigh	An meánráta is eol don 2 bhliain roimh dháta T ⁽¹⁾
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

(¹) I gcás 2003 agus 2004, níl an 2 bhliain roimhe sin ábhartha (gan eiltí Ryanair a bheith ann). Úsáideadh cás 80 % (bonnchás na Fraince).

(547) I gcás nach raibh tréimhse cur i bhfeidhm comhaontaithe i gcomhthráth le blianta féilire iomlána, chuir an Coimisiún an méid sin san áireamh tríd an trácht réamh-mheasta, i gcás gach ceann de bhlianta chur i bhfeidhm an chomhaontaithe, a ríomh i gcomhréir leis an líon laethanta den bhliain a raibh an comhaontú le bheith i bhfeidhm lena n-aghaidh.

(1) Ioncaim incriminteacha (comhaontuithe arna síniú le Ryanair agus AMS)

(548) I gcás gach idirbhirt a chumhdaítear lena anailís, d'fhéach an Coimisiún leis na hioncaim incriminteacha a chinneadh, i.e. na hioncaim arna nginiúint ag an idirbheart, mar a thuarfadh MEO iad.

(549) Agus prionsabal an 'scipéid aonair' á chur i bhfeidhm aige, is é tuairim an Choimisiúin gur cheart ioncaim aerloingseoireachta agus sheach-aerloingseoireachta araon a chur san áireamh.

— *Ioncaim aerloingseoireachta*

(550) Is éard atá in ioncam aerloingseoireachta na fáлтаis as na muirir éagsúla atá le híoc ag an aerlíne le hoibreoir an aerfoirt, mar atá:

— an muirear ar thuirlingt, i.e. méid in aghaidh na huainíochta;

— an muirear paisinéara, i.e. méid in aghaidh na huainíochta;

— an muirear a íoctar as seirbhísí láimhseála ar an talamh, arb é atá ann méid seasta in aghaidh na huainíochta sna comhaontuithe seirbhísí aerfoirt éagsúla.

— an 'muirear páirceála', i.e. méid in aghaidh na huainíochta,

— an 'muirear soilsithe rúidbhealaigh', i.e. méid atá le híoc bunaithe ar chur i bhfeidhm na rialacha eitlíochta sibhialta i gcás gluaiseachtaí istoíche nó i ndálaí drochléargais,

— an muirear as cúnamh a thabhairt do dhaoine faoi mhíchumas agus dóibh siúd a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe (muirear 'PHMR').

- (551) An muirear ar thuirlingt agus an muirear paisinéara a ghearrann CCI, is muirir rialáilte i bprionsabal iad as rochtain ar bhonneagar an aerfoirt, a ghearrtar ar na haerlínte úsáideora uile tar éis próiseas comhairliúcháin agus a fhoilsítear. I gcás na gcomhaontuithe seirbhísí aerfoirt éagsúla, d'úsáid an Coimisiún, mar mhéideanna aonaid réamh-mheasta le haghaidh an mhuirir ar thuirlingt agus an mhuirir paisinéara, na muirir fhoilsithe a bhí i bhfeidhm tráth a síníodh na comhaontuithe, móide innéacsú 2 % in aghaidh na bliana a mhéid a bhí sé réasúnach a thuar go dtiocfadh méadú gach bliain ar na muirir rialáilte i gcomhréir le boilsciú. Leis an gcóras muirear aerfoirt rialáilte, ní dhéantar foráil maidir le hinnéacsú uathoibríoch, ach tugtar caoi d'oibreoírí muirir a oiriúnú le himeacht ama tar éis próiseas comhairliúcháin. Faoi na himthosca sin, is é tuairim an Choimisiúin go ndéanadh MEO an toimhde go dtiocfadh méadú gach bliain ar na muirir i gcomhréir le boilsciú, trí ráta boilsicthe 2 % a úsáid, arb é spriocráta an Bhainc Ceannais Eorpaigh ('BCE') é le haghaidh an limistéir Euro ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) Ní rialáiltear na muirir as seirbhísí láimhseála ar an talamh, ach déantar caibidlíocht orthu go déthaobhach. Is é Atlantica a sholáthraíonn seirbhísí láimhseála ar an talamh ag aerfort La Rochelle. Dá thoradh sin, ní chuirtear na seirbhísí sin san áireamh i bplean gnó an aerfoirt agus ní chuirtear san áireamh ann ach cíosaanna a íocann Atlantica le haerfort La Rochelle (faoi 'bhrabús seach-aerloingseoireachta').
- (553) Comhfhreagraíonn na muirir pháirceála don úsáid a bhaineann aerárthaí as bonneagar agus trealamh páirceála, ach amháin bonneagar príobháideach. Braitheann an ráta ar fhad ama na páirceála agus ar shaintréithe an aerárthaigh. Leis na pleananna gnó a tarraingíodh suas chun measúnú a dhéanamh ar bhrabúsacht na gcomhaontuithe a síníodh le Ryanair agus Jet2, áfach, ní dhéantar foráil maidir le híocaíocht an mhuirir pháirceála, ar an ábhar go bhfuil an fad ama páirceála níos lú ná 2 uair an chloig, go teoiriciúil, tréimhse nach gceanglaítear ar aerlínte an muirear a íoc ina leith.
- (554) Is leis an sceideal taraife a fhoilsíonn an t-aerfort a shocraítear an muirear soilsithe rúidbhealaigh le haghaidh gach gluaiseachta aerárthaigh istoiche nó i ndálaí drochléargais inar gá soilsiú rúidbhealaigh a úsáid. Leis na pleananna gnó a tarraingíodh suas chun measúnú a dhéanamh ar bhrabúsacht na gcomhaontuithe a síníodh le Ryanair agus Jet2, áfach, ní dhéantar foráil maidir le haon mhuirear soilsithe, ós rud é go n-oibrítear na heitiltí in am lae.
- (555) Ar deireadh, ní mór an muirear as cúnamh a thabhairt do dhaoine faoi mhíchumas agus dóibh siúd a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe (muirear 'PHMR') a chur san áireamh freisin; tá feidhm aige sin maidir le gach paisinéir imeachta (EUR 0.50 in aghaidh an phaisinéara ó mhí an Mheithimh 2008).
- (556) Chun na fáiltais as na muirir aerfoirt thuasluaite a ríomh, lena mbeadh coinne ag MEO ó gach comhaontú, bhain an Coimisiún úsáid as na réamhaisnéisí ar an líon uainíochtaí (i gcás an mhuirir ar thuirlingt) agus ar an líon paisinéirí a chomhfhreagraíonn dóibh sin (i gcás an mhuirir paisinéara agus mhuirear PHMR), arna gcinneadh le haghaidh gach comhaontaithe, agus d'iolraigh sé iad faoi mhéid aonaid gach muirir.

— *Ioncaim sheach-aerloingseoireachta*

- (557) Rinne aerfort La Rochelle measúnú ar na corrlaigh sheach-aerloingseoireachta incriminteacha a bhaineann le trácht paisinéirí. Leis na corrlaigh sin cumhdaítear gníomhaíochtaí carrchlós, bialann, agus gnólachtaí eile atá lonnaithe ag an aerfort, chomh maith le corrlaigh a bhaineann le díolacháin breosla agus cíosaanna. Is corrlaigh iad sin agus ní ioncam, óir asbhaintear costais ionchuir. Agus pleananna gnó á n-athchruthú, ní gá dá bhrí sin aon chostas a asbhaint chun corrlach incriminteach oibreoir an aerfoirt a shuí.
- (558) Measann an Coimisiún go ginearálta gur dócha go ndéanadh oibreoir stuama sa gheilleagar margaidh an corrlach seach-aerloingseoireachta incriminteach a chinneadh agus é ag tabhairt comhaontú nua i gcrích ar bonn chorrulaigh sheach-aerloingseoireachta incriminteacha na bliana roimhe sin, rud a chomhfhreagródh don mheastachán is fearr is eol. Is é sin an measúnú a rinne aerfort La Rochelle. I gcás sonrath aerfort La Rochelle, áfach, cuireann an Coimisiún san áireamh na hinfeistíochtaí a rinneadh idir 2003 agus 2013, a bhain le tógáil carrchlós, bialann agus siopaí. Mura gcuirfí ach corrlaigh a breathnaíodh roimhe seo san áireamh sa mheasúnú ar bhrabúsacht comhaontaithe nua, ní chuirfí san áireamh, go hionchasach, tionscadail arb eol iad a bheith ann chun

⁽¹⁴⁸⁾ 'Chun cobhsaíocht praghsanna a shaothrú, tá sé d'aidhm ag BCE rátaí boilsicthe a choimeád faoi bhun 2 %, ach gar dó, sa mheántearma'. Féach <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

gníomhaíochtaí seach-aerloingseoireachta a fhorbairt (atá nasctha, mar shampla, le hinfheistíochtaí nua a bheith á dtabhairt i bhfeidhm), agus chuirfí teorainn ródhocht dá réir sin le hionchais fáis ioncam seach-aerloingseoireachta incriminteach. D'athchruthaigh an Coimisiún na pleananna gnó dá bhrí sin trí thuairim a thabhairt go gcomhfhreagraíonn an corrlach seach-aerloingseoireachta in aghaidh an phaisinéara atá le breithniú, tráth a shínítear comhaontú nua, do chorrlach seach-aerloingseoireachta na bliana roimhe sin arna iolrú faoi chomhéifeacht cheartúcháin 'ionchasach' a léiríonn na hionchais infheistíochtaí nua a bhfuil coinne leo (carrchlóis, limistéir thráchtála). Athraíonn an chomhéifeacht cheartúcháin ó bhliain go bliain ag brath ar na tionscadail atá beartaithe ag an aerfort, agus comhfhreagraíonn an corrlach seach-aerloingseoireachta réamh-mheasta don chorrlach a bhféadfadh coinne réasúnach a bheith ag oibreoir an aerfoirt leis thar roinnt blianta (agus ní hamháin sa bhliain ina dhiaidh sin):

Tábla 17

Meánchorrlach seach-aerloingseoireachta

Bliain	Bliain chorrlaigh seach-aerloingseoireachta n-1 (EUR in aghaidh an phaisinéara)	Comhéifeacht cheartúcháin 'ionchasach'	Meánchorrlach seach-aerloingseoireachta 'ionchasach' arna chur i bhfeidhm ag an gCoimisiún
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

- (559) Tá an méadú ar an gcomhéifeacht cheartúcháin a cuireadh i bhfeidhm i roinnt blianta ina léiriú ar sheirbhísí seach-aerloingseoireachta nua a tugadh isteach le linn na tréimhse (carrchlós in 2006, bialann in 2008, siopaí in 2009). In éagmais measúnú ó CCI ar na corrlaigh sheach-aerloingseoireachta a bhfuil coinne leo ar shíniú comhaontuithe nua, is bealach é an cur chuige sin chun measúnú a dhéanamh ar na corrlaigh lena bhfuil coinne i gcás gníomhaíochtaí seach-aerloingseoireachta nua. Na corrlaigh sheach-aerloingseoireachta incriminteacha in aghaidh an phaisinéara arna gcur i bhfeidhm ag an gCoimisiún, tá siad [15-20] % níos airde ar an meán ná na corrlaigh a chur CCI isteach, agus leis na pleananna a d'athchruthaigh an Coimisiún, uasmhéadaítear dá bhrí sin brabúsacht incriminteach na dtacar comhaontuithe a rinne an t-aerfort agus Ryanair. Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an ceartúchán ar an meánchorrlach bliantúil níos airde fós ná mar a mhol Oxera i staidéar an 4 Nollaig 2015 ⁽¹⁴⁹⁾, ar dá réir a leanann méadú de thart ar 12.0-13.7 % in ioncaim sheach-aerloingseoireachta in aghaidh an phaisinéara imeachta, i dtéarmaí réadacha, as tosach oibríochtaí Ryanair i sampla de 29 n-aerfort.

⁽¹⁴⁹⁾ Staidéar Oxera an 4.12.2015, *The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues*.

(560) Is é tuairim an Choimisiúin go ndéanfaidh MEO innéacsú an chorrlaigh sin le himeacht ama a réamh-mheas le haghaidh gach bliana a chumhdaítear le tacar nua comhaontuithe, chun boilsciú a léiriú. Chuir an Coimisiún ráta 2 % in aghaidh na bliana i bhfeidhm ina leith sin ⁽¹⁵⁰⁾.

(561) In aon chás, roghnaigh an Coimisiún toimhdí brabúis seach-aerloingseoireachta a úsáid ar mó iad ná iad siúd a d'úsáid aerfort La Rochelle chun forbairt gníomhaíochtaí páirceála, lónadóireachta agus tráchtála le linn thréimhse 2003-2013 a chur san áireamh.

(1) Costais incriminteacha (comhaontuithe a síníodh le Ryanair agus AMS)

(562) Na costais incriminteacha ó gach idirbheart (ina bhfuil comhaontú seirbhísí margaíochta agus comhaontú seirbhísí aerfoirt) a bhféadfadh coinne *ex ante* a bheith ag MEO a oibríonn an t-aerfort in ionad CCI leo, tagann siad faoi na catagóirí seo a leanas:

— costais ceannaigh seirbhísí margaíochta;

— costais infheistíochta incriminteacha, mar gheall ar infheistíochtaí a dhéantar de thoradh an idirbhirt;

— costais oibriúcháin incriminteacha, mar atá costais oibriúcháin (foireann, ceannacháin ilghnéitheacha) ar dócha go nginfear de thoradh an idirbhirt iad.

(563) A mhéid a bhaineann le costais na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta, tugann an Coimisiún dá aire go ndearna an Fhrainc na ranníocaíochtaí a dheonaigh údaráis áitiúla (Roinn Charente-Maritime agus Coiste Bailecheantair La Rochelle) chun caiteachas margaíochta ginearálta CCI-Aerfort a chumhdach a eisiamh go mícheart ó na costais mhargaíochta.

(564) Mar a leagtar amach in aithrisí 294 go 302, ba cheart don Fhrainc na méideanna uile a d'íoc CCI-Aerfort le Ryanair a áireamh ann, ós maoiniú ar ghnáthchostais oibriúcháin an aerfoirt iad na ranníocaíochtaí ó na húdaráis áitiúla éagsúla. Dá réir sin, ba ar CCI-Aerfort a bhí na leithreasuithe buiséid a bhí beartaithe na seirbhísí margaíochta a mhaoiniú agus an riosca bainistíochta uile a bhí bainteach leo.

(565) Thairis sin, ba cheart a chur san áireamh nach mór iompar aerfort La Rochelle a chur i gcomparáid le hiompar oibreora aerfoirt a oibríonn faoi ghnáthdhálaí geilleagair margaidh chun a chinneadh ar tugadh buntáiste do Ryanair agus Jet2 de bharr na gcomhaontuithe a shínigh aerfort La Rochelle leis na cuideachtaí sin. Ní mór do MEO, de réir sainmhínithe, a oibríochtaí dílse a mhaoiniú. Luaitear le pointe 63 de Threoirlínte 2014, thairis sin, 'nach mór [don aerfort] a léiriú ... go bhfuil sé in ann na costais uile a ghineann an comhaontú a íoc ...' chun go gcinneadh go gcomhlíonann comhaontú le haerlíne prionsabal oibreoir an geilleagair margaidh.

(566) Luaitear freisin i dTreoirlínte 2014 'gur cheart ioncaim sheach-aerloingseoireachta a bhfuil coinne leo a eascraíonn as gníomhaíocht na haerlíne a chur san áireamh in éineacht le muirir aerfoirt, glan ó aon lacáiste, tacaíocht mhargaíochta nó scéim dreasachta, chun measúnú a dhéanamh ar cé acu a dhéanann nó nach ndéanann socrú arna thabhairt i gcrích ag aerfort le haerlíne tástáil MEO a chomhlíonadh' ⁽¹⁵¹⁾ agus luaitear ann 'go gcuirfear san áireamh freisin aon tacaíocht phoiblí, amhail comhaontuithe margaíochta arna dtabhairt i gcrích go díreach idir údaráis phoiblí agus an aerlíne atá ceaptha cuid de na gnáthchostais a thabhaíonn an t-aerfort i ndáil leis an socrú idir an t-aerfort agus an aerlíne a fhritháireamh, mar shampla' ⁽¹⁵²⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Ar an gcúis chéanna, chuir an Coimisiún innéacsú 2 % i bhfeidhm maidir le muirir aerfoirt agus costais oibriúcháin incriminteacha.

⁽¹⁵¹⁾ Pointe 64 de Threoirlínte 2014.

⁽¹⁵²⁾ Treoirlínte 2014, fonóta 62.

- (567) Ar deireadh, dá bhféadfaí ranníocaíochtaí airgeadais poiblí a eisiaimh ó chostais mhargaíochta i bpleananna gnó, chiallódh sé sin go bhféadfaí aon tionscadal nó idirbheart neamhbhrabúsach a thabhairt i gcomhréir le tástáil MEO trí fhóirdheontas poiblí leordhóthanach a dheonú dó agus sin amháin. D'fhágfadh an cur chuige sin nach mbeadh éifeacht ag Airteagal 107 CFAE agus bheadh sé bunoscionn leis an bprionsabal gurb é atá i gceist leis an anailís ar Státchabhair a bheith ann go gcinntear cé acu a fuair nó nach bhfuair an gnóthas 'buntáiste eacnamaíoch nach bhfaigheadh sé faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh' ⁽¹⁵³⁾.
- (568) Ar na cúiseanna a luaitear thuas, measann an Coimisiún nach féidir aon tacaíocht phoiblí a cuireadh in áirithe le haghaidh speansais mhargaíochta (fiú mura mbaineann siad go sonrach le comhaontú nó tacar comhaontuithe áirithe) a asbhaint ó na costais mhargaíochta san anailís bhrabúsachta ar a bhfuil tástáil MEO bunaithe. Dá thoradh sin, chuir an Coimisiún na méideanna uile a ndéantar foráil maidir leo sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta éagsúla san áireamh san athchruthú ar na pleananna gnó atá nasctha le síniú na gcomhaontuithe dá dtagraítear i dTábla 14.
- (569) Na táillí ar na seirbhísí margaíochta a leagtar amach sna comhaontuithe, ní gá go léiríonn siad na méideanna a íocadh iarbhrí toisc gur lean dialltaí ó na figiúirí tosaigh sin as teagmhais áirithe a tharla tar éis shíniú na gcomhaontuithe. Is amhlaidh sin go háirithe i gcás inar foirceannadh an comhaontú go luath. Níor cheart na teagmhais sin a chur san áireamh agus prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh á chur i bhfeidhm, áfach, toisc gur tharla siad tar éis thabhairt i gcrích an chomhaontaithe.
- (570) Maidir le costais infheistíochta incriminteacha, ba cheart a thabhairt faoi deara nár ghá, de réir na Fraince, aon infheistíocht a dhéanamh laistigh d'aerfort La Rochelle de thoradh na gcomhaontuithe éagsúla faoi athbhreithniú. Dá réir sin, agus i bhfianaise nach bhfuil aon tasc ann go mbeadh coinne leis ag oibreoir i ngeilleagar an mhargaidh go mb'éigean dó infheistíochtaí áirithe a dhéanamh mar gheall ar aon chomhaontú amháin nó níos mó atá cumhdaithe leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil, níor tugadh cuntas ar aon chostas incriminteach infheistíocht san anailís seo.
- (571) Chun na costais oibriúcháin incriminteacha a mheas, ní féidir leis an gCoimisiún an t-athchruthú a sholáthar an Fhrainc agus CCI a úsáid. Cé gur mheas CCI nach mó ná EUR 55 000 in aghaidh na bliana iad na costais athraitheacha (gan speansais mhargaíochta a áireamh) i gcás trácht de thart ar 200 000 paisinéir, i.e. meánchostas EUR 0.27 in aghaidh an phaisinéara, níor tugadh aon mhíniú maidir leis an modheolaíocht a úsáideadh chun an meastachán sin a fháil. Ina theannta sin, níl an meastachán ina léiriú ar chostais incriminteacha iarbhrí aerfort La Rochelle: ní hamháin go bhfuil an meastachán EUR 0.27 in aghaidh an phaisinéara thar a bheith difriúil ó na meastacháin a sholáthair Oxera ⁽¹⁵⁴⁾ le haghaidh aerfoirt eile ar thionscain an Coimisiún imeachtaí foirmiúla imscrúdúcháin ina leith ⁽¹⁵⁵⁾, léiríonn sonraí airgeadais aerfort La Rochelle freisin gur EUR 3.83 in aghaidh an phaisinéara ar an meán iad na costais oibriúcháin aerloingseoireachta incriminteacha le linn na tréimhse sin.
- (572) D'athchruthaigh an Coimisiún na costais oibriúcháin incriminteacha, gan costais mhargaíochta a áireamh, ar bhonn na faisnéise a sholáthair an Fhrainc (ráiteas brabúis agus caillteanais agus clár comhardaithe an aerfoirt). Chun sin a dhéanamh, lean an Coimisiún ar aghaidh mar a leanas:

— Costais oibriúcháin bhliantúla as paisinéirí a iompar a bhaint ar bhonn ráitis airgeadais CCI-Aerfoirt. Tá na costais sin teoranta do chostais oibriúcháin agus ní chuireann siad an costas caipitil (amúchadh) san áireamh. Is é is dócha go ndéantar na fíorchostais oibriúcháin a mheas faoina luach leis an toimhde sin, toisc go gcomhfhreagraíonn cuid den amúchadh infheistíochtaí do chostais a bhaineann le hoibriú incriminteach an aerfoirt chun déileáil le paisinéirí nua (chuir Oxera, ar chuir Ryanair ar a iontaoibh anailís a dhéanamh ar an gcás ag aerfoirt eile, amúchtaí áirithe san áireamh chun costais oibriúcháin incriminteacha a ríomh) ⁽¹⁵⁶⁾;

⁽¹⁵³⁾ Breithiúnas an 29 Aibreán 1999, *Ríocht na Spáinne v An Coimisiún*, C-342/96, ECLI:AE:C:1999:210, mír 41; féach freisin Cinneadh (AE) 2018/628 ón gCoimisiún an 11 Samhain 2016 maidir le Státchabhair SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) arna chur chun feidhme ag an Ostair le haghaidh aerfort Klagenfurt, Ryanair agus aerlínte eile a úsáideann an t-aerfort (IO L 107, 26.4.2018, lch 1), aithris 381(b).

