CINNTÍ

CINNEADH (AE) 2023/105 ÓN gCOIMISIÚN

an 26 Iúil 2022

maidir leis na bearta SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) atá curtha i bhfeidhm ag Poblacht na Fraince i bhfabhar riarthóirí comhleantacha aerfort Beauvais-Tillé agus na haerlínte a oibríonn as an aerfort céanna

(a bhfuil fógra tugtha ina leith faoi dhoiciméad C(2022) 5076)

(Is ag an téacs sa Fhraincis a bheidh an t–údarás agus aige sin amháin)

(Téacs atá ábhartha don LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

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

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

tar éis dóibh cuireadh a thabhairt do pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de réir na n-airteagal céanna [1]agus ag féachaint dá mbarúlacha,

de bharr an mhéid seo a leanas:

1. **NÓS IMEACHTA**

(1) De litir dar dáta an 27 Samhain 2009, fuair an Coimisiún gearán faoi shochair a líomhnaítear a fuair an comhlacht eitlíochta Ryanair i raon aerfoirt réigiúnacha agus áitiúla sa Fhrainc. Maidir le haerfort Beauvais-Tillé ("aerfort Beauvais"), tagraíonn an gearán seo freisin do ranníocaíochtaí airgeadais a raibh riarthóirí comhleantacha an aerfoirt seo, Comhlachas Tráchtála agus Tionscail Oise ("an CCIO") agus Cuideachta riartha agus oibríochta aerfort Beauvais ("an SAGEB") ina dtairbhithe acu. Tá an gearán seo bunaithe go háirithe ar thuarascáil ó Chomhlachas Réigiúnach Cuntas Picardy (an "CRC") an 3 Meán Fómhair, 2007 [2].

(2) Le litir dar dáta an 16 Márta 2010, sheol an Coimisiún leagan neamhrúnda den ghearán chuig údaráis na Fraince agus d'iarr sé orthu soiléirithe a sholáthar maidir leis na bearta a raibh gearán déanta fúthu ("na bearta a bhí i gceist"). Chuir údaráis na Fraince roinnt freagraí ar fáil i litreacha dar dáta an 31 Bealtaine agus an 7 Meitheamh 2010, arna fhorlíonadh le litir dar dáta 2 Samhain, 2011. Sheol an Coimisiún na heilimintí sin chuig an ngearánach agus d'iarr sé faisnéis bhreise ón Fhrainc de litir dar dáta an 5 Nollaig 2011. Chuir údaráis na Fraince a gcuid tuairimí agus freagraí isteach de litir dar dáta an 31 Eanáir 2012.

[1] IO C 279, 14.9.2012, lch. 23.

[2] Tuarascáil ar thuairimí deiridh maidir le bainistiú Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Oise, ar fáil ag http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf.

(3) De litir dar dáta an 30 Bealtaine 2012, chuir an Coimisiún an Fhrainc ar an eolas faoina chinneadh ("an cinneadh tosaigh") an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil dá bhforáiltear in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE) a oscailt i dtaca, ar thaobh amháin, leis an gcabhair ionchasach a íocadh leis an CCIO agus leis an SAGEB i ndiaidh a chéile idir 2000 agus 2008 agus, ar an taobh eile, leis an gcabhair ionchasach a d'íoc an CCIO agus an SAGEB le haerlínte éagsúla idir an 1 Eanáir, 1997 agus an 30 Bealtaine 2012.

(4) Foilsíodh an cinneadh tosaigh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ([3]). D'iarr an Coimisiún ar na páirtithe leasmhara a mbarúlacha a faoi na bearta i gceist a chur i láthair.

(5) De litir dar dáta an 14 Lúnasa 2012, fuair an Coimisiún barúlacha na Fraince. Fuair sé ina dhiaidh sin an 25 Deireadh Fómhair 2012, na tuairimí a chuir Comhshiondeacáit Aerfort Beauvais (an "SMABT"), an CCIO agus SAGEB i láthair i gcomhpháirt lena chéile. Sheol na haerlínte Ryanair agus Wizz Air araon a mbarúlacha chuig an gCoimisiún an 26 Deireadh Fómhair 2012. De litir dar dáta an 21 Nollaig 2012, chuir an Fhrainc in iúl nár mhian léi aon bharúlacha a thíolacadh mar fhreagra ar na barúlacha sin.