⁽¹⁵⁴⁾ Staidéir an 13 Meitheamh, an 11 Meán Fómhair, an 22 Meán Fómhair, an 10 Deireadh Fómhair agus an 6 Samhain 2014 arna ndéanamh ag Oxera.

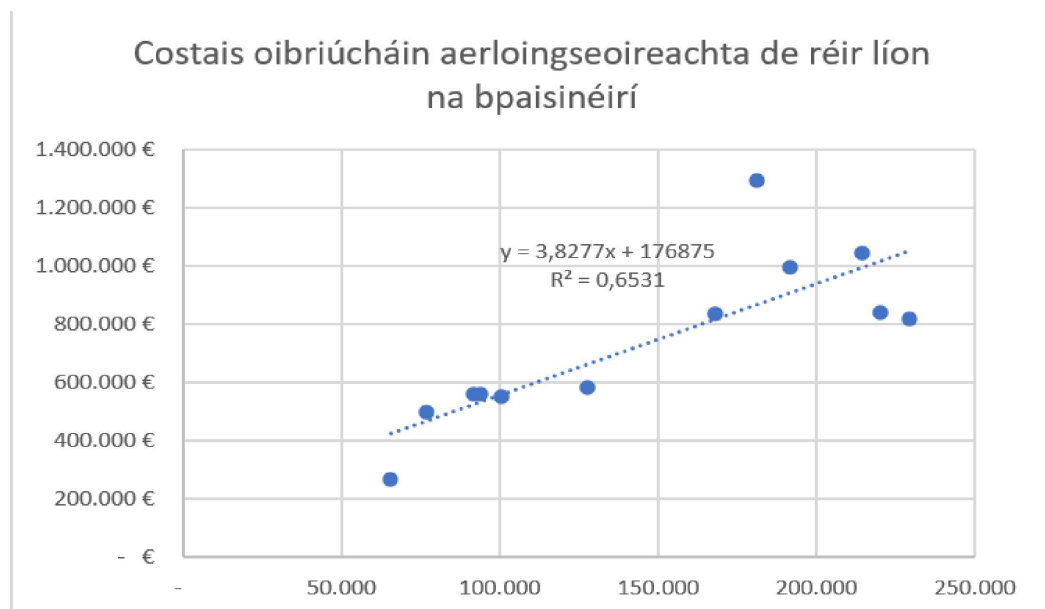
⁽¹⁵⁵⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 16 Deireadh Fómhair 2013, an Spáinn, Cúnamh líomhnaithe do Ryanair agus d'aerlínte eile agus cúnamh féideartha d'aerfoirt Girona agus Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (IO C 120 an 23.4.2014, lch. 24); Cinneadh ón gCoimisiún an 30 Bealtaine 2012, an Fhrainc, aerfort Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (IO C 279, 14.9.2012, lch. 23); Cinneadh ón gCoimisiún an 4 Aibreán 2012, an Fhrainc, aerfort Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (IO C 254, 23.8.2012, lch. 11).

⁽¹⁵⁶⁾ Staidéir an 31.05.2013 arna dhéanamh ag Oxera, *Economic MEIP assessment : profitability analysis – La Rochelle*, atá i gceangal le barúlacha Ryanair an 31.5.2013, roinn 2.5, leathanaigh 10 agus 12.

- Asbhaint costas oibriúcháin atá nasctha leis an sainchúram údaráis phoiblí agus a chumhdaítear le maoiniú Stáit;
- Asbhaint costas a chumhdaítear le fóirdheontais atá nasctha le hoibleagáidí seirbhíse poiblí nó le seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta;
- Asbhaint costas a chomhfhreagraíonn do na híocaíochtaí as seirbhísí margaíochta a leagtar amach sna comhaontuithe margaíochta arna dtabhairt i gcrích leis na haerlínte (ina fhianaise go gcuirtear an caiteachas sin san áireamh ar leithligh cheana féin san athchruthú ar bhrabúsacht na mbeart a chonspóidtear. Léirítear iad dá réir sin faoi mhír chostais (p) i dTábla 15;
- Asbhaint costas oibriúcháin a bhaineann le hioncain sheach-aerloingseoireachta. In éagmais sonraí ó CCI, rinne an Coimisiún meastachán ar na costais oibriúcháin a bhaineann le hioncain sheach-aerloingseoireachta. Rinneadh an meastachán sin ach an céatadán de na hioncain sheach-aerloingseoireachta as ioncain iomlána an aerfoirt a chur i bhfeidhm maidir leis na costais oibriúcháin bhliantúla ⁽¹⁵⁷⁾. D'athraigh an céatadán sin idir 19 % agus 41 % ó 2001 go 2010, agus meánchéatadán 26 % ann. D'fhéadfadh an modh sin, de réir cosúlachta, rómheastachán a dhéanamh ar na costais oibriúcháin atá bainteach le hioncain sheach-aerloingseoireachta, ós rud é go mbíonn seirbhísí seach-aerloingseoireachta níos déine ar chaipiteal ná seirbhísí loingseoireachta agus nach mbíonn siad chomh dian céanna leo ar chostais oibriúcháin ⁽¹⁵⁸⁾. In aon chás, sin é an meastachán is fearr is féidir a bhaint amach in éagmais sonraí eile ón bhFrainc;
- Anailís ar an bhforbairt ar chostais oibriúcháin aerloingseoireachta arna ríomh ar bhonn athruithe ar an líon paisinéirí. Leis an ngraf thíos léirítear an ghaolmhaireacht idir costais oibriúcháin aerloingseoireachta agus an líon paisinéirí, agus an fhorbairt chomparáideach ar chostais oibriúcháin aerloingseoireachta agus líonta paisinéirí. Léirítear go soiléir leis an ngraf sin go dtagann méadú ar chostais oibriúcháin aerloingseoireachta i gcomhréir le trácht paisinéirí, rud nárbh amhlaidh dá mbeadh costais incriminteacha teoranta do EUR 55 000 in aghaidh 200 000 paisinéir.

Graf 1

Costais oibriúcháin aerloingseoireachta de réir líon na bpaisinéirí



Foinse: Sonraí aerfort La Rochelle. Anailís an Choimisiúin

⁽¹⁵⁷⁾ A fuarthas tar éis costais oibriúcháin a bhaineann leis an sainchúram údaráis phoiblí, costais a chumhdaítear le cúiteamh i leith oibleagáidí seirbhíse poiblí nó i leith seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, costais mhargaíochta, agus amúchadh a asbhaint.

⁽¹⁵⁸⁾ Baineann costais shuntasacha tógála le siopaí nó carrchlóis a thógáil, mar shampla, ach ní bhaineann ach costais oibriúcháin réasúnta íseal leo tar éis don lamháltas a bheith deonaithe.

- (573) Léiríonn an anailís sin go bhfuil an t-athrú ar an líon paisinéirí comhghaolaithe go dlúth leis an bhforbairt ar chostais oibriúcháin freisin. Tá an anailís sin fós críochnaitheach, d'ainneoin athruithe bliantúla níos corraí ar chostais (nár thug an Fhrainc aon údar leo). Is é EUR 3.83 in aghaidh an phaisinéara an costas oibriúcháin aerloingseoireachta incriminteach a athchruthaíodh ar bhonn sonraí bliantúla, arna gcoigeartú i leith an bhoilscithe bhliantúil a taifeadh sa Fhrainc, i gcás 2006 (leath bealaigh idir 2001 agus 2011). Cuirfidh an Coimisiún athrú a chomhfhreagraíonn do ráta boilscithe 2 % i bhfeidhm maidir leis an gcostas sin i gcás na mblianta eile (diúltach roimh 2006, nialasach in 2006 agus deimhneach tar éis 2006) ⁽¹⁵⁹⁾.

(1) Anailís íogaireachta

- (574) Agus pleananna gnó gach tacair comhaontuithe á n-athchruthú aige, rinne an Coimisiún anailís íogaireachta go córasach chun tástáil a dhéanamh ar stóinseacht an athchruthaithe lena mbaineann. Chuige sin, d'athraigh sé na ceithre pharaiméadar ionas go gcuirfí borradh (go neamhréasúnach agus go místuama) faoi bhrabúsacht an tacair comhaontuithe faoi bhreithniú (as a leanann cás a bheadh ródhóchasach d'oireoir an aerfoirt agus do na haerlínte a thug na comhaontuithe ábhartha i gcrích): an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana, lódfhachtóir aerárthaigh, an méid ioncain seach-aerloingseoireachta, agus costais oibriúcháin incriminteacha aerloingseoireachta.
- (575) I gcás an lín uainíochtaí in aghaidh na bliana, mar a shonrófar le haghaidh gach tacair comhaontuithe a liostaítear i dTábla 14, leag an Coimisiún sprioc uainíochta síos a bhí ní b'uaillmhianaí ná an sprioc a lean as téarmaí na gcomhaontuithe a ndearnadh anailís orthu. Ba go treallach a leagadh an sprioc sin síos agus ní raibh sí bunaithe ar aon eilimint fíorais ná dlí, ná ar aon réamhaisnéis. Ní mhéadódh oireoir stuama an sprioc ar bhealach den sórt sin i mbonnchás a phlean gnó.
- (576) Ina chás malartach, bhain an Coimisiún úsáid as lódfhachtóir aerárthaigh 85 %, nár breathnaíodh am ar bith le linn na tréimhse faoi bhreithniú, ach a ghlac an Coimisiún ina athchruthuithe i gcinntí eile a rinne sé le déanaí maidir le haerfoirt na Fraince. Ní mhéadódh oireoir stuama an lódfhachtóir ar bhealach den sórt sin i mbonnchás a phlean gnó, toisc nach léiríonn sé gnéithe sonracha na mbealaí lena mbaineann.
- (577) I gcás ioncam seach-aerloingseoireachta, mhéadaigh an Coimisiún an corrlach aonaid seach-aerloingseoireachta 20 % ina chás malartach i gcomparáid leis an mbonnchás, a leagtar amach an modh ríomha lena aghaidh in aithrisí 557 go 561 agus atá bunaithe cheana ar thoirmeach atá níos fabhraí ná iad siúd a sholáthair an Fhrainc. Ní ghlacfadh oireoir stuama méadú den sórt sin i mbonnchás a phlean gnó, toisc nach bhfuil sé bunaithe ar aon ionchas réalaíoch.
- (578) I gcás costais oibriúcháin incriminteacha, chuir an Coimisiún laghdú 50 % i bhfeidhm ina chás malartach i gcomparáid leis an mbonnchás, a leagtar amach an modh ríomha lena aghaidh in aithrisí 533 agus 534.
- (579) An glanluach láithreach arna ríomh mar thoradh ar na ceithre pharaiméadar sin a athrú, soláthraíonn sé cás malartach dá réir sin a mheasann an Coimisiún a bheith ina 'chás místuama'.

(a) Anailís aonair ar na tacair comhaontuithe a tugadh i gcrích le Ryanair/AMS

- (580) Chuir an Fhrainc anailís aonair isteach ar gach comhaontú seirbhísí margaíochta (agus na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt i bhfeidhm á gcur san áireamh). Cé gurb é tuairim an Choimisiúin é go bhfuil roinnt comhaontuithe nasctha agus nár cheart a mheas dá bhrí sin gur idirbheart aonair iad, déanfar anailís bhrabúsachta ar gach comhaontú seirbhísí margaíochta, rud a dheimhneoidh an anailís in aghaidh an tacair comhaontuithe.

⁽¹⁵⁹⁾ Thaobhaigh an Coimisiún le hathchruthú ilbhliantúil ar na costais oibriúcháin incriminteacha seachas athchruthú bliain ar bhliain. Go teoiriciúil, le hathchruthú bliain ar bhliain, bunaithe ar shonraí airgeadais na bliana roimhe sin, dhéanfaí an t-eolas a bheadh ag CCI faoi na costais oibriúcháin incriminteacha tráth a shínigh sé comhaontú nua a ionsamhlú freisin. Níor tugadh caoi don chineál sin anailíse leis na sonraí a sholáthair an Fhrainc, áfach, óir áiríodh méaduithe nó lagduithe móra idir gach bliain sna sonraí airgeadais a sholáthraíodh. Dá réir sin, de dhroim anailís bliain ar bhliain, thiocfaí ar an gconclúid go mbeadh na costais incriminteacha diúltach i mblianta áirithe, a d'fhágfadh go mbeadh leas ag CCI i méideanna arda as cuimse a infheistiú i gcomhaontuithe nua le haerlínte, agus go mbeadh na costais incriminteacha chomh hard sin i mblianta eile go mbeadh sé ina bhuntáiste do CCI an t-aerfort a dhúnadh. In éagmais aon eilimint lena bhféadfaí sreabha airgeadais bliantúla a athchruthú, bhraith an Coimisiún dá bhrí sin ar chur chuige ilbhliantúil.

- (581) Léirítear sa tábla seo a leanas torthaí an athchruthaithe brabúsachta le haghaidh na dtacar comhaontuithe (mar a liostaithe i dTábla 14) a rinne an Fhrainc agus an Coimisiún ina bhonnchás agus ina chásanna ‘místuama’ (agus le haghaidh na gcomhaontuithe aonair nó na dtacar comhaontuithe a luaitear sna ranna a leanas):

Tábla 18

Glanluach láithreach comhaontuithe agus tacar comhaontuithe a tugadh i gcrích le Ryanair/AMS

(mílte EUR)

Tacar comhaontuithe	Glanluach láithreach		
	Cás na Fraince	Bonnchás an Choimisiúin	Cás ‘místuama’
1-A	[...]	[- 350; - 250]	[- 200; - 100]
B	[...]	[- 900; - 800]	[- 450; - 350]
2-C	[...]	[- 1 150; - 1 050]	[- 400; - 300]
3-D	[...]	[- 650; - 550]	[- 300; - 200]
2-3-C-D	níor athchruthaíodh	[- 1 750; - 1 650]	[- 650; - 550]
E	[...]	[- 150; - 50]	[0; 100]
F	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
G	[...]	[- 700; - 600]	[- 150; - 50]
H	[...]	[- 200; - 100]	[- 100; 0]
I	[...]	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
J	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
HJ	níor athchruthaíodh	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	níor athchruthaíodh	[- 1 200; - 1 100]	[- 200; - 100]
6-K	[...]	[- 2 150; - 2 050]	[- 1 150; - 1 050]
L	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
7-M	[...]	[- 300; - 200]	[- 150; - 50]
N	[...]	[- 150; - 50]	[- 100; 0]
7-M-N	níor athchruthaíodh	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

- (582) Déanfar na gnéithe a bhaineann go sonrach le gach tacar comhaontuithe agus atá ábhartha don anailís seo a leagan amach sna ranna a leanas. Ar an gcéad dul síos, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar cé acu atá nó nach bhfuil athchruthú na bpleananna gnó le haghaidh an chomhaontaithe nó an tacaí comhaontuithe fóna ó thaobh na modheolaíochta de. Luaigh an Coimisiún cheana ina leith sin go ndearna an Fhrainc earráidí a bhí i bpáirt ag na comhaontuithe uile (nó a tharla go minic sa chuid is mó díobh ar a laghad), go háirithe a mhéid a bhaineann leis an méid seo a leanas:

— rómheastachán ar an trácht a bhfuil coinne leis ⁽¹⁶⁰⁾,

— measúnú neamhfhóna a dhéanamh ar ioncam seach-loingseoireachta ⁽¹⁶¹⁾,

⁽¹⁶⁰⁾ Féach aithrisí 543 go 546.

⁽¹⁶¹⁾ Féach aithrisí 557 go 561.

- ranníocaíochtaí údaráis áitiúil le caiteachas margaíochta ginearálta a eisiamh ó ioncam incriminteach ⁽¹⁶²⁾ agus costais na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta á ríomh,
- costais oibriúcháin incriminteacha aerloingseoireachta a mheas faoina luach ⁽¹⁶³⁾,
- úsáid a bhaint go minic as lódfhachtóir aerárthaigh nach raibh údar leis ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Mar a léiríodh cheana in aithrisí 535 agus 536, áfach, anuas ar na hearráidí modheolaíochtaí coiteanna dá dtagraítear thuas, tá na hathchruthaithe ar gach plean gnó curtha ó mhaith ag saincheisteanna modheolaíochta sonracha eile, a leagfar amach sna haithrisí a leanas i leith gach tacaí comhaontuithe. Cuirfidh an Coimisiún a anailís féin i láthair trí ‘bhonnchás’ agus cás ‘místuama’ a athchruthú mar a mhínítear in aithris 574.

(1) Tacar comhaontuithe 1-A

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú A*

(584) Mhol an Fhrainc athchruthú le haghaidh chomhaontú A, bunaithe ar na paraiméadair le haghaidh chomhaontú seirbhísí aerfoirt 1.

(585) Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach i roinn 7.2.1.5(b), léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú A fadhbanna modheolaíochta sonracha eile.

(586) Sa phlean gnó a athchruthaíodh le haghaidh chomhaontú A, shocraigh an Fhrainc an líon uainíochtaí incriminteacha a eascraíonn as an gcomhaontú seirbhísí margaíochta ag 350. Agus sin á dhéanamh, rinne sí rómheastachán ar an líon bealaí atá le hoibriú ag Ryanair, arbh é an t-aon ghealltanas daingean amháin a rinne sé 340 bealach a oibriú le linn na bliana.

(587) Rinne an Fhrainc an toimhde mhícheart freisin go gcomhaontódh oibreoir stuama íoc as na seirbhísí margaíochta roimh dháta sínithe an chomhaontaithe (síníodh comhaontú A an 1 Nollaig 2003 le haghaidh tréimhse ón 1 Bealtaine 2003 go dtí an 31 Nollaig 2003).

(588) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú A mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar na pleananna gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 1-A*

(589) D’athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 1-A. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile ⁽¹⁶⁵⁾, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas:

— acmhainneacht 110 suíochán in aghaidh an aerárthaigh le haghaidh chomhaontú A (bhain Ryanair úsáid in 2013 as aerárthaí arbh í 110 suíochán a n-acmhainneacht, agus ní féidir go mbeadh rannóg aerfoirt CCI ar an eolas faoin toisc sin ar shíniú an chomhaontaithe i mí na Nollag 2013);

— an líon uainíochtaí incriminteacha: 40 faoi chomhaontú A (meastachán ar an líon uainíochtaí incriminteacha lena bhfuil coinne idir síniú chomhaontú A an 1 Nollaig 2003 agus a dhul in éag an 31 Nollaig 2003 ⁽¹⁶⁶⁾);

⁽¹⁶²⁾ Féach aithrisí 563 go 568.

⁽¹⁶³⁾ Féach aithrisí 570 go 573.

⁽¹⁶⁴⁾ Féach aithrisí 542 go 547.

⁽¹⁶⁵⁾ Féach aithrisí 539 go 579 chun mionsonraí a fháil maidir le gach ceann de na paraiméadair sin.

⁽¹⁶⁶⁾ Rinneadh an meastachán mar a leanas: Luaigh an Fhrainc gur oibrigh Ryanair 288 n-uainíocht ag aerfort La Rochelle in 2003, iad uile chuig aerfort Stansted London. Bhí an figiúr sin críochnaitheach a bheag nó a mhór an 1 Eanáir 2003, tráth a shínigh rannóg aerfoirt CCI comhaontú A le Ryanair. Bhainfeadh infheisteoir úsáid as an bhfigiúr tráchta stairiúil sin chun meastachán a dhéanamh ar an líon eitiltí in aghaidh na bliana a bhféadfadh coinne a bheith leo le haghaidh na míosa a bhí fágtha den chomhaontú a bhí fós le déanamh (mí na Nollag 2003). Má dhéantar an figiúr sin a scaipeadh thar ré an chomhaontaithe (8 mí), is féidir meastachán *pro rata temporis* a dhéanamh ar an líon eitiltí le haghaidh na míosa deireanaí den chomhaontú (mí na Nollag 2003) mar 288*1/8, nó 36. Mar réamhchúram, shlánaigh an Coimisiún an figiúr sin suas go 40 uainíocht.

- lódfhachtóir aerárthaigh a mheastar mar mheán-lódfhachtóir an 2 bhliain roimh an mbliain inar síníodh an comhaontú margaíochta (80 %, arna mheas ag an bhFrainc freisin);
- 100 % den íocaíocht as na seirbhísí margaíochta a leagtar amach sna comhaontuithe.

(590) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 1-A i dTábla 18, tá glanluach láithreach an tacair comhaontuithe sin diúltach.

(591) Mar a leagtar amach in aithrisí 574 go 579, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, mar a mhínítear, rinne sé ceithre pharaiméadar a athrú go fabhrach chun brabúsacht na gcomhaontuithe faoi bhreithniú a mhéadú: socraíodh an lódfhachtóir ag 85 %, méadaíodh an corrlach seach-aerloingseoireachta faoi 20 %, laghdaíodh costais oibriúcháin incriminteacha faoi 50 %, agus ar deireadh méadaíodh an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, ghlac an Coimisiún cás hipitéiseach le haghaidh chomhaontú A (nár léirigh an Fhrainc) inar measadh an comhaontú seirbhísí aerfoirt a síníodh an 1 Nollaig 2003 a bheith ina léiriú ar sheasaimh chaibidlíochta rannóg aerfoirt CCI agus Ryanair an 1 Aibreán 2003 agus ar an eolas tráchta an 1 Nollaig 2003. Sa chás hipitéiseach sin, meastar 288 n-uainíocht in aghaidh na bliana a bheith ann, a chomhfhreagraíonn don líon iarbhir uainíochtaí a rinneadh, rud ab eol a bheag nó a mhór an 1 Nollaig 2003. Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach thacar comhaontuithe 1-A fós diúltach.

(2) Comhaontú B

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú B*

(592) Mhol an Fhrainc athchruthú le haghaidh chomhaontú B, bunaithe ar na paraiméadair le haghaidh chomhaontú seirbhísí aerfoirt 1.

(593) Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach in aithrisí 539 go 579, léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú B fadhbanna modheolaíochta sonracha eile.

(594) Ar an gcéad dul síos, táthar in amhras go síneodh oibreoir stuama comhaontú ina mbeadh ceangaltais seirbhísí margaíochta Ryanair níos neamhshonraí fiú ná mar atá i gcomhaontú A ⁽¹⁶⁷⁾. Is é an t-aon chuspóir ag oibreoir stuama an t-aerfort a reáchtáil ar bhrabús. Ní ráthaíocht é méadú ar thrácht do bhrabúsacht seirbhísí margaíochta, áfach, agus is de chúram oibreora stuama an éifeachtúlacht airgeadais is mó a fháil óna chaiteachas. D'fhéachfadh oibreoir stuama dá bhrí sin leis an éifeachtúlacht is mó a fháil ó aon seirbhís mhargaíochta a fhaigheann sé. Táthar in amhras dá réir sin go ndéanfadh oibreoir arb í an bhrabúsacht is cúram dó comhaontú a shíniú mura bhfuil téarmaí an chomhaontaithe sin sainithe nó cainníochtaithe go beacht (ní shainítear an líon nasc a thaispeántar, ná fad ama ná minicíocht a dtaispeána ar shuíomh gréasáin Ryanair) agus mura féidir le hoibreoir an aerfort measúnú a dhéanamh ar éifeachtúlacht nó éifeachtacht na dtéarmaí. Ní bheadh aon oibreoir stuama sásta comhaontú a shíniú gan bheith in ann fiú srac-mheasúnú a dhéanamh ar an éifeacht a bheadh aige ar úsáid na mbealaí lena mbaineann agus ar bhrabúsacht an idirbhirt.

(595) Tugann an Coimisiún dá aire thairis sin go gcuireann earráid mhodheolaíochta shonrach eile an t-athchruthú a rinne an Fhrainc ó mhaith. Chuir an Fhrainc ré 3 bliana iomlána agus 340 uainíocht in aghaidh na bliana san áireamh, cé nach gcumhdaítear leis an gcomhaontú ach 2 bhliain agus 4 mhí, rud a dhéanann difear don líon uainíochtaí agus don táille mhargaíochta a úsáideadh le haghaidh an athchruthaithe.

(596) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú B mar a sholáthair an Fhrainc é.

⁽¹⁶⁷⁾ An t-aon ghealltanas atá ar Ryanair chun La Rochelle a chur chun cinn, leagtar amach é mar a leanas i gcomhaontú A: 'Cuirfidh Ryanair naisc ghréasáin le suíomhanna gréasáin turasóireachta ar fáil i gcomhréir leis an gceann scríbe (seachas suíomhanna a bhfuil saoráid acu chun lóistiocht, fruilíú gluaisteán nó aon seirbhís eile a sholáthraíonn Ryanair go díreach ar líne a chur in áiríthe go díreach ar líne) chun na Seirbhísí a chur chun cinn, bunaithe ar an idirlíon, d'úsáideoirí shuíomh gréasáin Ryanair www.ryanair.com.'

— *Athchruthú an Choimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú B*

(597) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh chomhaontú B. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile ⁽¹⁶⁸⁾, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas:

— acmhainneacht aonaid aerárthaigh 148 bpaisinéir (mar a mhol an Fhrainc);

— an líon uainíochtaí incriminteacha: 199 n-uainíocht in aghaidh na bliana don chéad bhliain den chomhaontú (a síníodh an 3 Meitheamh 2004), 340 uainíocht in aghaidh na bliana don dara bliain de chomhaontú B, 123 uainíocht in aghaidh na bliana do bhliain deiridh chomhaontú B (a chuaigh in éag an 30 Aibreán 2006);

— meastachán ar an lódfhachtóir aerárthaigh a thuigtear mar mheán-lódfhachtóir an 2 bhliain roimh an mbliain inar síníodh an comhaontú margaíochta (80 %, mar a mheas an Fhrainc freisin, gan aon údar a thabhairt leis sin);

— 100 % den íocaíocht as na seirbhísí margaíochta atá sna comhaontuithe.

(598) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe B i dTábla 18, tá glanluach láithreach an tacair comhaontuithe sin diúltach.

(599) Mar a leagtar amach i roinn 7.2.1.5(b)(5), mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, mar a mhínítear, rinne sé ceithre pharaiméadar a athrú go neamhréasúnach agus go místuama chun brabúsacht na gcomhaontuithe faoi bhreithniú a mhéadú: socraíodh an lódfhachtóir ag 85 %, méadaíodh an corrlach seach-aerloingseoireachta faoi 20 %, lagdaíodh costais oibriúcháin incriminteacha faoi 50 %, agus ar deireadh méadaíodh an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, ghlac an Coimisiún cás hipitéiseach le haghaidh chomhaontú B (nár léirigh an Fhrainc) inar measadh an comhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 3 Meitheamh 2004 a bheith ina léiriú ar sheasaimh chaibidlíochta rannóg aerfoirt CCI agus Ryanair an 1 Eanáir 2004 agus ar an eolas tráchta an 3 Meitheamh 2004. Sa chás teoiriciúil sin, glactar leis gurb é 340 an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana a shroichte. Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach chomhaontú B fós diúltach.

(1) Tacar comhaontuithe 2-3-C-D

— *Athchruthú na Fraince ar na pleananna gnó le haghaidh chomhaontuithe C agus D*

(600) Mhol an Fhrainc athchruthuithe ar leithligh le haghaidh chomhaontuithe C agus D, bunaithe ar pharaiméadair eacnamaíocha chomhaontuithe seirbhísí aerfoirt 2 agus 3 faoi seach. Mar a leagtar amach in aithrisí 468 agus 469, áfach, is beart aonair é an tacar comhaontuithe 2-3-C-D i ndáiríre. Thairis sin, anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach i roinn 7.2.1.5(b), léiríonn athchruthú na bpleananna gnó le haghaidh chomhaontuithe C agus D fadhb mhodheolaíochta shonrach amháin eile: Chuir an Fhrainc lódfhachtóir aerárthaigh 80 % i bhfeidhm le haghaidh chomhaontuithe C agus D, nach raibh aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leis. Ghlacfaidh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo. Mheas an Fhrainc go raibh 340 uainíocht in aghaidh na bliana ann i gcás chomhaontú C agus 156 uainíocht ann i gcás chomhaontú D le haghaidh 2007 agus 2008, ach cé gur choigeartaigh sí an figiúr sin *pro rata temporis* chuig 104 le haghaidh 2006, níor leithdháil sí aon uainíocht ar 2009, cé gur sonraíodh le comhaontú D go n-oibreodh Ryanair eitiltí go dtí go rachadh sé in éag an 30 Aibreán 2009 (féach aithris 92). Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú na bpleananna gnó le haghaidh chomhaontuithe C agus D mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar na pleananna gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 2-3-C-D*

(601) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 2-3-C-D. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas:

⁽¹⁶⁸⁾ Féach roinn 7.2.1.5(b) chun mionsonraí a fháil maidir le gach ceann de na paraiméadair sin.

- 100 % den íocaíocht as na seirbhísí margaíochta a leagtar amach sna comhaontuithe;
- lódfhachtóir aerárthaigh a mheastar mar mheán-lódfhachtóir an 2 bhliain roimh an mbliain inar síníodh an tacar comhaontuithe (78 %, i gcomparáid le 80 % arna mheas ag an bhFrainc);
- 340 uainíocht in aghaidh na bliana i gcás chomhaontú C, agus 160 uainíocht in aghaidh na bliana i gcás chomhaontú D, mar a leagtar amach sna comhaontuithe (95 000 paisinéir i gcás chomhaontú C agus 45 000 paisinéir i gcás chomhaontú D).

(602) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 2-3-C-D i dTábla 18, tá glanluach láithreach an tacaí comhaontuithe sin diúltach. Mar réamhchúram, rinne an Coimisiún an glanluach láithreach a ríomh ar leithligh le haghaidh chomhaontú 2-C agus 3-D ag úsáid na bparaméadar leasaithe céanna a úsáideadh le haghaidh thacar comhaontuithe 2-3-C-D sa bhonnchás, agus bhí sé sin diúltach freisin.

(603) Faoi mar ab amhlaidh le tacar comhaontuithe 1-A, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a bhaineann go sonrach le gach plean gnó a athchruthaíodh, coimeádtar san anailís íogaireachta 340 uainíocht in aghaidh na bliana i gcás chomhaontú C agus 160 uainíocht in aghaidh na bliana i gcás chomhaontú D, mar a dhéantar sa bhonnchás. Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach thacar comhaontuithe 2-3-C-D, agus chomhaontuithe 2-C agus 3-D, fós diúltach.

(1) Comhaontú E

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú E*

(604) Mhol an Fhrainc plean gnó athchruthaithe le haghaidh chomhaontú E bunaithe ar chomhaontú seirbhísí aerfoirt 4, agus shuigh sí go bhféadfadh méadú ar an líon uainíochtaí incriminteacha in aghaidh na bliana (50) a bheith mar thoradh ar an gcomhaontú. Níor thug sí bunús leis an bhfigiúr sin, áfach.

(605) Le comhaontú E, leasaíodh comhaontú D trí laghdú a dhéanamh ar an tréimhse in 2007 ar lena linn a mbeadh an nasc arna ainmniú ag rannóg aerfoirt CCI ar taispeáint ar shuíomh gréasáin Éireannach Ryanair ó 212 lá go 45 lá, agus trí laghdú a dhéanamh ar phraghas na seirbhíse margaíochta ó EUR [...] go EUR [...]. Tugann an Coimisiún dá aire, i gcás bhlianta 2006 agus 2007, nach raibh an líon paisinéirí a iompraíodh iarbhrí ar bhealach Bhaile Átha Cliath chomh hard le 45 000, ach go raibh sé thart ar 20 000 paisinéir in aghaidh na bliana (tráth a síníodh comhaontú E i mí an Mheithimh 2007, b'fhurasta measúnú a dhéanamh ar réamhaisnéisí tráchta le haghaidh 2007 a mhéid a bheartaíonn aerlínte a sceidil roimh ré de réir shéasúr IATA – mí Aibreán go mí Dheireadh Fómhair agus mí na Samhna go mí an Mhárta). Ba é an rún soiléir a bhí ag na páirtithe costais na seirbhísí margaíochta a ghearradh chun léiriú a dhéanamh ar na méideanna tráchta a breathnaíodh, a bhí i bhfad ní b'isle ná iad siúd a áiríodh i gComhaontú D. Dhéanfaidh oibreoir stuama dá réir sin thart ar 20 000 paisinéir in aghaidh na bliana, mar a breathnaíodh, a chur san áireamh mar mhéid tráchta a raibh coinne leis, d'ainneoin ghealltanais conarthach Ryanair líon 45 000 paisinéir in aghaidh na bliana a bhaint amach. Go sonrach, níl aon phionós scríofa isteach sa chomhaontú sa chás nach gcomhlíonadh Ryanair na spriocanna tráchta. An t-aon iarmhairt amháin a bhí air as gan na spriocanna tráchta a chomhlíonadh ab ea athchaibidlíocht chomhaontú D (inár laghdaíodh an méid a íocadh as seirbhísí margaíochta go EUR [...] le haghaidh na 3 mhí ón Meitheamh go dtí an Meán Fómhair, mar a léirítear in aithris 94) agus síniú chomhaontú E chun a léiriú go raibh thart ar 20 000 paisinéir sa mhéid tráchta ar deireadh ⁽¹⁶⁹⁾.

(606) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú E mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú E*

(607) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh chomhaontú E. Chuige sin, i dteannta na bparaméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún paraiméadar sonrach, is é sin méid tráchta atá cothrom leis an meánmhéid tráchta a breathnaíodh le linn 2006 agus 2007, atá thart ar 20 000 paisinéir (nó 70 uainíocht agus an lódfhachtóir ceartaithe i bhfeidhm).

⁽¹⁶⁹⁾ Tá sé léiritheach gur fhan an trácht ar an mbealach ó La Rochelle go Baile Átha Cliath cobhsaí idir 14 000 agus 20 000 paisinéir in aghaidh na bliana idir 2007 agus 2011.

(608) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú E i dTábla 18, tá glanluach láithreach an chomhaontaithe sin diúltach.

(609) Faoi mar ab amhlaidh leis na tacaí comhaontuithe eile, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A (athruithe a bhí neamhréasúnach agus místuama) a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, chuir an Coimisiún an méid seo a leanas san áireamh le haghaidh chomhaontú E:

— méid tráchta a bhí cothrom leis an meánmhéid a breathnaíodh le linn 2005 agus 2006, is é sin thart ar 20 000 paisinéir (nó 70 uainíocht agus an lódfhachtóir ceartaithe i bhfeidhm).

(610) Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach chomhaontú athchruthaithe E fós diúltach.

(1) Comhaontú F

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú F*

(611) Mhol an Fhrainc athchruthú le haghaidh chomhaontú F, bunaithe ar chomhaontú seirbhísí aerfoirt 4. Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach thuas, léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú F fadhbanna modheolaíochta sonracha eile:

— Chuir an Fhrainc ré 3 bliana iomlána san áireamh, cé nár cumhdaíodh leis an gcomhaontú ach na 3 mhí i ngeimhreadh 2007/2008.

— Mheas an Fhrainc gurb iad EUR [...], EUR [...] agus EUR [...] na híocaíochtaí margaíochta le haghaidh na mblianta 2007, 2008 agus 2009 faoi seach. Faoin gcomhaontú maidir leis an tseirbhís mhargaíochta, mar atá cúig ríomhphost bolscaireachta sa bhreis a sheoladh i ngeimhreadh 2007/2008 chuig an 255 000 Béarlóir atá liostaithe ar liosta seachadta Ryanair, ní raibh sa mhéid sin ach EUR [...].

— D'úsáid an Fhrainc lódfhachtóirí 75 %, 76 % agus 80 % le haghaidh na mblianta 2007, 2008 agus 2009, nach raibh aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leo. Ghlacfaidh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo, áfach.

— Mheas an Fhrainc go bhféadfadh méadú an-suntasach ar uainíochtaí incriminteacha in aghaidh na bliana (400) a bheith ann de thoradh chomhaontú F. Bhí an comhaontú teoranta, áfach, do chúig ríomhphost bolscaireachta a sheoladh mar a mhínítear thuas. Is é tuairim an Choimisiúin, i bhfianaise a raon feidhme a bheith thar a bheith teoranta (i dtéarmaí ré agus mhéid na seirbhísí, agus an chineál seirbhísí, a chuirtear ar fáil agus i dtéarmaí a mhí-éifeachtaí go ginearálta atá seirbhísí den sórt sin a leagtar amach in aithris 524, in éineacht leis an méid beag táillí a íocadh le Ryanair/AMS), nach féidir go n-eascródh éileamh incriminteach as an gcomhaontú sin a thabharfadh bunús le méadú 400 ar an líon uainíochtaí a oibríonn Ryanair. Thairis sin, níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise chun tacú leis an hipitéis sin.

(612) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú F mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú F*

(613) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh chomhaontú F. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún an paraiméadar sonrach nach mbeadh aon uainíocht bhreise ann. Ní bheadh coinne ag aon infheisteoir stuama le méadú ar an trácht a oibríonn Ryanair bunaithe ar an gcomhaontú leasaithe sin agus air sin amháin, atá de chineál an-teoranta mar a leagtar amach in aithris 611. Níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise gur thug Ryanair gealltanas foirmiúil nó neamhfhoirmiúil comhfhreagrach chun an trácht a mhéadú, nó go ndearnadh staidéar margaidh inar suíodh go bhfuil nasc cúisíoch idir an cineál seirbhísí margaíochta a chumhdaítear leis an gcomhaontú leasaithe agus an méadú a bhfuil coinne leis ar an trácht.

(614) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú F i dTábla 18, tá glanluach láithreach an chomhaontaithe sin diúltach.