(6) Ina theannta sin, thíolaic Ryanair sraith tuairimí ginearálta agus coiteann do roinnt cásanna a bhaineann le státchabhair, arna oscailt ag an gCoimisiún agus a bhaineann leis, trí litreacha dar dáta an 10 Aibreán 2013, an 20 Nollaig 2013, an 9 agus an 31 Eanáir 2014, an 7 Feabhra 2014, an Márta. 28, 2014, 27 Eanáir, 2015, 7 Nollaig, 2015 agus 1 Aibreán, 2019. Chuir Ryanair tuarascálacha anailíse eacnamaíoch a d'ullmhaigh an gnólacht comhairleach Oxera an 12 agus an 26 Meán Fómhair 2014 agus an 6 Samhain 2014 faoi bhráid an Choimisiúin freisin.

(7) Chuir Wizz Air tuairimí isteach an 21 Márta 2014 freisin. Chuir an aerlíne seo chomh maith tuarascálacha anailíse eacnamaíoch isteach a d'ullmhaigh Oxera maidir le haerfort Beauvais an 4 Samhain 2014.

(8) Chuir an Coimisiún na barúlacha a bhí leagtha amach ag na páirtithe leasmhara in iúl don Fhrainc agus thug sé deis don Fhrainc trácht a dhéanamh ar na barúlacha sin ([4]). D'fhreagair an Fhrainc le litreacha dar dátaí an 13 Iúil 2012, an 21 Nollaig 2012, an 7 Meitheamh 2013, an 29 Eanáir 2014, an 23 Bealtaine 2014, an 18 Nollaig 2015 agus an 24 Meitheamh 2019. Ina litir an 13 Iúil 2012, chuir an Fhrainc in iúl don Choimisiún nár éiligh na barúlacha a bhí faighte aon tuairimí uaithi féin taobh amuigh díobh siúd a bhí tarchurtha cheana féin i gcomhthéacs an cháis a bhaineann le haerfort Marseille Provence ([5]). Ina theannta sin, le litreacha dar dáta an 25 Iúil 2012, an 29 Eanáir 2014, an 23 Bealtaine 2014 agus an 18 Nollaig 2015, chuir an Fhrainc in iúl don Choimisiún nár mhian léi barúlacha a thíolacadh mar fhreagra ar bharúlacha tríú páirtí.

(9) De litir an 24 Feabhra 2014, chuir an Coimisiún in iúl don Fhrainc agus do thríú páirtithe leasmhara a bhí tar éis barúlacha a thíolacadh cheana féin, go raibh sé ar intinn aici measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart i gceist leis an margadh inmheánach ar bhonn na dTreoirlínte maidir le Státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte ([6]) ("Treoirlínte 2014"). Thug an Coimisiún cuireadh d'fhaighteoirí na litreacha sin aon bharúlacha 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* ([7]) ag tabhairt cuireadh don Fhrainc agus do thríú páirtithe leasmhara a mbarúlacha ar an ábhar seo a chur isteach.

(10) Thíolaic an Fhrainc a tuairimí ar Threoirlínte 2014 an 19 Márta 2014. An 14 Márta 2014, chuir SMABT, SAGEB agus CCIO a mbarúlacha faoi bhráid an Choimisiúin go comhpháirteach. Chuir Wizz Air agus Air France a gcuid barúlacha faoi seach i láthair an 21 Márta 2014 agus an 25 Aibreán 2014, mar aon leis an eagraíocht neamhrialtasach Transport & Environment de litir ón 13 Bealtaine 2014. Cuireadh na tuairimí éagsúla sin in iúl don Fhrainc de litir dar dáta an 28 Bealtaine 2014. Níor thoiligh an Fhrainc tuairimí a thíolacadh ina dtaobh.

(11) Le litreacha dar dáta an 16 Aibreán 2014 agus an 16 Iúil 2014, d'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ón Fhrainc. D'fhreagair an Fhrainc de litreacha an 19 Meitheamh 2014 agus an 18 Lúnasa 2014 faoi seach.

([3]) JO C 279, 14.9.2012, lch. 23.

([4]) Le litreacha an 30 Bealtaine 2012, an 15 Meitheamh 2012, an 3 Bealtaine 2013, an 9 Eanáir 2014, an 23 Eanáir 2014, an 4 Feabhra 2014, an 2 Iúil 2014, an 12 Meán Fómhair 2014, an 16 Nollaig 2015 agus 17 Bealtaine 2019.

([5]) Cinneadh (AE) 2016/1698 ón gCoimisiún an 20 Feabhra 2014 maidir le bearta SA.22932 (2011/C) (sean-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).

([6]) Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte maidir le Státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte, (IO C 99, 04.4.2014, lch. 3).

([7]) JO C 113 du 15.4.2014, lch. 30.