(615) Faoi mar ab amhlaidh leis na tacair comhaontuithe eile, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, chuir an Coimisiún an méid seo a leanas san áireamh:

— sa chás malartach, d'fhéadfadh coinne a bheith ag oibreoir, ar bhealach sách hipitéiseach, le trácht a bheadh comhréireach le méid na ranníocaíochta margaíochta bunaithe ar an trácht a áiríodh i gcomhaontú C tosaigh. I bhfocail eile, dá mba rud é gur chomhfhreagair táille seirbhísí margaíochta EUR [...] i gcomhaontú C do ghealltanais tráchta 95 000 paisinéir, d'fhéadfadh coinne a bheith ag an oibreoir leis go mbeadh trácht 95 000* (50 000/578 000)=8 213 phaisinéir, nó thart ar 30 uainíocht, ann mar thoradh ar tháille seirbhísí margaíochta EUR [...] (de réir chomhaontú F) ⁽¹⁷⁰⁾.

(616) Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach chomhaontú athchruthaithe F fós diúltach.

(1) Tacar comhaontuithe G-H-I-J

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe G-H-I-J*

(617) Mhol an Fhrainc athchruthú ar leithligh le haghaidh chomhaontuithe G, H, I agus J, bunaithe ar chomhaontuithe seirbhísí aerfoirt 4 agus 5. Mheas an Fhrainc go raibh 200 uainíocht ann in aghaidh na bliana i gcás chomhaontú G, 35 in aghaidh na bliana don chéad bhliain agus 60 in aghaidh na bliana ina dhiaidh sin i gcás chomhaontú H, 70 in aghaidh na bliana i gcás chomhaontú I, agus 35 in aghaidh na bliana don chéad bhliain agus 60 in aghaidh na bliana ina dhiaidh sin i gcás chomhaontú J. Mar a leagtar amach in aithrisí 472 agus 473, áfach, is beart aonair é an tacar comhaontuithe G, H, I agus J i ndáiríre. Thairis sin, anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach thuas, léiríonn athchruthú na bpleananna gnó le haghaidh gach ceann de chomhaontuithe G, H, I agus J fadhbanna modheolaíochta sonracha eile:

— Chuir an Fhrainc lódfhachtóir aerárthaigh idir 75 % agus 80 % i bhfeidhm le haghaidh chomhaontú G, agus 85 % le haghaidh chomhaontuithe H, I agus J, nach raibh aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leo. Ghlacfaidh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo, áfach.

— I gcás Chomhaontú J, ba é tuairim na Fraince go bhféadfadh sé méadú ar an líon uainíochtaí incriminteacha in aghaidh na bliana a ghiniúint (35 in 2009, 60 in 2010 agus 60 in 2011). Mar a leagtar amach in aithrisí 472 agus 473, áfach, ní mór measúnú a dhéanamh ar chomhaontú J i gcomhpháirt le comhaontuithe G, H agus I.

— Fiú dá bhféadfaí comhaontú J a scaradh ó chomhaontuithe G, H agus I, rud nach amhlaidh, thabharfadh an Coimisiún le fios nárbh fhéidir é a athchruthú mar a mholann an Fhrainc. Mar leasú ar chomhaontú H a síníodh an lá céanna, tá a raon feidhme teoranta don nasc tráchtála arna ainmniú ag rannóg aerfoirt CCI a fhoilsíú ar shuíomh gréasáin Beilgeach Ryanair ar feadh tréimhse bhreise 10 lá ar shuim EUR [...]. Trína gcur i gcomparáid le chéile, le comhaontú H a síníodh an lá céanna, arb é comhaontú J a fhorlíonann é, cumhdaítear an tseirbhís chéanna ar shuíomh gréasáin Ísiltíreach/Beilgeach Ryanair ar feadh tréimhse 95 lá ar shuim EUR [...] sa chéad bhliain agus tréimhse 160 lá ar shuim EUR [...] i ngach ceann den dá bhliain a leanann. Déanann an Fhrainc an toimhde go ngintear 35 uainíocht incriminteacha in 2009, 60 in 2010 agus 60 in 2011 le comhaontú H. I gcás seirbhís chomhionann ar feadh tréimhse ama atá 10 n-oiread nó 16 oiread níos gaire, rinne an Fhrainc an toimhde gur gineadh an líon céanna uainíochtaí incriminteacha le comhaontú J agus a gineadh le comhaontú H.

Suíonn an Coimisiún dá réir sin go bhfuil an meastachán tráchta le haghaidh chomhaontú J, mar a d'athchruthaigh an Fhrainc é, neamhréalaíoch go follasach agus nach féidir go nginfedh an comhaontú sin éileamh incriminteach a thabharfadh bunús leis an méadú a mholann an Fhrainc. Thairis sin, níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise chun tacú leis an hipitéis sin.

⁽¹⁷⁰⁾ Á ghlacadh leis go bhfuil lódfhachtóir 85 % ann mar ar tugadh bunús cheana leis in aithris 576. An líon uainíochtaí arna shlánú suas go dtí an deich is gaire.

- (618) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú na bpleananna gnó le haghaidh chomhaontuithe G, H, I agus J mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar na bpleananna gnó le haghaidh thacar comhaontuithe G-H-I-J*

- (619) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe G-H-I-J. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas:

— 100 % den íocaíocht as na seirbhísí margaíochta a leagtar amach sna comhaontuithe;

— lódfhachtóir aerárthaigh a mheastar mar mheán-lódfhachtóir an 2 bhliain roimh an mbliain inar síníodh an comhaontú margaíochta (72 %);

— an líon uainíochtaí: 200 in aghaidh na bliana iomláine i gcás chomhaontú G, 40 in aghaidh na bliana iomláine don chéad bhliain, 2009, agus ansin 60 in aghaidh na bliana iomláine i gcás chomhaontuithe H agus J ⁽¹⁷¹⁾, 70 in aghaidh na bliana iomláine i gcás chomhaontú I;

— ós rud é gur síníodh na comhaontuithe an 17 Meán Fómhair 2009, rinneadh na huainíochtaí dá dtagraítear thuas a choigeartú *pro rata temporis* le haghaidh 2009.

- (620) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe G-H-I-J i dTábla 18, tá glanluach láithreach an tacair comhaontuithe sin diúltach. Mar réamhchúram, rinne an Coimisiún an glanluach láithreach a ríomh ar leithligh le haghaidh chomhaontuithe G, H, J agus I ag úsáid na bparaiméadar leasaithe céanna a úsáideadh le haghaidh thacar comhaontuithe G-H-I-J sa bhonnchás, agus bhí sé sin diúltach freisin.

- (621) Faoi mar ab amhlaidh le tacar comhaontuithe 1-A, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, rinne an Coimisiún an toimhde go mbeadh an líon uainíochtaí i ngach ceann de chomhaontuithe G, H agus I comhchosúil leis an líon uainíochtaí ar a ndearnadh meastachán sa tríú fleasc d'aithris 619, gan aon cheartúchán *pro rata temporis* ann i leith shíniú déanach an chomhaontaithe, mar is amhlaidh sa bhonnchás (i bhfocail eile, fiú má shínítear an comhaontú go cúlghabhálach, tá an líon uainíochtaí mar an gcéanna leis an líon uainíochtaí i mbliain iomlán), is é sin 200 in aghaidh na bliana iomláine i gcás chomhaontú G, 40 in aghaidh na bliana iomláine don chéad bhliain 2009 agus ansin 60 in aghaidh na bliana iomláine i gcás chomhaontú H agus 70 in aghaidh na bliana iomláine i gcás chomhaontú I.

- (622) I gcás chomhaontú J, sa chás malartach, d'fhéadfadh coinne a bheith ag oibreoir, ar bhealach sách hipitéiseach, le trácht a bheadh comhréireach le méid na ranníocaíochtaí margaíochta bunaithe ar an trácht a áiríodh i gcomhaontuithe G, H agus I. I bhfocail eile, dá mba rud é gur chomhfhreagair táille seirbhísí margaíochta EUR [...] i gcomhaontuithe G, H agus I do ghealltanais tráchta 79 000 paisinéir, d'fhéadfadh coinne a bheith ag an oibreoir le líon uainíochtaí a chomhfhreagródh do thrácht $79\,000 * ([...]/[...]) = 2\,983$ phaisinéir, nó thart ar 10 n-uainíocht in aghaidh na bliana, mar thoradh ar tháille seirbhísí margaíochta EUR [...] (de réir chomhaontú J) ⁽¹⁷²⁾. Sa chás malartach sin, d'fhéadfadh coinne a bheith ag oibreoir le 320 uainíocht in aghaidh na bliana i gcás 2009, 340 i gcás 2010 agus 340 i gcás 2011 le haghaidh thacar comhaontuithe G-H-I-J.

- (623) Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach thacar comhaontuithe G-H-I-J, agus chomhaontuithe G, H, I agus J ar leithligh, fós diúltach.

(1) Grúpa comhaontuithe 6-K

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú K*

⁽¹⁷¹⁾ Féach aithrisí 99 agus 101 ina leagtar síos saintréithe an dá chomhaontú sin a fhágann nach féidir iad a dhealú ó chéile.

⁽¹⁷²⁾ Á ghlacadh leis go bhfuil lódfhachtóir 85 % ann mar ar tugadh bunús cheana leis in aithris 576. An líon uainíochtaí arna shlánú suas go dtí an deich is gaire.

(624) Mhol an Fhrainc athchruthú le haghaidh thacar comhaontuithe 6-K. Mheas an Fhrainc go raibh 370 uainíocht ann in 2010, agus 400 díobh in aghaidh na bliana in 2011 agus 2012. Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach thuas, léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 6-K fadhbanna modheolaíochta sonracha eile:

- Is é EUR [...] an táille bhliantúil ar sheirbhísí margaíochta a úsáideadh san athchruthú le haghaidh na mblianta 2010, 2011 agus 2012. Faoi chomhaontú K, áfach, is é EUR [...] an táille ar sheirbhísí margaíochta.
- Ghlac an Fhrainc lódfhachtóirí 80 %, 80 % agus 85 % le haghaidh na mblianta 2010, 2011 agus 2012 faoi seach, nach raibh aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leo. Ghlacadh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo.

(625) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 6-K mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 6-K*

(626) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 6-K. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas:

- 100 % den íocaíocht as na seirbhísí margaíochta a leagtar amach sna comhaontuithe;
- lódfhachtóir aerárthaigh a mheastar mar mheán-lódfhachtóir an 2 bhliain roimh an mbliain inar síníodh an tacar comhaontuithe 6-K (75 %);
- 370 uainíocht in aghaidh na bliana. Is éard atá i gcomhaontú seirbhísí aerfoirt 6 gealltanais a thug Ryanair bealaí a oibriú go haerfort Stansted Londan (53 000 paisinéir in aghaidh na bliana), aerfort Bhaile Átha Cliath (17 000 paisinéir in aghaidh na bliana), aerfort Charleroi (17 000 paisinéir in aghaidh na bliana) agus aerfort Rygge Osló (17 000 paisinéir in aghaidh na bliana). Comhfhreagraíonn sé sin do thart ar 370 uainíocht agus lódfhachtóir 75 % i bhfeidhm.

(627) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 6-K i dTábla 18, tá an glanluach láithreach diúltach.

(628) Faoi mar ab amhlaidh leis na tacair comhaontuithe eile, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A-B a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, chuir an Coimisiún na hipitéisí a chuir an Fhrainc faoina bhráid san áireamh, is iad sin 370 in 2010, agus 400 in aghaidh na bliana in 2011 agus 2012. Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach thacar comhaontuithe athchruthaithe 6-K fós diúltach.

(1) Comhaontú L

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú L*

(629) Mhol an Fhrainc athchruthú le haghaidh chomhaontú L, bunaithe ar chomhaontú seirbhísí aerfoirt 6. Mheas an Fhrainc go raibh 40 uainíocht in aghaidh na bliana ann. Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach thuas, léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú L fadhbanna modheolaíochta sonracha eile:

- Chuir an Fhrainc ré 3 bliana iomlána san áireamh, cé nach rabhthas chun an tseirbhís mhargaíochta a sholáthar ach ar feadh 70 lá, tréimhse is lú ná 3 mhí.

- Mheas an Fhrainc gurb é EUR [...] in aghaidh na bliana an íocaíocht mhargaíochta le haghaidh na mblianta 2010, 2011 agus 2012. Faoin gcomhaontú, áfach, tá seirbhís margaíochta aonair ann gan aon léiriú go ndéanfaí an athuair gach bliain í.
- Ghlac an Fhrainc lódfhachtóirí 75 %, 77 % agus 80 % le haghaidh na mblianta 2010, 2011 agus 2012 faoi seach, nach raibh aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leo. Ghlacfaidh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo, áfach.
- Mheas an Fhrainc go bhféadfadh méadú suntasach ar uainíochtaí incriminteacha in aghaidh na bliana (40 in aghaidh na bliana, nó 120 le haghaidh thréimhse 2010-2012) a bheith ann de thoradh chomhaontú F. Tá an comhaontú teoranta, áfach, do nasc aonair arna ainmniú ag rannóg aerfoirt CCI a bheith foilsithe ar shuíomh idirlín ar feadh tréimhse ghearr (70 lá). Is é tuairim an Choimisiúin, i bhfianaise a raon feidhme a bheith thar a bheith teoranta (i dtéarmaí ré agus mhéid na seirbhísí, agus an chineál seirbhísí, a chuirtear ar fáil agus i dtéarmaí a mhí-éifeachtaí go ginearálta atá seirbhísí den sórt sin a leagtar amach in aithris 524, in éineacht leis an méid beag táillí a íocadh le Ryanair/AMS), nach féidir go n-eascródh éileamh incriminteach as an gcomhaontú sin a thabharfadh bunús le méadú 120 ar an líon uainíochtaí a oibríonn Ryanair. Thairis sin, níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise chun tacú leis an hipitéis sin.

(630) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú L mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú L*

(631) D'athchruthaigh an Coimisiún an plan gnó le haghaidh chomhaontú L. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaíthe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas: gan aon uainíocht bhreise agus gan aon fheabhas ar an lódfhachtóir aerárthaigh. Ní bheadh coinne ag aon infheisteoir stuama le méadú ar an trácht a oibríonn Ryanair bunaithe ar an gcomhaontú leasaithe sin agus air sin amháin, atá de chineál an-teoranta mar a leagtar amach in aithris 110. Níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise gur thug Ryanair gealltanais foirmiúil nó neamhfhoirmiúil comhfhreagrach chun an trácht a mhéadú, nó go ndearnadh staidéar margaidh inar suíodh go bhfuil nasc cúisiach idir an cineál seirbhísí margaíochta a chumhdaítear leis an gcomhaontú leasaithe agus an méadú a bhfuil coinne leis ar an trácht. Ní thugann Ryanair aon ghealltanais tráchta i gcomhaontú seirbhísí margaíochta L.

(632) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú L i dTábla 18, tá glanluach láithreach an chomhaontaithe sin diúltach.

(633) Faoi mar ab amhlaidh leis na tacair comhaontuithe eile, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacair comhaontuithe 1-A a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plan gnó a athchruthaíodh, chuir an Coimisiún an méid seo a leanas san áireamh le haghaidh chomhaontú L:

— sa chás malartach, d'fhéadfadh coinne a bheith ag oibreoir, ar bhealach sách hipitéiseach, le trácht a bheadh comhréireach le méid na ranníocaíochta margaíochta a íocadh le Ryanair/AMS as na seirbhísí margaíochta ar bhonn an tráchta a áiríodh i gcomhaontú 6-K tosaigh. I bhfocail eile, dá mba rud é gur chomhfheagair táille seirbhísí margaíochta EUR [...] i gcomhaontú 6-K do ghealltanais tráchta 104 000 paisinéir, d'fhéadfadh coinne a bheith ag an oibreoir le líon uainíochtaí a chomhfheagraíodh do thrácht $104\,000 * ([...] / [...])$, nó thart ar 20 uainíocht, mar thoradh ar tháille seirbhísí margaíochta EUR [...] (de réir chomhaontú L) ⁽¹⁷³⁾;

— sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach chomhaontú B mar a athchruthaíodh é fós diúltach.

⁽¹⁷³⁾ Á ghlacadh leis go bhfuil lódfhachtóir 85 % ann mar ar tugadh bunús cheana leis in aithris 576. An líon uainíochtaí arna shlánú suas go dtí an deich is gaire.

(1) Tacar comhaontuithe 7-M

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú M*

- (634) Mhol an Fhrainc plean gnó athchruthaithe le haghaidh chomhaontú M, bunaithe ar chomhaontú seirbhísí aerfoirt 7. Mheas an Fhrainc go raibh 70 uainíocht ann in 2011, 80 in 2012 agus 85 in 2013. Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach thuas, léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú M fadhbanna modheolaíochta sonracha eile:

- Chuir an Fhrainc lódfhachtóir aerárthaigh 85 % i bhfeidhm le haghaidh na 3 bliana a chumhdaítear le hathchruthú chomhaontú M, nach raibh aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leis. Ghlacfaidh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo, áfach.
- Mheas an Fhrainc go mbeadh 70, 80 agus 85 uainíocht incriminteacha ann le haghaidh na 3 bliana féilire a chumhdaítear leis an gcomhaontú (2011, 2012 agus 2013 faoi seach), arb ionann sin agus 235 uainíocht san iomlán. Tá an comhaontú teoranta, áfach, do nasc leis an suíomh gréasáin arna ainmniú ag rannóg aerfoirt CCI a bheith curtha ar shuíomh gréasáin Portaingéalach Ryanair ar feadh 365 lá in aghaidh na bliana, agus do La Rochelle a bheith curtha chun cinn mar cheann scribe suaitheanta ar shuíomh gréasáin Portaingéalach Ryanair ar feadh 4 seachtaine in aghaidh na bliana (ar mhéid bliantúil EUR [...]). Thairis sin, na seirbhísí a chumhdaítear leis an gcomhaontú sin, ní sholáthrófar ach ar feadh 2 bhliain iad agus, dá bhrí sin, ní chruthódh infheisteoir stuama plean gnó a bhfuil an tríú bliain ann. Ar deireadh, is é tuairim an Choimisiúin, i bhfianaise a raon feidhme a bheith thar a bheith teoranta (i dtéarmaí ré agus mhéid na seirbhísí, agus an chineáil seirbhísí, a chuirtear ar fáil agus i dtéarmaí a mhí-éifeachtaí go ginearálta atá seirbhísí den sórt sin a leagtar amach in aithris 524, in éineacht leis an méid beag táillí a íocadh le Ryanair/AMS), nach féidir go n-eascródh éileamh incriminteach as an gcomhaontú sin a thabharfadh bunús le méadú ar an líon uainíochtaí a oibríonn Ryanair. Thairis sin, níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise chun tacú leis an hipitéis sin.

- (635) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú M mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 7-M*

- (636) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 7-M. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas:

- lódfhachtóir aerárthaigh a mheastar mar mheán-lódfhachtóir an 2 bhliain roimh an mbliain inar síníodh an tacar comhaontuithe (76 %);
- measadh go raibh 60 uainíocht incriminteacha ann. Bunaithe ar an lódfhachtóir aerárthaigh thuas, agus ar acmhainneacht ainmniúil an chineáil aerárthaigh a úsáideann Ryanair (189 suíochán i gcás Boeing 737-800), ríomh an Coimisiún gurb é 60 an líon uainíochtaí a chomhfhreagraíonn do ghealltanas Ryanair 17 000 paisinéir a iompar faoi chomhaontú 7.

- (637) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh thacar comhaontuithe 7-M i dTábla 18, tá glanluach láithreach an tacaí comhaontuithe sin díúltach. Mar réamhchúram, rinne an Coimisiún an glanluach láithreach a ríomh le haghaidh thacar comhaontuithe 7-M-N (a síníodh an tráth céanna) ag úsáid na bparaiméadar leasaithe céanna a úsáideadh le haghaidh thacar comhaontuithe 7-M sa bhonnchás, agus bhí sé sin díúltach freisin.