2. **COMHTHÉACS CABHRACH**

2.1. **Tréithe aerfort Beauvais**

(12) Is aerfort sibhialtach Francach é Aerfort Beauvais atá suite i mbaile Tillé i roinn Oise, 3 km lastuaidh de Beauvais agus timpeall 90 km ó Pháras. Tá an t-aerfort seo oscailte do thrácht tráchtála intíre agus idirnáisiúnta. Tá aerfort Beauvais suite 68 km ó aerfort Amiens-Glisy, 80 km ó aerfort Roissy-Charles de Gaulle, timpeall 90 km ó aerfort Rouen agus 106 km ó aerfort Orly-sud.

(13) Ón 1 Bealtaine, 1997, d'oscail an chuideachta Ryanair roinnt bealaí ó aerfort Beauvais go cinn scríbe Eorpacha. Ó 2002 amach, d'oscail roinnt aerlínte (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling, etc.) de réir a chéile naisc rialta ó aerfort Beauvais. In ainneoin an mhéadaithe ar an trácht agus teacht na n-aerlínte nua, bhí Ryanair ina phríomh-aerlíne ag an aerfort i gcónaí: b'ionann ar an meán an trácht a bhí inchurtha ina leith agus breis is 80% de ghníomhaíocht iomlán an aerfoirt maidir le líon na bpaisinéirí sa tréimhse 1997-2011. Trácht ar *chostas íseal* ba chúis le beagnach gach gníomhaíocht a rinne an t-aerfort in 2011.

(14) Tá achoimre i dTábla 1 ar an trácht paisinéirí ag an aerfort idir 1997 agus 2011.

Tábla 1

an trácht paisinéirí ag aerfort Beauvais (paisinéirí) idir 1997 agus 2011 ([8])

	Paisinéirí	***De chuid Ryanair***	***De chuid Aer Gorm***	***De chuid Wizz Air***
1997	207 000	127 453 (62 %)		
1998	260 000	194 211 (75 %)		
1999	387 000	315 771 (81,5%)		
2000	387 229	346 551 (89 %)		
2001	422 972	371 376 (87 %)		
2002	677 857	459 572 (68 %)		
2003	969 445	806 383 (83 %)		
2004	1 427 595	1 292 368 (91 %)		40 919
2005	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465
2006	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861
2007	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256
2008	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340
2009	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 414	300 088
2010	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812
2011	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370

([8]) De réir na n-iarscríbhinní a ghabhann leis an litir ó údaráis na Fraince an 31 Eanáir 2012.

2.2. **Oibritheoirí aerfort Beauvais**

2.2.1. *Bainistíocht an aerfoirt ag an CCIO (1960 — 31.5.2008)*

(15) Suas go dtí 31 Nollaig 1992, bhí aerfort Beauvais á bhainistiú ag an CCIO ar bhonn lamháltais do threalamh poiblí tríocha bliain a síníodh in 1960 leis an Stát, a bhí ina úinéir ar an aerfort ag an am. Ina dhiaidh sin, rinne an CCIO bainistiú ar an aerfort de réir údarú sealadach chun áitiú san fhearann poiblí ("AOT") a eisíodh le hordú ón reachtaire an 1 Deireadh Fómhair 1997 a chumhdaigh go dlíthiúil bainistíocht an aerfoirt ón 1 Eanáir 1993 go dtí an 31 Nollaig 1999. Leathnaíodh an AOT seo arís agus arís eile go dtí an 3 Bealtaine, 2002.

(16) Trí chomhaontú lamháltais a tugadh chun críche an 30 Eanáir, 2002 agus a tháinig i bhfeidhm an 4 Bealtaine 2002, cheadaigh an Stát tógáil, cothabháil agus oibriú aerfort Beauvais don CCIO ar feadh tréimhse cúig bliana.

(17) Le comhaontú an 1 Márta, 2007, d'aistrigh an Stát úinéireacht agus cumhachtaí forbartha, cothabhála agus bainistíochta aerfort Beauvais go SMABT, le héifeacht ón 1 Márta, 2008.