- (638) Faoi mar ab amhlaidh le tacar comhaontuithe 1-A, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, mheas an Coimisiún le haghaidh na hanailíse íogaireachta a rinne sé nach bhféadfadh coinne a bheith ag oibreoir, mar a mholann an Fhrainc, le 70 agus 80 uainíocht in aghaidh na bliana don 2 bhliain i gcomhaontú M (i gcomparáid le 60 agus 60 sa bhonnchás). Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach thacar comhaontuithe 7-M fós díúltach ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Mar réamhchúram, rinne an Coimisiún measúnú freisin ar ghlanluach láithreach thacar comhaontuithe hipitéiseach 7-M-N chun teacht roimh aon cheist thar a bheith hipitéiseach maidir le cé acu ar cheart nó nár cheart comhaontú N a áireamh i dtacar comhaontuithe 7-M (ní dócha in aon chor go mbeadh aon cheist den sórt sin ann i bhfianaise na gcúiseanna a leag an Coimisiún amach go mionsonraithe in aithrisí 477 go 480 chun idirdhealú a dhéanamh idir comhaontuithe 7-M agus N). Tarlaíonn sé dá réir sin go nginfeadh athchruthú thacar comhaontuithe 7-M-N glanluach láithreach díúltach -EUR 371 000 sa bhonnchás agus -EUR 145 000 sa chás malartach.

(1) Comhaontú N

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú N*

- (639) Mhol an Fhrainc plean gnó athchruthaithe le haghaidh chomhaontú N, bunaithe ar chomhaontú seirbhísí aerfoirt 6. Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc agus a leagtar amach thuas, léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú N fadhbanna modheolaíochta sonracha eile:

- Le comhaontú N, leasaítear comhaontú K agus spriocdhírítear ar thaistealaithe breise (anuas orthu siúd a spriocdhíríodh orthu le comhaontú K) ó Osló (Rygge). Cumhdaítear leis nasc le suíomh gréasáin arna ainmniú ag rannóg aerfoirt CCI ar shuíomh gréasán Ioruach Ryanair ar feadh 6 seachtaine in aghaidh na bliana don chéad bhliain (3 seachtaine sa dara bliain), agus meirge fógraíochta le haghaidh La Rochelle ar shuíomh gréasáin Ioruach Ryanair ar feadh 4 mhí in aghaidh na bliana (3 mhí sa dara bliain) gan ach ar EUR [...] sa chéad bhliain agus EUR [...] sa dara bliain, nó EUR [...] le linn ré an chomhaontaithe. Ní áirítear aon ghealltanais tráchta breise i gcomhaontú N.
- Rinne an Fhrainc an toimhde go mbeadh lódhachtóirí 80 % agus 82 % ann le haghaidh na mblianta 2011 agus 2012, nach bhfuil aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leo. Ghlacfaidh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo, áfach.
- Mheas an Fhrainc go bhféadfadh méadú an-suntasach ar uainíochtaí incriminteacha in aghaidh na bliana (400), nó 800 le linn ré an chomhaontaithe, a bheith ann de thoradh chomhaontú N. Tá raon feidhme an chomhaontaithe sin thar a bheith teoranta, áfach. Tá na seirbhísí a dtugtar tuairisc orthu thuas an-teoranta ó thaobh ré agus méide (taispeáint teoranta naisc aonair agus meirge amháin ar shuíomh gréasáin Ryanair atá an-dlúth, a bhfuil amhras ar an gCoimisiún maidir lena éifeachtachtaí a bheadh sé sin ar an iomlán, mar a leagtar amach in aithris 524) agus ó thaobh na táille a foictar le Ryanair/AMS. Dá réir sin, tá amhras ar an gCoimisiún an féidir leis an gcomhaontú sin éileamh incriminteach a ghiniúint a thabharfadh bunús le méadú 800 ar líon na n-uainíochtaí a oibríonn Ryanair. Thairis sin, níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise chun tacú leis an hipitéis sin.

- (640) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú N mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Coimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú N*

- (641) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh chomhaontú N. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún an paraiméadar sonracha seo a leanas:

- Gan uainíochtaí breise. Ní bheadh coinne ag aon infheisteoir stuama le méadú ar an trácht a oibríonn Ryanair bunaithe ar an gcomhaontú leasaithe sin agus air sin amháin, nár thug Ryanair aon ghealltanais ann an líon uainíochtaí a mhéadú. Is éard a dheimhníonn an seasamh sin gur íoc rannóg aerfoirt CCI as seirbhísí margaíochta ar an mbealach sin (faoi chomhaontú K) ar bhonn gealltanais chomhfhreagracha a thug Ryanair faoi chomhaontú 6 agus ar a mbonn sin amháin. Níor sholáthair an Fhrainc aon fhianaise, áfach, gur thug Ryanair gealltanais foirmiúil nó neamhfoirmiúil comhfhreagrach ar shíniú chomhaontú N chun an trácht tosaigh a mhéadú, nó go ndearnadh staidéar margaidh inar suíodh go bhfuil nasc cúisíoch idir an cineál seirbhíse margaíochta a chumhdaítear leis an gcomhaontú leasaithe agus an méadú a bhfuil coinne leis ar an trácht. Ní thugann Ryanair aon ghealltanais tráchta i gcomhaontú margaíochta N.
- Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú N i dTábla 18, tá glanluach láithreach an chomhaontaithe sin diúltach.
- Faoi mar ab amhlaidh leis na tacair comhaontuithe eile, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís fogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A a dhúbláil, ach amháin an méadú ar an líon uainíochtaí in aghaidh na bliana. I gcás an pharaiméadair deiridh sin, a coigeartaíodh ina aonar le haghaidh gach plean gnó a athchruthaíodh, measann an Coimisiún, sa chás malartach, go bhféadfadh coinne a bheith ag oibreoir, ar bhealach sách hipitéiseach, le trácht a bheadh comhréireach le méid na ranníocaíochta margaíochta ar bhonn an tráchta a áiríodh i gcomhaontú K tosaigh. I bhfocail eile, dá mba rud é gur chomhfhreagair táille seirbhísí margaíochta EUR [...] i gcomhaontú K do

ghealltanas tráchtá 17 000 paisinéir, d'fhéadfadh coinne a bheith ag an oibreoir le líon paisinéirí a chomhfhreagróidh do thrácht 17 000*([...]/[...]) ⁽¹⁷⁵⁾, nó thart ar 30 uainíocht ⁽¹⁷⁶⁾ don chéad bhliain (20 uainíocht sa dara bliain ag úsáid na foirmle céanna), mar thoradh ar tháille seirbhísí margaíochta EUR [...] don chéad bhliain (EUR [...] don dara bliain) de réir chomhaontú F.

(642) Sa chás malartach sin, tá glanluach láithreach chomhaontú N fós diúltach.

(1) Comhaontuithe 4 agus 5

(643) Is comhaontuithe seirbhísí aerfoirt neamhspleácha iad comhaontuithe 4 agus 5 nach bhfuil bainteach le haon chomhaontú seirbhísí margaíochta. Ní bhaineann siad le haon luach saothair a íoctar le Ryanair/AMS.

(644) Mar a leagtar amach in aithris 70, na rátaí le haghaidh na muirear aerfoirt sna comhaontuithe seirbhísí aerfoirt le Ryanair (lena n-áirítear comhaontuithe 4 agus 5), comhfhreagraíonn siad do na praghsanna a cuireadh i bhfeidhm maidir leis na haerlínte uile de réir an chárta rátaí ginearálta a d'fhorneas Cocoeco. Dá thoradh sin, ní thugtar buntáiste roghnaitheach do Ryanair/AMS leis na comhaontuithe sin.

(a) Anailís ar chomhaontú an 4 Iúil 2008 le Jet2

— *Cur chuige modheolaíochta*

(645) Mar a leagtar amach in aithrisí 117 agus 119, sa chomhaontú idir CCI agus Jet2 tá idir chlásail lena gcumhdaítear muirir aerfoirt agus chlásail maidir le praghsanna na seirbhísí margaíochta. Dá bhrí sin, an cur chuige modheolaíochta a leagtar amach le haghaidh na gcomhaontuithe a tugadh i gcrích idir CCI agus Ryanair, tá feidhm aige sin freisin maidir leis an anailís ar bhrabúsacht an chomhaontaithe idir CCI agus Jet2, ach amháin na heilimintí a mhionsonraítear in aithrisí 646 go 653.

(646) A mhéid a bhaineann le hioncam seach-aerloingseoireachta, murab ionann agus na comhaontuithe le Ryanair agus AMS, níl an t-athchruthú a dhéanann rannóg aerfoirt CCI ar ioncam incriminteach bunaithe ar an meánioncam in aghaidh an phaisinéara a breathnaíodh, ach ar na coimisiúin seo a leanas in aghaidh an phaisinéara:

— EUR 0,57 i gcás cuideachtaí fruilithe gluaistean

— EUR 0,47 i gcás breosla

— EUR 0,97 i gcás páirceála

— EUR 0,10 i gcás siopaí ó 2009 ar aghaidh

— nó ioncam aonaid incrimintigh EUR 2.01 sa chéad bhliain, EUR 2,14 sa dara bliain agus EUR 2,17 sa tríú bliain agus boilsciú á chur san áireamh.

(647) A mhéid a bhaineann le costais oibriúcháin, sholáthair an Fhrainc meastachán a ríomhadh mar shuim costas foirne agus costas athraitheach eile mar mhéideanna seasta, ar maidir leo a gcuirtear boilsciú dealraitheach 2 % i bhfeidhm i mbliain deiridh an chomhaontaithe. Níor thug an Fhrainc aon údar leis na costais sin. Tugann an Coimisiún dá aire gurb é EUR 0,37-0,38 le linn na 3 bliana an meánchostas in aghaidh an phaisinéara a ríomhadh ar bhonn na sonraí a sholáthair an Fhrainc, méid atá beagán níos airde ná an ráta a úsáideadh le haghaidh na gcomhaontuithe le Ryanair agus AMS. Suíonn an Coimisiún, faoi mar ab amhlaidh leis an gcostas a d'úsáid an Fhrainc le haghaidh na n-athchruthuithe sin (EUR 0,27), go ndéantar an costas incriminteach a úsáideadh le haghaidh an chomhaontaithe a tugadh i gcrích le Jet2 a mheas go follasach i bhfad faoina luach (féach aithrisí 571 agus 573 i ndáil leis sin).

— *Athchruthú na Fraince ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú an 4 Iúil 2008*

(648) Mhol an Fhrainc athchruthú ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú an 4 Iúil 2008. Anuas ar na hearráidí modheolaíochta atá i bpáirt ag na hathchruthuithe uile a rinne an Fhrainc le haghaidh chomhaontuithe Ryanair/AMS (agus a atáirgeadh le haghaidh chomhaontú Jet2), mar a leagtar amach in aithris 582, léiríonn athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú an 4 Iúil 2008 fadhbanna modheolaíochta sonracha eile:

⁽¹⁷⁵⁾ Is é sin an sciar den trácht a bhfuil coinne leis le haghaidh aerfort Rygge Oslo as an trácht iomlán a bheartaítear faoi chomhaontú 6, arna shannadh don táille seirbhíse margaíochta a shocraítear in aghaidh na bliana faoi chomhaontú K (EUR 986 200).

⁽¹⁷⁶⁾ Á ghlacadh leis go bhfuil lódfhachtóir 85 % ann mar ar tugadh bunús cheana leis in aithris 576. An líon uainíochtaí arna shlánú suas go dtí an deich is gaire.

— Ba é 7 874, 12 189 agus 12 361 phaisinéir an meastachán a rinne an Fhrainc ar an gcuspóir tráchta a úsáideadh san athchruthú le haghaidh 2008, 2009 agus 2010 faoi seach. Ba é EUR [...], EUR [...] agus EUR [...] luachanna an mheastacháin a rinneadh ar an táille chomhfhreagrach ar sheirbhísí margaíochta. Sa chomhaontú le Jet2, áfach, níor áiríodh ach gealltanais le haghaidh 2 000 paisinéir in aghaidh an bhealaigh arna sheoladh in aghaidh an tséasúir (Dún Éideann agus Leeds) don chéad bhliain agus don bhliain sin amháin, arb ionann é agus 4 000 paisinéir seachas na 7 874 phaisinéir mar a mholann an Fhrainc. I gcás an dara agus an tríú bliain, ní raibh aon cheangaltas daingean sa chomhaontú i ndáil leis an trácht a sholáthair Jet2 ná i ndáil leis an táille seirbhísí margaíochta (ní dhearnadh foráil sa comhaontú ach maidir le hathchaibidlíocht ina dhiaidh sin ag brath ar na sceidil eiltí a ghlacfaí ar deireadh). Má áirítear san athchruthú a mholann an Fhrainc na réamhaisnéisí thuas maidir leis an trácht agus an táille seirbhísí margaíochta le haghaidh an dara agus an tríú bliain, glactar leis go raibh meastacháin iontaofa tráchta ar láimh ag CCI-Aerfort. Níor sholáthair an Fhrainc aon doiciméad, áfach, chun a léiriú, tráth a síníodh an comhaontú, gur thug Jet2 aon ghealltanais foirmiúil nó neamhfhoirmiúil a bhféadfadh CCI-Aerfort a bheith ag brath air chun barúil chinnte a fhorbairt maidir le gealltanais tráchta Jet2 a d'imeodh ó aerfort La Rochelle tar éis na chéad bhliana.

— Le haghaidh na 3 bliana sin, rinne an Fhrainc an toimhde go mbeadh lódfhachtóirí 70 %, 71 % agus 72 % ann faoi seach, nach bhfuil aon bhonn cirt eacnamaíoch mionsonraithe leo, go háirithe toisc go bhfágann an comhaontú go mbraitheann íoc na táille seirbhísí margaíochta sa chéad bhliain ar lódfhachtóir 60 % a bheith ann, atá i bhfad níos ísle. Ghlacfaidh infheisteoir stuama modh chun meastachán a dhéanamh ar hipitéisí tráchta amach anseo.

(649) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir glacadh le hathchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú an 4 Iúil 2008 mar a sholáthair an Fhrainc é.

— *Athchruthú an Choimisiúin ar an bplean gnó le haghaidh chomhaontú an 4 Iúil 2008*

(650) D'athchruthaigh an Coimisiún an plean gnó le haghaidh chomhaontú an 4 Iúil 2008. Chuige sin, i dteannta na bparaiméadar ceartaithe is infheidhme maidir leis na comhaontuithe uile, ghlac an Coimisiún na paraiméadair shonracha seo a leanas:

— trácht 4 000 paisinéir a measadh le haghaidh na chéad bhliana agus trácht nialasach a measadh le haghaidh an 2 bhliain dheireanacha. Mar a leagtar amach thuas, ní bheadh coinne ag aon oibreoir stuama aerfoirt le cuspóirí tráchta gan gealltanais éigin ón aerlíne, dá neamhfhoirmiúla é. Ní dhearna an Coimisiún measúnú dá bhrí sin ach ar an gcéad bhliain;

— lódfhachtóir aerárthaigh a mheastar mar mheán-lódfhachtóir an tráchta a d'oibrigh Ryanair sa 2 bhliain roimh an mbliain inar síníodh an comhaontú (73 %); d'fhéadfadh oibreoir stuama a mheastacháin a bhunú ar lódfhachtóir iarbhrí aerlíne ag oibriú roinnt bealaí amach as aerfort La Rochelle. An lódfhachtóir a d'úsáid an Coimisiún, tá sé níos airde i ndáiríre ná an ceann a mholann an Fhrainc, agus is dócha go bhfuil sé níos airde ná an ceann a bhféadfadh coinne a bheith ag oibreoir stuama leis i gcás bealach nua agus aerlíne nua nach bhfuil comh hinaitheanta le Ryanair, a bhí ag oibriú ag an aerfort ar feadh roinnt blianta cheana;

— aonad incriminteach ioncaim seach-aerloingseoireachta a úsáid atá cothrom leis an aonad a úsáidtear le haghaidh Ryanair (EUR 2,35 in 2008, EUR 2,40 in 2009 agus EUR 2,45 in 2010). Glactar an cur chuige níos loighciúla sa hipitéis stuama sin ina nglactar leis go bhfuil an ghnásaíocht cheannaigh chéanna ag na paisinéirí uile (gan beann ar an aerlíne a úsáidtear).

(651) Mar is féidir a fheiceáil ón toradh ar athchruthú an phlean gnó le haghaidh chomhaontú an 4 Iúil 2008 i dTábla 19, tá glanluach láithreach an chomhaontaithe sin diúltach.

(652) Faoi mar ab amhlaidh leis na comhaontuithe eile, mheas an Coimisiún freisin gur stuama an rud é anailís íogaireachta a dhéanamh chun stóinseacht bhonnchás an athchruthaithe a thástáil. Chuige sin, rinne an Coimisiún na hathruithe paraiméadair a cuireadh i bhfeidhm maidir le tacar comhaontuithe 1-A a síníodh le Ryanair a dhúbláil, ach amháin a mhéid a bhaineann leis na paraiméadair seo a leanas:

— i gcás an lín uainíochtaí in aghaidh na bliana, d'fhéadfadh oibreoir stuama an toimhde hipitéiseach a dhéanamh go n-oibreodh Jet2 dhá bhealach sa chéad bhliain agus sa dara agus sa tríú bliain;

- i gcás an lódfhachtóra, ghlac an Coimisiún na fachtóirí a mhol an Fhrainc, mar a leagtar amach in aithris 648;
- i gcás na muirear aerfoirt, chuir an Coimisiún na lascainí a comhaontaíodh i bhfeidhm;
- i gcás na táille seirbhísí margaíochta, d'úsáid an Coimisiún méid EUR [...] le haghaidh na 3 bliana a chumhdaítear leis an gcomhaontú, á ghlacadh leis go gcoinneofaí an dá bhealach ar bun le linn ré iomlán an chomhaontaithe.

(653) Sa chás malartach sin, is léir ó Tábla 19 go bhfuil glanluach láithreach chomhaontú athchruthaithe an 4 Iúil 2008 beagáinín deimhneach (EUR 3 511). Ina fhianaise go bhfuil cineál na dtoimhdí a rinneadh thar a bheith soirbhíoch (go háirithe an titim 50 % ar chostais oibriúcháin incriminteacha agus méadú 20 % ar ioncam seach-aerloingseoireachta) agus go bhfuil an glanluach láithreach a athchruthaíodh sa chás malartach sin beagáinín deimhneach, síleann an Coimisiún nach dócha in aon chor go roghnódh oibreoir stuama comhaontú an 4 Iúil 2008 a shíniú le Jet2, ó tharla an glanluach láithreach a bheith diúltach sa bhonnchás.

Tábla 19

Glanluach láithreach chomhaontú an 4 Iúil 2008 arna shíniú le Jet2

(mílte EUR)

Tacar comhaontuithe margaíochta	Glanluach láithreach		
	Cás na Fraince	Bonnchás an Choimisiúin	Cás malartach an Choimisiúin
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

(a) An chonclúid maidir le buntáiste a bheith ann

(654) Leis an anailís a leagtar amach in aithrisí 580 go 653, agus go háirithe i dTáblaí 18 agus 19, léirítear go bhfuil glanluach láithreach diúltach ag na comhaontuithe uile faoinar íocadh luach saothair le Ryanair/AMS agus Jet2 as seirbhísí margaíochta ⁽¹⁷⁷⁾. Tuigtear ó aithris 531 go dtugann gach ceann de na comhaontuithe sin buntáiste do Ryanair/AMS nó do Jet2. Os a choinne sin, mar a leagtar amach in aithris 644, ní thugann comhaontuithe 4 agus 5 buntáiste eacnamaíoch do Ryanair/AMS.

7.2.1.6. Cineál roghnaitheach an bhuntáiste a thugtar do Ryanair/AMS agus Jet2

(655) Cé is moite de chomhaontuithe seirbhísí aerfoirt 4 agus 5 le Ryanair, déanann na comhaontuithe nó na tacair comhaontuithe ar thug CCI i gcrích le Ryanair/AMS agus Jet2 foráil maidir le luach saothair a íoc leis na haerlínte sin as na seirbhísí margaíochta a sholáthraíonn siad. Is gné shonrach den chaidreamh idir an t-aerfort agus na haerlínte é luach saothair as na seirbhísí margaíochta sin, a leanann as caibidlíocht dhíreach idir CCI agus gach aerlíne lena mbaineann, seachas as praghsanna atá infheidhme maidir le gach aerlíne. Sna comhaontuithe tá téarmaí a comhaontaíodh go sonrach idir aerfort La Rochelle agus Ryanair/AMS agus Jet2 agus atá roghnaitheach dá réir sin.

(656) A mhéid a bhaineann le comhaontuithe seirbhísí aerfoirt 4 agus 5, mar a leagtar amach in aithris 644, ní thugann siad buntáiste roghnaitheach do Ryanair/AMS toisc go gcomhfhreagraíonn na muirir aerloingseoireachta iontu do na praghsanna atá infheidhme maidir leis na haerlínte uile de réir an chárta rátaí ginearálta a d'fhormheas Cocco.

⁽¹⁷⁷⁾ Na comhaontuithe nó na tacair comhaontuithe lena gcumhdaítear roinnt blianta, tá glanluach láithreach diúltach acusan freisin i gcás gach bliana den chomhaontú.

7.2.1.7. Saobhadh iomaíochta agus éifeacht ar an iomaíocht agus ar an trádáil idir na Ballstáit

- (657) I gcás ina dtugann Ballstát cabhair do ghnóthais áirithe a láidríonn a seasaimh i gcomparáid le gnóthais eile atá i mbun iomaíochta sa mhargadh inmheánach, ní mór a mheas go bhfuil difear á dhéanamh do na gnóthais sa chás deireanach sin. I gcomhréir leis an gcásdlí socraithe ⁽¹⁷⁸⁾, chun go saobhfaidh beart an iomaíocht is leordhóthanach go rachaidh faighteoir na cabhrach sin in iomaíocht le gnóthais eile ar mhargaí atá oscailte don iomaíocht.
- (658) Ó tháinig an tríú pacáiste um léirscaoileadh iompair air i bhfeidhm an 1 Eanáir 1993 ⁽¹⁷⁹⁾, ní choisceann dada ar aeriompróirí an Aontais ó bheith ag oibriú eiltí ar bhealaí laistigh den Aontas agus ó bheith ag tairbhiú d'údarás cabatáiste neamhtheoranta.
- (659) Na buntáistí (arb ann dóibh, mar a suíodh thuas) a fuair na haerlínte faoi na comhaontuithe éagsúla a chumhdaítear leis an imscrúdú seo, neartaigh siad a seasamh i ndáil leis na haeriompróirí Aontais ar fad eile atá in iomaíocht iarbhair, nó a d'fhéadfadh a bheith in iomaíocht, leis na haerlínte sin le haghaidh na mbealaí a oibríonn siad. Dá thoradh sin, tá an iomaíocht saofa acu nó tá an baol ann go saobhfaidh agus tá difear déanta acu don trádáil laistigh den Chomhphobal.

7.2.1.8. An chonclúid maidir le cabhair a bheith ann

- (660) Cé is moite de chomhaontuithe seirbhísí aerfoirt 4 agus 5 a tugadh i gcrích le Ryanair, comhlíonann na bearta uile a léirítear leis na tacair comhaontuithe agus na leasuithe orthu a tugadh i gcrích le Ryanair/AMS (féach Tábla 14) agus Jet2 na tástálacha a leagtar amach in Airteagal 107(1) CFAE agus is Státchabhair atá iontu dá bhrí sin.

7.2.2. Cineál neamhdhleathach na Státchabhrach

- (661) Ós rud é gur cuireadh na bearta sin chun feidhme gan údarú a fháil ón gCoimisiún, is Státchabhair neamhdhleathach atá iontu.

7.2.3. Comhoiriúnacht na cabhrach leis an margadh inmheánach

- (662) An bunús dlí ar a bhféadfaí an chabhair i gceist a mheas a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, tá sé socraithe sa chásdlí ⁽¹⁸⁰⁾ gur faoin bhFrainc atá sé an méid sin a léiriú agus a chruthú gur comhlíonadh na coinníollacha comhoiriúnachta. D'iarr an Coimisiún ar an bhFrainc dá bhrí sin, sa chinneadh tosaigh agus in iarraidh ar thuilleadh faisnéise, léiriú a dhéanamh ar na bunús dlí a d'fhéadfadh a bheith le comhoiriúnacht agus ar chomhlíonadh na gcoinníollacha comhoiriúnachta is infheidhme, go háirithe má bhí an chabhair i gceist le meas a bheith ina cabhair nuathionscanta le haghaidh bealaí nua a sheoladh. Níor mhol an Fhrainc aon bhonn comhoiriúnachta, áfach, ná níor sholáthair sí aon argóint a thabharfadh údar le cinneadh go raibh an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Go sonrach, níor mhaígh an Fhrainc tráth ar bith gur cabhair nuathionscanta oiriúnach a bhí sna bearta faoi ghrinnscrúdú. Thairis sin, ní dhearna aon tríú páirtí leasmhar iarracht a chruthú go bhfuil na bearta sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.
- (663) Mheas an Coimisiún go raibh sé úsáideach, mar sin féin, ar mhaithe le hiomláine, measúnú a dhéanamh ar a mhéid a d'fhéadfaí an chabhair sin a dhearbhu a bheith comhoiriúnach de bhua a mhéid a rannchuidíonn sí, má rannchuidíonn sí, le bealaí nua nó minicíochtaí nua a sheoladh.
- (664) Tugann an Coimisiún le fios go raibh an chabhair i gceist nasctha le bealaí nua a sheoladh, le minicíocht eiltí ar bhealaí atá ann cheana a mhéadú nó le hoibriú leanúnach bealaí a d'fhéadfadh a bheith tarraingthe siar ina mhalairt de chás. Suíonn an Coimisiún dá bhrí sin go bhféadfadh sé gur cabhair oibriúcháin atá ann chun aerthrácht a imíonn as aerfort réigiúnach a chur chun cinn. I ndáil leis sin, ba cheart a thabhairt le fios nach dócha ach go hannamh go ndearbhófar cabhair oibriúcháin a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach toisc go saobhann sí coinníollacha iomaíochta sna hearnálacha ina ndeonaítear í de ghnáth.

⁽¹⁷⁸⁾ Breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 30 Aibreán 1998, *Het Vlaamse Gewest (Réigiún Fhlóndras) v An Coimisiún*, T-214/95, ECLI:AE:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ Rialachán (CEE) Uimh. 2407/92, 2408/92 agus 2409/92 ón gComhairle (IO L 240, 24.8.1992).

⁽¹⁸⁰⁾ Féach breithiúnas an 28 Aibreán 1993, *An Iodáil v An Coimisiún*, C-364/90, ECLI:AE:C:1993:15797, mír 20.

7.2.3.1. Bearta a rinneadh sular tháinig Treoirlínte 2005 i bhfeidhm

- (665) Deonaíodh cuid de na bearta cabhrach i gceist (tacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B) sular foilsíodh Treoirlínte 2005 an 9 Nollaig 2005 ⁽¹⁸¹⁾. A mhéid a bhaineann le hoiriúnacht cabhrach a deonaíodh roimh an dáta sin, tagraítear i mír 85 de Threoirlínte 2005 agus i bpointe 174 de Threoirlínte 2014 do na rialacha ab infheidhme an tráth a deonaíodh an chabhair.
- (666) Sular glacadh Treoirlínte 2005, ghlac an Coimisiún Treoirlínte 1994 ⁽¹⁸²⁾. Níor dhéileáil na treoirlínte sin go sonrach, áfach, le saincheist na cabhrach oibriúcháin chun aerthrácht a imíonn as aerfoirt réigiúnacha a chur chun cinn. Tháinig an tsaincheist sin chun tosaigh de réir a chéile de thoradh brú tráchta a bheith ag dul in olcas ag roinnt aerfoirt mhóra Eorpacha agus oibreoirí ísealchostais a bheith ag teacht chun cinn, nárbh ann dóibh go fóill in 1994. Dá thoradh sin, is é tuairim an Choimisiúin nach féidir Treoirlínte 1994 a chur i bhfeidhm maidir leis an gcás atá faoi chaibidil. Ní mór don Choimisiún, dá bhrí sin, measúnú ar chomhoiriúnacht na cabhrach i gceist a dhéanamh go díreach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE i bprionsabal.
- (667) Ina leith sin, ba cheart a thabhairt faoi deara gur mionchoigeartaíodh measúnú an Choimisiúin ar an gcineál sin Státchabhrach le himeacht ama, cé go bhfágтар roinnt eilimintí gan athrú. Eascraíonn na heilimintí sin as na prionsabail ghinearálta lena rialaítear comhoiriúnacht cabhrach i gcomhréir le foráil thuasluaite an Chonartha.
- (668) Dá réir sin, sa chinneadh maidir le haerfort Mhanchain i mí an Mheithimh 1999 ⁽¹⁸³⁾, shuigh an Coimisiún go raibh laghduithe ar mhuirir aerfoirt, arna ndeonú ar bhealach neamh-idirdheallaitheach agus laistigh de theorainn ama chun bealaí nua a chur chun cinn, comhoiriúnach leis na rialacha maidir le Státchabhair.
- (669) Ansin, i gCinneadh 2004/393/CE maidir le haerfort Charleroi ⁽¹⁸⁴⁾, shuigh an Coimisiún 'go bhféadfadh bearta cabhrach oibriúcháin atá beartaithe cuidiú le haerlínte nua a sheoladh nó minicíochtaí áirithe a neartú a bheith ina n-uirlis riachtanach chun aerfoirt réigiúnacha bheaga a fhorbairt aerfoirt. D'fhéadfadh sé, go deimhin, go gcuirfidh na bearta ina luí ar na cuideachtaí leasmhara an riosca a bhaineann le bheith ag infheistiú i mbealaí nua a ghlacadh chucu féin. Mar sin féin, chun cabhair den sórt sin a dhearbhu a bheith comhoiriúnach ar bhonn Airteagal 87(3)(c) den Chonradh, ba cheart a chinneadh an bhfuil gá leis an gcabhair sin agus an bhfuil sí comhréireach leis an gcuspóir a lorgaítear, agus cé acu a dhéanann nó nach ndéanann sí difear don trádáil go feadh méid atá bunoscionn leis an leas coiteann' ⁽¹⁸⁵⁾. Shainaithin an Coimisiún dá bhrí sin coinníollacha áirithe atá le comhlíonadh chun go ndearbhófar an chabhair oibriúcháin sin a bheith comhoiriúnach, go háirithe an méid seo a leanas:
- ní mór an chabhair a bheith ag rannchuidiú le forbairt eacnamaíoch aerfoirt réigiúnaigh trí ghlanmhéadú a dhéanamh ar an trácht ar bhealaí nua ⁽¹⁸⁶⁾;
 - ní mór gá a bheith leis an gcabhair sa mhéid nach ndeonaítear í le haghaidh bealach atá á oibriú cheana féin ag an aerlíne chéanna nó ag aerlíne eile nó le haghaidh bealach comhchosúil ⁽¹⁸⁷⁾;
 - ní mór éifeacht dreasachta a bheith ag an gcabhair sa mhéid nach mór í a bheith ag cuidiú le forbairt gníomhaíochta ar dócha go dtiocfaidh sí chun bheith brabúsach, tar éis tréimhse áirithe, rud a chiallaíonn nach mór an chabhair a bheith teoranta ó thaobh ama de ⁽¹⁸⁸⁾;
 - ní mór an chabhair a bheith comhréireach, i.e. ní mór an méid a bheith nasctha le glanmhéadú ar an trácht ⁽¹⁸⁹⁾.
 - ní mór an chabhair a bheith arna deonú go trédhearcach agus go neamh-idirdheallaitheach agus ní mór gan í a bheith comhcheangailte le cineálacha eile cabhrach.

⁽¹⁸¹⁾ Féach Roinn 3.2.2.1.

⁽¹⁸²⁾ Treoirlínte maidir cur i bhfeidhm Airteagail 92 agus 93 den Chonradh ag bunú an Chomhphobail Eorpaigh Chomhaontú agus Airteagal 61 de Chomhaontú LEE maidir le Státchabhracha san earnáil eitlíochta (IO C 350, 10.12.1994, lch. 5).

⁽¹⁸³⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 26 Bealtaine 1999 maidir le Státchabhair NN 109/98 — Aerfort Mhanchain (IO C 65, 13.3.2004).

⁽¹⁸⁴⁾ Cinneadh 2004/393/CE an 12 Feabhra 2004 ón gCoimisiún maidir le buntáistí arna dtabhairt ag Réigiún na Vallúine agus Aerfort Charleroi na Bruiséile Theas don aerlíne Ryanair i ndáil lena bunú ag aerfort Charleroi (IO L 137, 30.4.2004, lch. 1). Cuireadh an cinneadh ar neamhní le breithiúnas an 17 Nollaig 2008 in *Ryanair Ltd v An Coimisiún*, T-196/04, ECLI:AE:T:2008:585. Tá sé ina léiriú mar sin féin ar an bhforbairt a tháinig ar chur chuige an Choimisiúin i leith measúnú a dhéanamh ar an gcineál sin cabhrach.

⁽¹⁸⁵⁾ Féach Cinneadh 2004/393/CE ón gCoimisiún, aithris 279.

⁽¹⁸⁶⁾ Féach aithrisí 283 go 297.

⁽¹⁸⁷⁾ Féach aithrisí 288 go 309.

⁽¹⁸⁸⁾ Féach aithrisí 311 go 317.

⁽¹⁸⁹⁾ Féach aithrisí 318 go 325.

- (670) Thairis sin, i mír 234 den chinneadh tosaigh, léirigh an Coimisiún gur bheartaigh sé scrúdú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach sin i bhfianaise Airteagal 107(3)(c) CFAE, agus ní dhearna an Fhrainc ná aon tríú páirtí leasmhar agóid in aghaidh an chur chuige sin.
- (671) Caithfidh an Státchabhair i bhfabhar aerlínte, mar an gcéanna le haon Státchabhair eile, a bheith riachtanach chun éascú le forbairt gníomhaíochta eacnamaíche agus a bheith comhréireach leis an gcuspóir sin chun go ndearbhófar go bhfuil sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE.
- (672) De chonclúid air sin, is é tuairim an Choimisiúin, sa chás atá faoi chaibidil, gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht thacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B i bhfianaise na bprionsabal ginearálta réamhluaite.
- (673) Déanfaidh an Coimisiún measúnú dá bhrí sin ar chomhoiriúnacht na mbeart sin i bhfianaise na gcritéar thuas agus an chásdlí ⁽¹⁹⁰⁾.

— *Rannchuidiú le forbairt eacnamaíoch aerfoirt réigiúnaigh bhig trí ghlanmhéadú ar an trácht ar bhealaí nua*

- (674) Tá tacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B nasctha le bealach nua a oscailt agus an bealach atá ann cheana go haerfort Stansted London a choinneáil ar bun. Rannchuidigh siad dá bhrí sin le glanmhéadú ar an trácht a imíonn ó aerfort La Rochelle, agus ba é ba chuspóir dóibh freisin rannchuidiú le hoibriú leanúnach an bhealaigh atá ann cheana go haerfort Stansted London.

— *Ní dheonaítear an chabhair le haghaidh bealach atá á oibriú cheana féin ag an aerlíne cheanna nó ag aerlíne eile nó le haghaidh bealach comhchosúil*

- (675) Le tacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B, cumhdaíodh ní hamháin seoladh bealaí nua ach oibriú leanúnach an bhealaigh a bhí ann cheana go haerfort Stansted London. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire gur cheannaigh Ryanair Buzz an 10 Aibreán 2003, a bhí ag oibriú an bhealaigh sin ón 1 Aibreán 2001 faoi chomhaontú an 8 Samhain 2002 dá dtagraítear i roinn 3.2.2.3. Thairis sin, cumhdaíodh le comhaontú B an bealach céanna sin go haerfort Stansted London a bhí Ryanair a oibriú cheana faoi thacar comhaontuithe 1-A. Dá bhrí sin, ní chomhlíonann tacar comhaontuithe 1-A ná comhaontú B an coinníoll nach mór gan an chabhair a bheith deonaithe le haghaidh bealach atá á oibriú cheana nó le haghaidh bealach comhchosúil.

— *Tá na bearta teoranta ó thaobh ama de agus baineann siad le bealaí ar dócha go dtiocfaidh siad chun bheith brabúsach*

- (676) Nuair a sheol Buzz an bealach ó aerfort La Rochelle go haerfort Stansted London in 2001, ní raibh an bealach sin á oibriú ag aon aerlíne eile. Nuair a síníodh tacar comhaontuithe 1-A, bhí an bealach á oibriú ag Buzz ar feadh nach mór 2 bhliain faoi chomhaontú an 8 Samhain 2002, ach níor áiríodh aon táille mhargaióchta sa chomhaontú sin. Os a choinne sin, na comhaontuithe a lean tacar comhaontuithe 1-A agus lenar leagadh síos na téarmaí ar dá réir a oibríodh an bealach sin, mar atá comhaontú B (a raibh dáta éaga ag deireadh mhí Aibreáin 2006 aige), tacar comhaontuithe 2-3-C-D (a raibh dáta éaga in 2009 aige), tacar comhaontuithe G-H-I-J (a raibh dáta éaga ag deireadh 2011 aige) agus tacar comhaontuithe 6-K (a raibh dáta éaga ag deireadh mhí an Mhárta 2013 aige), áiríodh iontu sin uile cúiteamh do Ryanair/AMS (i bhfoirm íocaíochtaí as seirbhísí margaíochta). Maoiníodh an bealach dá bhrí sin ar feadh 10 mbliana tar éis dhul in éag thacar comhaontuithe 1-A agus ar feadh 7 mbliana tar éis dhul in éag chomhaontú B. Tá tábhacht ar leith leis an ré bhreise sin. Tugann an Coimisiún dá aire freisin nach raibh aerlínte eile i láthair ar an mbealach sin.
- (677) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire nár sholáthair an Fhrainc aon staidéar inmharthanachta maidir leis na bealaí éagsúla agus na minicíochtaí éagsúla a chumhdaítear le tacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B. Dá réir sin, bunaithe ar na fíorais ar an taifead, is cosúil gur dhóigh leis na húdaráis a dheonaigh an chabhair i gceist nach raibh aon ionchas soiléir ann go dtiocfadh na bealaí agus na minicíochtaí sin chun bheith inmharthanach gan chabhair sa ghearthéarma a bheag nó a mhór. Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin go raibh baint ag comhaontuithe 1-A agus comhaontú B le roinnt bealaí éagsúla, nár sainaithníodh cuid díobh tráth a síníodh na comhaontuithe fiú, rud a dheimhníonn nach raibh aon fhaisnéis ag na húdaráis lena mbaineann ar dócha go gcuirfeadh sí ar a suaimhneas iad faoi na bealaí sin a bheith inmharthanach.

⁽¹⁹⁰⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais (an Mór-Dhlísheomra) an 22 Meán Fómhair 2020, C-594/18 P, *Poblacht na hOstaire v an Choimisiún*, ECLI:EU:C:2020:742, mír 20.

(678) An fhaisnéis a chuir údarais na Fraince isteach maidir le tionchar eacnamaíoch na mbealaí aeir a d'oibrigh Ryanair, cuireann an Coimisiún i dtábhacht ar deireadh go ndéantar anailís léi sin ar shaintréithe chustaiméirí Ryanair agus ar an tionchar a d'fhéadfadh a bheith acu ar fhorbairt an réigiúin, ach nach n-áirítear inti réamh-mheastacháin maidir le hinmharthanacht na mbealaí sin amach anseo nó bealaí eile ar dócha go n-oibreoidh Ryanair amach anseo iad.

(679) Tagann an Coimisiún ar an gconclúid dá bhrí sin nach gcomhlíonann tacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B an coinníoll nach mór bearta a bheith teoranta ó thaobh ama de agus bainteach le bealaí ar dócha go dtiocfaidh siad chun bheith brabúsach.