(18) Leis an SMABT, a cruthaíodh le foraithne ón reachtaire an 20 Deireadh Fómhair, 2006, tugtar le chéile Réigiún Picardy (38% de mhaoiniú SMABT), Roinn Oise (38% den mhaoiniú) agus an Comhphobal ceirtleáin (atá tagtha chun bheith mar chomhphobal de chomúin) du Beauvaisis ("CCB"; 24% den mhaoiniú). Feidhmíonn an SMABT de réir an phrionsabail go ndéantar seirbhísí reatha na mballphobail a chomhthiomsú agus ar an mbonn seo, tá comhaontú soláthair seirbhíse tugtha chun críche leis an Roinn Oise, a gceadaítear dá réir ach go háirithe soláthar státseirbhíseach ón Roinn. Tá SMABT faoi réir rialú buiséadach ([9]) agus dlíthiúlacht an Stáit, mar atá sainmhínithe ag forálacha Chód Ginearálta na nÚdarás Áitiúil a bhí i bhfeidhm tráth a chruthaithe, go háirithe Airteagail L. 1612-1 go L. 1612-20 agus L. 3132-1 go L. 3132-4 den Chód seo.

(19) Ag plé ar an 7 Meitheamh, 2007, rialaigh SMABT ar phrionsabal an tarmligin seirbhíse poiblí chun aerfort Beauvais agus an líne bus idir aerfort Beauvais agus Páras a oibriú, agus d'údaraigh sé do chathaoirleach SMABT nós imeachta maidir le glao ar thairiscintí a sheoladh. Beartaíodh leis an nós imeachta seo na misin seo a leanas a chur ar iontaobh an toscaire:

— caomhnú, cothabháil agus oibriú aerfort Beauvais,

— roinnt oibreacha a thabhairt chun críche mar chuid de phlean infheistíochtaí ilbhliantúla, lena n-áireofaí go háirithe infheistíochtaí a bhaineann le cothabháil áiseanna agus tógáil bonneagar tráchtála (go háirithe tógáil an dara críochfort),

— oibriú línte cóiste a nascann an t-aerfort le Páras agus le cinn scríbe eile i réigiún Île-de-France.

(20) Go dtí go dtabharfaí an nós imeachta maidir le glao ar thairiscintí atá luaite in aithris 19 i gcrích, rinne an Stát an comhaontú lamháltais arna thabhairt i gcrích leis an CCIO an 30 Eanáir 2002 a fhadú go dtí an 1 Márta, 2008 ([10]). Le leasú de 29 Feabhra 2008, chuir SMABT, a ghlac ionad an Stáit, síneadh le fad ama an chomhaontaithe den dara huair go dtí an 31 Bealtaine 2008.

(21) Ba chóir a thabhairt faoi deara go bhfuil oibriú aerfort Beauvais ag an CCIO gearrtha ar chuntas ar leith ón gcuid eile de ghníomhaíochtaí seirbhíse ginearálta an CCIO. Ina theannta sin, bhí na cuntais do ghníomhaíochtaí tráchtála aerfort Beauvais scartha uathu siúd a bhaineann le gníomhaíochtaí ceannasacha chun críoch an cháin aerfoirt a bhailigh an Ard-Stiúrthóireacht Eitlíochta Sibhialta a ríomh chun an bonneagar agus an trealamh aerfoirt a mhaoiniú a bhaineann le gníomhaíochtaí ceannasacha an Stáit. Tá achoimre i dtábla 2 ar phríomhshonraí cuntasaíochta agus tráchtála an CCIO a bhaineann le bainistiú an aerfoirt le linn na tréimhse 1997-2008:

([9]) Tá sé mar aidhm ag an rialú buiséadach a áirithiú go gcomhlíontar na rialacha is infheidhme maidir le hullmhú, le glacadh agus le cur i bhfeidhm bhuiséid na n-údarás áitiúil agus a mbunaíochtaí poiblí. Is é an reachtaire amháin a fheidhmíonn é, faoi fhorálacha Airteagail L.1612-1 go L1612-20 de Chód Ginearálta na nÚdarás Áitiúil (CGCT) agus Airteagal 72 de Bhunreacht Phoblacht na Fraince, i gcomhar le dlísheomraí réigiúnacha na gcuntas. Is ag an reachtaire amháin atá sé de chumhacht na doiciméid bhuiséid a athchóiriú de réir a chumhachta ionadaithe, rud a ligeann dó rialáil ex officio agus buiséad a dhéanamh infhorghníomhaithe. Baineann an rialú buiséadach leis an dáta ar glacadh leis an mbuiséad, le fíor-iarmhéid an bhuiséid, le dúnadh na gcuntas agus le heasnamh an chuntais riaracháin agus le clárú agus údarú uathoibríoch an chaiteachais éigeantaigh.

([10]) Airteagal 58 den dlí leasaitheach airgeadais do 2006 an 30 Nollaig, 2006.