— *Tá an méid cabhrach nasctha le glanmhéadú ar an trácht*

(680) Na méideanna cabhrach a deonaíodh faoi thacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B, níl siad nasctha le méadú ar an trácht, mar cé go gcumhdaítear seoladh bealaí nua leo, is seoladh hipitéiseach é sin agus tá sé de phríomhaidhm ag an gcomhaontú leanúint de bheith ag oibriú an bhealaigh atá ann cheana go haerfort Stansted London. Suíonn an Coimisiún dá bhrí sin nach gcomhlíonann tacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B an critéar go mbeadh nasc idir an méid cabhrach agus glanmhéadú ar an trácht.

— *Ní mór an chabhair a bheith arna deonú go trédhearcach agus go neamh-idirdhealaitheach agus ní mór gan í a bheith comhcheangailte le cineálacha eile cabhrach*

(681) De réir na Fraince, rinne CCI taighde roimhe seo ar na seirbhísí margaíochta a cuireadh ar fáil ar shuíomhanna gréasáin roinnt cuideachtaí, agus rinne sé an cinneadh dá thoradh sin gurbh é an cineál seirbhíse a chuir AMS ar fáil ab fhearr a d'oir dá riachtanais agus dá straitéis. Shuigh CCI nach raibh aerlínte seachas Ryanair, a raibh sciar mionlaigh den trácht ag aerfort La Rochelle acu, in ann suíomh gréasáin bailí a chur ar fáil mar ionadaí ar shuíomh gréasáin Ryanair, arbh é príomhiompróir an aerfoirt é.

(682) Dá réir sin, rinneadh caibidlíocht go déthaobhach ar an gcabhair a deonaíodh faoi thacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B, ar bhealach nach raibh trédhearcach agus gan aon nós imeachta, amhail glao poiblí ar thairiscintí, chun a áirithiú nach ndéanfaí idirdhealú. Ní chomhlíonann an chabhair sin an coinníoll trédhearcachta agus neamh-idirdhealaithe dá bhrí sin.

(683) Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach féidir an Státchabhair a deonaíodh faoi thacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B a dhearbhu a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

7.2.3.2. Bearta a rinneadh tar éis theacht i bhfeidhm Threoirlínte 2005

(684) Ós rud é go soláthraíonn Treoirlínte 2005 an creat tagartha is infheidhme ón tráth a thagann siad i bhfeidhm go dtí an tráth a ghlactar Treoirlínte 2014, measann an Coimisiún gur cheart Treoirlínte 2005 a chur i bhfeidhm maidir leis na bearta cabhrach eile atá faoi chaibidil. Tá ceangal ar an gCoimisiún cloí leis na treoirlínte a ghlacann sé, ach amháin má tá siad contrártha don Chonradh, rud nár áitigh ná níor chruthaigh an Fhrainc ná Ryanair ná Jet2.

(685) Is é tuairim an Choimisiúin dá bhrí sin gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart cabhrach seo a leanas i bhfianaise Threoirlínte 2005 agus an chásdlí ⁽¹⁹¹⁾:

— tacar comhaontuithe 2-3-C-D;

— comhaontú E;

— comhaontú F;

— tacar comhaontuithe G-H-I-J;

— tacar comhaontuithe 6-K;

— comhaontú L;

— tacar comhaontuithe 7-M;

— comhaontú N;

— an comhaontú arna thabhairt i gcrích le Jet2 an 4 Iúil 2008.

⁽¹⁹¹⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais (an Mór-Dhlísheomra) an 22 Meán Fómhair 2020, C-594/18 P, *Poblacht na hOstaire v an Choimisiún*, ECLI:EU:C:2020:742, mír 20.

- (686) Caithfidh an Státchabhair i bhfabhar aerlínte, mar an gcéanna le haon Státchabhair eile, a bheith riachtanach chun éascú le forbairt gníomhaíochta eacnamaíche agus a bheith comhréireach leis an gcuspóir sin chun go ndearbhófar go bhfuil sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE. Déanfaidh an Coimisiún measúnú mar sin ar an gcomhlíontacht leis na critéir riachtanais agus chomhréireachta mar aon leis na critéir réamhluaite ó Threoirlínte 2005.
- (687) Sonraítear le Treoirlínte 2005, ar an gcéad dul síos, go gceadaítear le teachtaireachtaí agus bearta eile an Choimisiúin maidir le cabhair réigiúnach go ndéanfar cabhair oibriúcháin a dheonaítear d'aerlínte (amhail cabhair nuathionscanta le haghaidh bealaí nua) a dhearbhu a bheith comhoiriúnach faoi imthosca eisceachtúla amháin agus faoi choinníollacha dochta i réigiúin bheagdhise na hEorpa, i.e. réigiúin a chumhdaítear leis an maolú a leagtar amach in Airteagal 107(3)(a) CFAE, na réigiúin is forimeallaí agus limistéir is teirce daonra ⁽¹⁹²⁾. Ós rud é nach bhfuil aerfort La Rochelle lonnaithe sa chineál sin réigiúin, níl feidhm ag an maolú maidir leis.
- (688) Luaitear ina dhiaidh sin i dTreoirlínte 2005 gur minic nach mbíonn an líon paisinéirí in aerfoirt bheaga is gá chun go mbainfidh siad mais chriticiúil agus pointe meá ar mheá amach, agus nach mbíonn aerlínte sásta i gcónaí, gan dreasachtaí iomchuí, an riosca a ghlacadh chucu féin bealaí ó aerfoirt neamhaitheanta neamhthástáilte a oscailt. Dá bhrí sin, i gcomhréir le Treoirlínte 2005, féadann an Coimisiún glacadh leis go n-íoctar cabhair phoiblí go sealadach le haerlínte faoi dhálaí áirithe, má thugann sé sin an dreasacht is gá dóibh chun bealaí nua nó sceidil nua ó aerfoirt réigiúnacha a chruthú agus chun an líon paisinéirí a mhealladh a chuirfidh ar a gcumas dóibh pointe meá ar mheá a bhaint amach san fhadtéarma ⁽¹⁹³⁾.
- (689) Leagtar na critéir chomhoiriúnachta shonracha amach i mír 79 de Threoirlínte 2005. Suíonn an Coimisiún nach gcomhlíontar roinnt de na critéir sin, lena n-áirítear:

— *Inmharthanacht agus céimlaghdaitheacht fhadtéarmach (critéar d), easpa plean gnó (critéar i), agus ré agus déine (critéar f)*

- (690) Níor struchtúraíodh aon cheann de na bearta chun a áirithiú go mbeadh an chabhair céimlaghdaitheach agus srianta do chéatadán de na costais incháilithe, nach dtagraítear dóibh sna comhaontuithe lena mbaineann nó, a mhéid is eol don Choimisiún, in aon doiciméad eile a bhí ar fáil do CCI an tráth a tugadh na comhaontuithe i gcrích.
- (691) Thairis sin, níl aon fhianaise ann gur cuireadh plean gnó isteach roimh ré chun go mbeifí in ann measúnú a dhéanamh ar inmharthanacht fhadtéarmach na mbeart. Dá réir sin, agus in éagmais aon fhaisnéis eile dá mhalairt, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nár deonaíodh an chabhair i gceist le haghaidh bealaí ar dócha go dtiocfaidís chun bheith inmharthanach gan chabhair. Thairis sin, tugtar le fios leis na bearta cabhracha comhleanúnacha le haghaidh na mbealaí go haerfort Stansted London agus aerfort Charleroi na Bruiséile (ó 2003), go haerfort Bhaile Átha Cliath (ó 2006), go haerfort Osló (ó 2010) agus go haerfort Porto (ó 2011) nach n-oibreodh Ryanair na bealaí sin dá gcuirfí deireadh leis an bhfóirdheontas lena n-aghaidh.
- (692) Tagann an Coimisiún ar an gconclúid dá réir sin nach gcomhlíonann aon cheann de na bearta i gceist na critéir réamhluaite.

— *Nasc le bealaí nua nó le minicíochtaí breise ar bhealaí atá ann cheana (critéar c)*

- (693) Tugann an Coimisiún dá aire gur tugadh na comhaontuithe faoi chaibidil i gcrích d'fhonn bealaí nua a sheoladh i roinnt cásanna, ach go príomha chun a áirithiú go leanfaí de bheith ag oibriú bealaí atá ann cheana:

— A mhéid a bhaineann le comhaontú C, tugtar le fios le haithris 89 go gcuireann sé ceangaltas ar Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus aerfort Stansted London ar a n-iomprófaí 95 000 paisinéir in aghaidh na bliana ar a laghad, agus an méid sin amháin. Léirítear le haithrisí 82 agus 85, áfach, go gcumhdaítear bealach laethúil idir aerfort Stansted London agus La Rochelle cheana le comhaontuithe A agus B. Sa mheastachán a rinne sé ar an trácht i gcás thacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B, ríomh an Coimisiún nach mbeadh an trácht bliantúil ar an mbealach sin níos mó ná 86 000 paisinéir choíche. Suíonn an Coimisiún dá réir sin go gcomhlíonann na bearta sin critéar (c).

— A mhéid a bhaineann le comhaontú D, tugtar le fios le haithris 92 go gcuireann sé ceangaltas ar Ryanair bealach (nua) a oibriú idir La Rochelle agus Baile Átha Cliath ar a n-iomprófaí 45 000 paisinéir in aghaidh na bliana ar a laghad. Suíonn an Coimisiún dá réir sin go gcomhlíonann an beart sin critéar (c).

⁽¹⁹²⁾ Mír 27 de Threoirlínte 2005.

⁽¹⁹³⁾ Míreanna 71 agus 74 de Threoirlínte 2005.

- A mhéid a bhaineann le comhaontú G, tugtar le fios le haithris 96 go gcuireann sé ceangaltas ar Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus Baile Átha Cliath ar a n-iomprófaí 53 000 paisinéir in aghaidh na bliana ar a laghad, ar méadú 8 000 paisinéir é i gcomparáid le comhaontú D. Suíonn an Coimisiún dá réir sin go gcomhlíonann an beart sin critéar (c).
- A mhéid a bhaineann le comhaontú H, tugtar le fios le haithris 99 go gcuireann sé ceangaltas ar Ryanair bealach nua a oibriú idir La Rochelle agus Charleroi na Buiséile ar a n-iomprófaí 9 000 paisinéir in aghaidh na bliana sa chéad bhliain agus 16 000 paisinéir in aghaidh na bliana ina diaidh sin. Suíonn an Coimisiún dá réir sin go gcomhlíonann an beart sin critéar (c).
- A mhéid a bhaineann le comhaontú I, tugtar le fios le haithris 102 go gcuireann sé ceangaltas ar Ryanair bealach a oibriú idir La Rochelle agus Baile Átha Cliath ar a n-iomprófaí 17 000 paisinéir in aghaidh na bliana ar a laghad. Faoi chomhaontú D roimhe seo, áfach, bhí an bealach sin á oibriú ag Ryanair cheana faoi chuspóir tráchta ní b'airde (45 000 paisinéir in aghaidh na bliana). Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach gcomhlíonann an beart sin critéar (c).
- Faoi chomhaontú K, ghlac Ryanair air féin bealach nua go dtí an Iorua a oibriú, mar a leagtar amach in aithris 106. Mar a thuairiscítear in aithris 78 thuas, níor thug Ryanair aon ghealltanas maidir le minicíocht i gcomhaontú seirbhísí aerfoirt 6, a mheasann an Coimisiún a bheith ina bheart aonair in éineacht le comhaontú K (féach roinn 7.2.1.5(b)(4)), ach thug sé na gealltanais tráchta seo a leanas: 53 000 paisinéir go haerfort Stansted London, 17 000 paisinéir go Baile Átha Cliath, 17 000 paisinéir go Charleroi na Buiséile agus 17 000 paisinéir go haerfort Rygge Osló. Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil na gealltanais sin cobhsaí i gcás bhealach Bhaile Átha Cliath, beagán níos airde i gcás bhealach Charleroi na Buiséile (1 000 paisinéir, nó thart ar +6 %), ach i bhfad níos ísle i gcás an bhealaigh go haerfort Stansted London (- 28 000 paisinéir i gcomparáid leis an gcuspóir a leagtar amach i gcomhaontú C go mbeadh 95 000 paisinéir ann, nó titim 30 %). Bealach nua go dtí an Iorua a bheith ann agus a thrácht socráithe ag 17 000 paisinéir, ní chúitíonn sé sin an titim fhoriomlán ar an trácht faoi chomhaontú K (- 10 000 paisinéir ⁽¹⁹⁴⁾). Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach gcomhlíonann an beart sin critéar (c).
- Faoi chomhaontú L, ghlac Ryanair air féin bealach nua go Corcaigh a oibriú, mar a leagtar amach in aithris 110. Níor thug Ryanair aon ghealltanas i dtéarmaí tráchta nó minicíochta eitilte, áfach. Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach gcomhlíonann an beart sin critéar (c).
- Níl aon ghealltanas tráchta ná minicíochta i gcomhaontuithe E, F, J, M agus N. Suíonn an Coimisiún dá réir sin nach gcomhlíonann na bearta sin critéar (c).

(694) Dá réir sin, is iad comhaontuithe C, D, G agus H amháin a chomhlíonann critéar (c).

- *Cúiteamh as costais nuathionscanta bhreise (critéar e)* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) Measann an Coimisiún nár comhlíonadh an critéar sin in aon cheann de na bearta i gceist. Ní raibh sé beartaithe gur cuid de na costais nuathionscanta bhreise a bheadh sna méideanna a íocadh le CCI, nach ndearna Ryanair/AMS nó Jet2 meastachán orthu riamh agus nár soláthraíodh do CCI, go bhfios don Choimisiún.

- *Nasc le forbairt an bhealaigh (critéar g)* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) Tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil na seirbhísí margaíochta a síníodh le Ryanair agus Jet2 ceaptha an líon paisinéirí a eitlíonn leis an dá aerlíne sin a mhéadú. Is fíor go bhfuil cuid de na comhaontuithe sin ag teacht le seoladh bealaí áirithe agus go n-áirítear i gcuid díobh gealltanais maidir le minicíocht nó maidir leis an líon paisinéirí mar a leagtar amach i ranna 3.2.2.1 agus 3.2.2.2. Suíonn an Coimisiún, áfach, nach n-athraíonn na gealltanais sin le linn ré an chomhaontaithe agus nach bhfuil aon fhíorscáim dreasachtaí forbartha tráchta ann a

⁽¹⁹⁴⁾ Is mar a leanas an athraitheacht iomlán sa gealltanas tráchta a leanann as comhaontú K, arna ríomh ar bhonn athraitheacht tráchta gach bealaigh ina aonair: 0+1 000-280 000+17 000 = - 10 000 paisinéir.

⁽¹⁹⁵⁾ Ní mór an méid cabhrach a bheith nasctha go docht leis na costais nuathionscanta bhreise a thabhaítear chun an bealach nua nó an mhinicíocht nua a sheoladh agus nach mbeidh ar an aeroibreoir a íoc nuair a bheidh sé curtha ar bun agus á reáchtáil.

⁽¹⁹⁶⁾ Ní mór íocaíochtaí cabhrach a bheith nasctha leis an nglanforbairt ar an líon paisinéirí a iompraítear.

bheadh comhionann lena bhfuil i gcásanna comhchosúla a ndearna an Coimisiún imscrúdú orthu le déanaí ⁽¹⁹⁷⁾. Dá réir sin, níl aon lascaine ná aon phionós nasctha leis an méadú iarbhrí ar an trácht. Níl na méideanna cabhrach a íocadh leis na haerlínte nasctha le forbairt bealaí iarbhrí dá bhrí sin. Dá réir sin, measann an Coimisiún nach gcomhlíonann aon cheann de na bearta i gceist an critéir sin.

— *Leithdháileadh neamh-idirdheallaitheach (critéir h)* ⁽¹⁹⁸⁾

(697) Tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, sa chás faoi chaibidil, go ndearnadh caibidlíocht ar na comhaontuithe go díreach leis na haerlínte lena mbaineann, agus nach raibh aon phoiblíocht ann. Ciallaíonn sé sin, dá bhrí sin, gur deonaíodh an chabhair gan aon nós imeachta iomaíoch ina bhféadfadh aerlínte eile, a bhféadfadh leas a bheith acu ann, tairiscint a dhéanamh chun na bealaí lena mbaineann a oibriú, faoi na téarmaí céanna, chun tairbhiú den chabhair nuathionscanta.

(698) Dá thoradh sin, ní chomhlíontar an critéir dá dtagraítear i bpointe (h).

(699) I bhfianaise gach a bhfuil thuas, measann an Coimisiún nach ndéanann aon chuid den chabhair neamhdhleathach a deonaíodh do Ryanair/AMS agus Jet2 trí na comhaontuithe a chumhdaítear leis an imscrúdú seo na critéir uile a leagtar síos le Treoirlínte 2005 a chomhlíonadh. Dá réir sin, níl an chabhair a leanann as na bearta seo a leanas comhoiriúnach leis an margadh inmheánach:

— tacar comhaontuithe 2-3-C-D;

— comhaontú E;

— comhaontú F;

— tacar comhaontuithe G-H-I-J;

— tacar comhaontuithe 6-K;

— comhaontú L;

— tacar comhaontuithe 7-M;

— comhaontú N;

— an comhaontú arna thabhairt i gcrích le Jet2 an 4 Iúil 2008.

8. CONCLÚIDÍ

(700) Suíonn an Coimisiún dá réir sin, ar dtús, nach Státchabhair atá sna fóirdheontais le haghaidh tascanna sainchúraim údarais phoiblí a íoctar le haerfort La Rochelle ná sa sonrascadh ró-íseal líomhnaithe ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI don aerfort idir 2006 agus 2012.

(701) Suíonn an Coimisiún freisin gur chuir an Fhrainc deontais infheistíochta arna n-íoc idir 2001 agus 2006 chun feidhme go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE. Is Státchabhair, áfach, atá sna deontais infheistíochta sin atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE.

(702) Suíonn an Coimisiún ansin gur chuir an Fhrainc roinnt bearta cabhrach oibriúcháin chun feidhme go neamhdhleathach i bhfabhar aerfort La Rochelle (sonrascadh ró-íseal ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta CCI d'aerfort La Rochelle idir 2001 agus 2005, airleacain in-aisíochta a fuair aerfort La Rochelle agus fóirdheontais ó údarais áitiúla a bhí beartaithe rannchuidiú le bearta lena gcuirfí aerfort La Rochelle chun cinn) de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE. Is Státchabhair, áfach, atá sna bearta cabhrach oibriúcháin sin atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE.

⁽¹⁹⁷⁾ An comhaontú dá dtagraítear in aithris 99 den chinneadh ón gCoimisiún maidir le haerfort Nîmes a luaitear i bhfonóta 12, mar shampla, áiríodh ann 'scéim dreasachtaí chun trácht a fhorbairt'. Is éard a bhí ann ranníocaíocht EUR 5,50 in aghaidh an phaisinéara (ón gcéad phaisinéir go dtí an 49 999ú paisinéir), EUR 6,50 in aghaidh an phaisinéara (ón 50 000ú paisinéir go dtí an 99 999ú paisinéir) agus EUR 10 in aghaidh an phaisinéara (ón 100 000ú paisinéir go dtí an 129 999ú paisinéir) a d'íoc CCI Nîmes. Áiríodh ann pionós EUR 5,65 in aghaidh an phaisinéara freisin a bhí le híoc ag Ryanair má bhí an sprioc tráchta ní b'ísle ná 71 000 paisinéir.

⁽¹⁹⁸⁾ Ní mór d'aon chomhlacht poiblí a bheartaíonn cabhair nuathionscanta a dheonú d'aerlíne le haghaidh bealach nua, cibé acu trí aerfort nó ar bhealach eile, a phleananna a chur ar fáil don phobal in am trátha agus poiblíocht leordhóthanach a dhéanamh orthu chun é a chur ar a gcumas do na haerlínte leasmhara uile a seirbhísí a thairiscint.

- (703) Suíonn an Coimisiún thairis sin, cé is moite de chomhaontuithe seirbhísí aerfoirt 4 agus 5 le Ryanair, go bhfuil baint ag Státchabhair, arna cur chun feidhme de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE agus nach bhfuil comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, leis na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus comhaontuithe seirbhísí margaíochta éagsúla a tugadh i gcrích idir CCI agus Ryanair, AMS agus Jet2 a chumhdaítear leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil.
- (704) Ar deireadh, suíonn an Coimisiún nach bhfuil baint ag Státchabhair leis an díolúine ó mhuirir soilsithe rúidbhealaigh dar thairbhígh Ryanair. Ar an gcaoi chéanna, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nach bhfuair na haerlínte Flybe, Aer Arann, Buzz agus easyJet Státchabhair as a n-oibríochtaí ag aerfort La Rochelle.

9. TÉARNAMH

- (705) De réir an chásdlí shocraithe ón gCúirt Bhreithiúnais, i gcás ina suíonn an Coimisiún nach bhfuil cabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, ní mór dó a ordú don Bhallstát lena mbaineann deireadh a chur léi nó í a athrú ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) De bhun Airteagal 16 de Rialachán (AE) 2015/1589 ⁽²⁰⁰⁾ ón gComhairle, 'i gcás ina ndéanfar cinntí diúltacha i gcásanna a bhaineann le cabhair neamhdhleathach, cinnfidh an Coimisiún go ndéanfaidh an Ballstát lena mbaineann gach ceann de na bearta is gá chun an chabhair a aisghabháil ón tairbhí ('cinneadh aisghabhála'). Ní cheanglóidh an Coimisiún aisghabháil na cabhrach dá mbeadh sé sin ag dul in aghaidh prionsabal ginearálta de dhlí an Aontais'. Tá an Chúirt tar éis a chinneadh go chomhsheasmhach, i gcás ina suitear nach bhfuil cabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, gurb é is cuspóir d'aisghabháil an staid a bhí ann roimhe sin a athbhunú ⁽²⁰¹⁾. Ina leith sin, measann an Chúirt Bhreithiúnais go mbaintear an cuspóir sin amach nuair a aisíocann faighteoirí cabhrach na méideanna a deonaíodh dóibh trí bhíthin cabhair neamhdhleathach, móide ús, agus nuair a fhorghéilleann siad dá réir sin an buntáiste a bhí acu ar a n-iomaitheoirí. Ar an mbealach sin, athbhunaítear an staid a bhí ann sular íocadh an chabhair ⁽²⁰²⁾.
- (707) Sa chás atá faoi chaibidil, is cosúil nach gcoisceann aon phrionsabal ginearálta de dhlí an Aontais aisghabháil na cabhrach neamhdhleathaí neamh-chomhoiriúnaí a shainaithnítear sa Chinneadh seo. Go sonrach, níor chuir an Fhrainc ná na páirtithe leasmhara aon argóint ina leith sin i láthair.
- (708) Ní mór don Fhrainc dá bhrí sin gach beart is gá a dhéanamh chun an chabhair neamhdhleathach a deonaíodh trí na comhaontuithe i gceist a aisghabháil ó Ryanair, AMS agus Jet2.
- (709) Léirítear le Tábla 20 thíos na méideanna a d'íoc CCI, de réir na Fraince, le Ryanair/AMS suas le 2011 as na seirbhísí margaíochta.

Tábla 20

Méideanna a íocadh le Ryanair/AMS agus Jet2 idir 2003 agus 2013

Bliain	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) Ní léirítear le Tábla 20 ach méideanna foriomlána na n-íocaíochtaí a rinneadh gach bliain faoi na comhaontuithe seirbhísí margaíochta éagsúla. Níor sholáthair an Fhrainc, áfach, tábla lena léireofaí nasc idir na méideanna a shocraítear sna comhaontuithe agus na méideanna a íocadh iarbhrí gach bliain faoi gach comhaontú.

⁽¹⁹⁹⁾ Breithiúnas an 12 Iúil 1973, *An Coimisiún v An Ghearmáin*, C-70/72, ECLI:AE:C:1973:87, mír 13.

⁽²⁰⁰⁾ Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9).

⁽²⁰¹⁾ Breithiúnas na Cúirte an 14 Meán Fómhair 1994, *An Spáinn v An Coimisiún*, C-278/92, C-279/92 agus C-280/92, ECLI:AE:C:1994:325, mír 75.

⁽²⁰²⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 17 Meitheamh 1999, *an Bheilg v an Coimisiún*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, míreanna 64 agus 65.

(711) Dá bhrí sin, ní mór na méideanna cabhrach atá le haisghabháil a shuí mar a leanas:

- Ní mór an méid atá le haisghabháil a ríomh le haghaidh gach ceann de na bearta cabhrach neamh-chomhoiriúnacha dá dtagraítear in aithris 699. I gcás gach birt a scrúdaítear, comhfhreagraíonn an méid cabhrach do ghlanluach láithreach gach birt, arna ríomh mar shuím an tsreafa airgid incrimintigh lascainithe in aghaidh na bliana mar a leagtar amach i dTábla 15.
- Ós rud é nár sholáthair an Fhrainc athchruthú iontaofa ar an nglanluach láithreach le haghaidh gach ceann de na bearta, is gá go bhfeidhmeoidh an t-athchruthú a mhol an Coimisiún (bunaithe ar an mbonnchás) mar bhonn ar a ríomhfar an méid cabhrach atá le haisghabháil.

(712) Chun léiriú a dhéanamh ar an mbuntáiste iarbhrí dár thairbhígh an aerlíne agus a fochuideachtaí faoi na comhaontuithe, ní mór don Fhrainc na méideanna dá dtagraítear in aithris 711 a choigeartú mar a leanas:

- Féadann an Fhrainc méid na gcostas aerloingseoireachta incriminteach a cuireadh san áireamh sa ríomh a choigeartú bunaithe ar fhianaise ar íocaíochtaí a rinneadh iarbhrí, rud ba cheart don Fhrainc a sholáthar.
- Ní mór don Fhrainc aon difríocht idir na híocaíochtaí a rinne an aerlíne iarbhrí faoi na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt, mar a breathnaíodh tar éis an teagmhais, agus na sreafaí (*ex ante*) beartaithe a chomhfhreagraíonn do na míreanna ioncaim sin a chur san áireamh. Ní mór na coigeartuithe sin a bheith bunaithe ar fhianaise ar íocaíochtaí a rinneadh iarbhrí, rud ba cheart don Fhrainc a sholáthar.
- Ní mór don Fhrainc aon difríocht idir na híocaíochtaí margaíochta a rinneadh leis an aerlíne nó lena fochuideachtaí iarbhrí faoi na comhaontuithe seirbhísí margaíochta, mar a breathnaíodh tar éis an teagmhais, agus na costais mhargaíochta (*ex ante*) bheartaithe a chomhfhreagraíonn dóibh sin a chur san áireamh. Ní mór na coigeartuithe sin a bheith bunaithe ar fhianaise ar íocaíochtaí a rinneadh iarbhrí, rud ba cheart don Fhrainc a sholáthar.
- Ní mór don Fhrainc aon difríocht idir ré (*ex ante*) bheartaithe na gcomhaontuithe éagsúla (comhaontuithe seirbhísí aerfoirt agus comhaontuithe seirbhísí margaíochta) agus a ré iarbhrí a chur san áireamh. I gcás luath-fhoirceannadh chuid de na comhaontuithe, ní bhfuair an aerlíne aon íocaíocht faoi na comhaontuithe sin i bprionsabal agus níor thairbhígh sí de rochtain ar bhonneagar an aerfoirt agus ar sheirbhísí láimhseála ar an talamh faoi na comhaontuithe sin. Ní mór na coigeartuithe sin a bheith bunaithe ar fhianaise ar íocaíochtaí a rinneadh iarbhrí, rud ba cheart don Fhrainc a sholáthar.

(713) Mar a mhínítear in aithris 451, measann an Coimisiún, chun rialacha maidir le Státchabhair a chur i bhfeidhm, gur eintiteas eacnamaíoch aonair é Ryanair agus AMS agus nach mór na comhaontuithe seirbhísí margaíochta agus na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a síníodh in éineacht le chéile a mheas a bheith ina n-idirbheart aonair idir an t-eintiteas sin agus CCI. Suíonn an Coimisiún dá bhrí sin go bhfuil Ryanair agus AMS faoi dhliteanas comhpháirteach i leith aisíoc na cabhrach a fuarthas faoi na comhaontuithe a síníodh idir 2003 agus 2011 (roimh dháta glactha an chinnidh tosaigh dá dtagraítear in aithris 4, is é sin an 8 Feabhra 2012). Os a choinne sin, ní cheanglaítear ach ar Ryanair an chabhair faoi thacar comhaontuithe 1-A agus comhaontú B a aisíoc, toisc gur tugadh iad sin i gcrích go díreach idir CCI agus Ryanair gan AMS a bheith páirteach iontu.

(714) An chabhair atá le haisghabháil ó Jet2, ní mór di cloí leis na prionsabail mhodheolaíochta a leagtar amach in aithrisí 711 go 713 lena aghaidh sin. Ós rud é nach féidir an méid cabhrach atá le haisghabháil ó Jet2 a bheith níos mó ná EUR 200 000, ní féidir é a chur as an áireamh go bhféadfadh an méid cabhrach a bheith faoi bhun na tairisí díolúine sa Rialachán *de minimis* ⁽²⁰³⁾. Níor mhaígh an Fhrainc ná na páirtithe leasmhara, áfach, go bhféadfadh feidhm a bheith ag an Rialachán sin le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil.

(715) Ní mór d'údaráis na Fraince na méideanna a léirítear thuas a aisghabháil laistigh de 4 mhí ón dáta a thabharfar fógra faoin gCinneadh seo.

⁽²⁰³⁾ Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 ón gCoimisiún an 18 Nollaig 2013 maidir le hAirteagail 107 agus 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm maidir le cabhair *de minimis* (IO L 352, 24.12.2013, lch. 1).

- (716) Ní mór freisin d'údarais na Fraince an méid úis in-aisghabhála a chur leis an méid cabhrach, nach mór a ríomh ón dáta a cuireadh an chabhair i gceist ar fáil don ghnóthas, is é sin dáta éifeachtach gach eisíocaíochta cabhrach, go dtí dáta a aisghabhála éifeachtaí ⁽²⁰⁴⁾, i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún arna leasú le Rialachán (AE) Uimh. 2015/2282 ⁽²⁰⁵⁾ ón gCoimisiún. Ó tharla, sa chás faoi chaibidil, go bhfuil na sreafaí a chomhdhéanann an chabhair sin casta agus go dtarlaíonn siad ar roinnt dátaí le linn na bliana, agus go mbíonn siad leanúnach i gcás catagóirí áirithe ioncaim, is é tuairim an Choimisiúin gurb inghlactha a mheas, chun ús in-aisghabhála a ríomh, gurb é deireadh na bliana, is é sin an 31 Nollaig de gach bliain i gceist, tráth íocaíochta na cabhrach lena mbaineann.
- (717) I gcomhréir leis an gcásdlí socraithe, má thagann Ballstát ar dheacrachtaí gan choinne nárbh fhéidir a thuar nó má thagann sé chun bheith ar an eolas faoi iarmhairtí a ndearna an Coimisiún neamhaird díobh, féadfaidh sé na fadhbanna sin a chur faoi bhráid an Choimisiúin lena mbreithniú, in éineacht le tograí maidir le leasuithe oiriúnacha. Sna cásanna sin, ní mór don Choimisiún agus don Bhallstát oibriú le chéile de mheon macánta d'fhonn na deacrachtaí a sháru agus forálacha CFAE á n-urramú go hiomlán acu ⁽²⁰⁶⁾.
- (718) Iarrann an Coimisiún ar an bhFrainc aon fhadhb a bhféadfadh sí teacht uirthi agus an Cinneadh seo á chur chun feidhme aici a chur faoina bhráid,

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

1. Is Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh iad na hairleacain in-aisíochta arna ndeonú ag rannóg ghinearálta Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle ar a rannóg aerfoirt idir 2001 agus 2012. Dheonaigh an Fhrainc an Státchabhair go neamhdhleathach de sháru ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.
2. Is Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh é an sonrascadh ró-íseal ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle dá rannóg aerfoirt ó 2001 go 2005. Dheonaigh an Fhrainc an Státchabhair go neamhdhleathach de sháru ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.
3. Is Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh iad na ranníocaíochtaí airgeadais a dheonaigh Roinn Charente-Maritime, Coiste Bailecheantair La Rochelle agus Réigiún Poitou-Charentes d'aerfort La Rochelle as an obair bholscaireachta a rinne aerfort La Rochelle. Dheonaigh an Fhrainc an Státchabhair go neamhdhleathach de sháru ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.
4. Is Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh iad na deontais infheistíochta a dheonaigh Comhairle Ghinearálta Charente-Maritime, Comhairle Ghinearálta Poitou-Charentes, Coiste Bailecheantair La Rochelle agus CFRE idir 2001 agus 2005. Dheonaigh an Fhrainc an Státchabhair go neamhdhleathach de sháru ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.
5. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh é an luach saothair as seirbhísí arna soláthar ag Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle d'aerfort Rochefort/Saint-Agnant.

⁽²⁰⁴⁾ Féach Airteagal 16(2) de Rialachán 2015/1589 (a luaitear i bhfónóta 175).

⁽²⁰⁵⁾ Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún an 21 Aibreán 2004 lena gcuirtear chun feidhme Rialachán (CE) Uimh. 659/1999 ón gComhairle lena leagtar síos rialacha mionsonraithe chun Airteagal 93 den Chonradh ag bunú an Chomhphobail Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 140, 30.4.2004, lch. 1), agus Rialachán (AE) 2015/2282 ón gCoimisiún an 27 Samhain 2015 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún a mhéid a bhaineann leis na foirmeacha fógra agus na bileoga faisnéise (IO L 325, 10.12.2015, lch. 1).

⁽²⁰⁶⁾ Féach mar shampla breithiúnas an 2 Feabhra 1989, *An Coimisiún v An Ghearmáin*, C-94/87, ECLI:AE:C:1989:46, mír 9, agus breithiúnas an 4 Aibreán 1995, *An Coimisiún v An Iodáil*, C-348/93, ECLI:AE:C:1995:95, mír 17.

6. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh é an sonrascadh ró-íseal líomhnaithe ar na seirbhísí arna soláthar ag rannóg ghinearálta Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle dá rannóg aerfoirt ó 2006 go 2012.
7. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh iad na fóirdheontais a dheonaigh FIATA chun go gcumhdófar tascanna a chumhdaítear leis an sainchúram údarais phoiblí a dhéanann aerfort La Rochelle.
8. Tá an Státchabhair dá dtagraítear i míreanna 1 go 4 comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

Airteagal 2

1. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh iad na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a tugadh i gcrích idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Ryanair faoi seach an 1 Feabhra 2007 agus an 13 Eanáir 2010.
2. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh é an comhaontú seirbhísí aerfoirt a tugadh i gcrích idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Aer Arann le haghaidh an bhealaigh go Corcaigh (Éire).
3. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh é an comhaontú seirbhísí aerfoirt a tugadh i gcrích idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Flybe an 18 Márta 2009 le haghaidh an bhealaigh go Glaschú (Albain).
4. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh iad na bearta bolscaireachta agus an caiteachas cumarsáide a bhaineann leis an aerlíne Buzz agus a luaitear i dtuarascáil CRC.
5. Ní Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh iad na seirbhísí margaíochta líomhnaithe arna bhfáil ó easyJet a luaitear i dtuarascáil CRC.

Airteagal 3

1. Na bearta seo a leanas, lena bhfuil baint ag Státchabhair arna deonú go neamhdhleathach ag an bhFrainc do Ryanair agus Airport Marketing Services i gcomhpháirt de shárú ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, níl siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach:
 - (a) an comhaontú seirbhísí aerfoirt a síníodh an 10 Nollaig 2003 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Ryanair agus an comhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 1 Nollaig 2003 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Ryanair;
 - (b) an comhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 1 Eanáir 2004 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Ryanair;
 - (c) na comhaontuithe seirbhísí aerfoirt a síníodh an 1 Bealtaine 2006 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Ryanair agus na comhaontuithe seirbhísí margaíochta a síníodh an 1 Aibreán 2006 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services;
 - (d) an leasú a síníodh an 1 Meitheamh 2007 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 1 Aibreán 2006 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services;
 - (e) an comhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 21 Meán Fómhair 2007 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services;
 - (f) an comhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 17 Meán Fómhair 2009 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services;

- (g) an leasú a síníodh an 1 Feabhra 2010 ar an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt a síníodh an 13 Eanáir 2010 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Ryanair agus an comhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 25 Feabhra 2010 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services;
- (h) an leasú a síníodh an 23 Meitheamh 2010 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 25 Feabhra 2010 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services;
- (i) an leasú a síníodh an 28 Eanáir 2011 ar an gcomhaontú seirbhísí aerfoirt a síníodh an 13 Eanáir 2010 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Ryanair agus an leasú a síníodh an 11 Feabhra 2011 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 25 Feabhra 2010 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services;
- (j) an leasú a síníodh an 11 Feabhra 2011 ar an gcomhaontú seirbhísí margaíochta a síníodh an 25 Feabhra 2010 idir Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle agus Airport Marketing Services.

2. An Státchabhair a dheonaigh an Fhrainc go neamhdhleathach do Jet2 de shárú ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, faoin gcomhaontú seirbhísí aerfoirt agus margaíochta a shínigh Comhlachas Tráchtála agus Tionscail La Rochelle le Jet2 an 4 Iúil 2008, níl sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

Airteagal 4

1. Déanfaidh an Fhrainc an Státchabhair dá dtagraítear in Airteagal 3 a aisghabháil ó na tairbhíthe. Tá Ryanair agus Airport Marketing Services faoi dhliteanas i gcomhpháirt agus go leithleach as an gcabhair dá dtagraítear in Airteagal 3(1) a aisíoc.
2. Saothróidh na méideanna atá le haisíoc ús ón dáta a d'íocadh an chabhair do na tairbhíthe go dtí an dáta a aisghabhfar go héifeachtach í.
3. Déanfar an t-ús a ríomh ar bhonn iolraithe i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 agus le Rialachán (CE) Uimh. 271/2008 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 794/2004.
4. Déanfaidh an Fhrainc gach íocaíocht gan íoc den chabhair dá dtagraítear in Airteagal 1 a chur ar ceal le héifeacht ó dháta glactha an Chinnidh seo.

Airteagal 5

1. Beidh aisghabháil na cabhrach dá dtagraítear in Airteagal 3 láithreach agus éifeachtach.
2. Áiríteoidh an Fhrainc go gcuirfean an Cinneadh seo chun feidhme laistigh de 4 mhí ón dáta a thabharfar fógra faoi.

Airteagal 6

1. Laistigh de 2 mhí ón dáta a thabharfar fógra faoin gCinneadh seo, cuirfidh an Fhrainc an fhaisnéis seo a leanas faoi bhráid an Choimisiúin:
 - (a) méideanna cabhrach atá le haisghabháil faoi Airteagal 4;
 - (b) ríomh an úis aisghabhála;
 - (c) tuairisc mhionsonraithe ar na bearta a rinneadh cheana féin agus atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh;
 - (d) doiciméid lena léirítear gur tugadh fógra foirmiúil do na tairbhíthe an chabhair a aisíoc.
2. Coimeádfaidh an Fhrainc an Coimisiún ar an eolas faoi dhul chun cinn na mbeart náisiúnta arna nglacadh de bhun an Chinnidh seo go dtí go ndéanfar an chabhair dá dtagraítear in Airteagal 3 a aisghabháil ina hiomláine. Cuirfidh sí isteach láithreach, ar iarraidh shimplí ón gCoimisiún, faisnéis maidir leis na bearta a rinneadh cheana féin agus atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh. Soláthróidh sí faisnéis mhionsonraithe freisin maidir leis na méideanna cabhrach agus úis arna n-aisghabháil ó na tairbhíthe cheana.

Airteagal 7

Dírítear an Cinneadh seo ar Phoblacht na Fraince.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 26 Iúil 2022.

Thar ceann an Choimisiúin
Margrethe VESTAGER
Comhalta den Choimisiún