Tábla 2

Príomhfhigiúirí cuntasaíochta seirbhíse aerfoirt CCIO (k€) [11]

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Táirgí bus	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Fálacha Ryanair	N/Bh	N/Bh	N/Bh	N/Bh	706	848
Iomlán táirgí	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
Íocaíochtaí le Ryanair	N/Bh	N/Bh	N/Bh	N/Bh	462	534
Costais iomlána	2 417	3 413	3 631	4 675	5 704	13 069
Torthaí	149	- 521	522	- 475	- 440	40
Glansócmhainní seasta	2 679	3 146	27 126	2 595	2 550	2 887
Iomlán an chláir chomhardaithe	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163
	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008** [12]
Táirgí bus	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Fálacha Ryanair	1 502	2 379	2 777	2 904	3 425	1 643
Iomlán táirgí	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
Íocaíochtaí le Ryanair	834	1 146	1 272	1 348	1 558	765
Táillí bus			6 078	6 210	6 403	2 821
Costais iomlána	13 874	22 414	26 179	28 731	29 928	17 950
Torthaí	3 042	- 3 480	803	1 794	3 335	- 17
Glansócmhainní seasta	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Iomlán an chláir chomhardaithe	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

[11] Faisnéis ó údaráis na Fraince an 31 Eanáir 2012. Cuireadh tús leis an tseirbhís bus Paris-Beauvais i mBealtaine 1997. Dar leis an bhFrainc, mínítear an titim ar an toradh in 2004 le troime an-mhór na bhforálacha maidir le hathnuachan sócmhainní seasta lamháltais (5,216,500 EUR) agus leis an bhforáil do dheisiúcháin mhóra (590,000 EUR). Freagraíonn na sócmhainní atá clúdaithe sa phlean athnuachana go háirithe don obair dheisiúcháin ar an bpríomh-rúidbhealach, ar an limistéar páirceála aerárthaigh agus ar na tacsbhealaí, ar na bóithre agus ar na suiteálacha téimh, leictreachais agus pluiméireachta.

[12] Ón 1 Eanáir 2008 go dtí an 31 Bealtaine 2008.

2.2.2. *Bainistíocht an aerfoirt ag SAGEB (ó 1.6.2008 amach)*

(22) Ag deireadh an nós imeachta iomaíochta a luaitear in aithris 19, tharmlig an SMABT ([13]) oibriú aerfoirt Beauvais chuig cuibhreannas Iompair CCIO-Veolia faoi chomhaontú tarmligin seirbhíse poiblí (an "CDSP") a rinneadh an 19 Márta, 2008 (le héifeacht ón 1 Meitheamh, 2008) ar feadh tréimhse 15 bliana d'aois ([14]). De réir théarmaí an CDSP, tháinig SAGEB in ionad cuibhreannas Iompair CCIO-Veolia go huathoibríoch chomh luath agus a cruthaíodh mar thoscaire é. Tá an PSDC fós i bhfeidhm ag dáta an chinnidh seo.

(23) Is cuideachta chomhstoic simplithe é SAGEB a bhfuil ó thús 51% dá caipiteal faoi úinéireacht CCIO agus an 49% eile faoi úinéireacht Veolia Transport, cuideachta gur leis an tromghrúpa príobháideach Veolia Environnement í féin ([15]). I mí Márta 2011, tháinig Veolia-Transdev (cuideachta a bhfuil 50% de faoi úinéireacht ghrúpa Veolia Environnement agus 50 % de faoi úinéireacht an Caisse des Dépôts et Consignations) in ionad Veolia Transport agus ghlac ar láimh na scaireanna go léir a bhí i seilbh Veolia Transport i SAGEB. Déantar cur síos ar fheidhmiú inmheánach agus ar eagrú SAGEB in aithrisí (291) agus aithrisí ina dhiaidh sin.

(24) Tugtar i dTábla 3 achoimre ar na conarthaí leantacha maidir le hoibriú aerfort Beauvais.

Tábla 3

Oibriú aerfort Beauvais — Achoimre

Úinéir	Tréimhse	Oibreoir	Cineál gnímh dhlíthiúil	Dáta an ghnímh dhlíthiúil
An Stát	1.1.1993-4.5.2002	CCIO	AOT	Foraithne ón reachtaire 1.10.1997
	4.5.2002-29.2.2008	CCIO	Comhaontú lamháltais	30.1.2002
SMABT	1.3.2008-1.6.2008	CCIO		
	1.6.2008-31.5.2023	SAGEB	CDSP	19.3.2008

3. CUR SÍOS MIONSONRAITHE AR NA BEARTA

(25) Is éard atá sna bearta atá i gceist, ar thaobh amháin, tacaíocht airgeadais a thugann údaráis áitiúla do bhainisteoirí comhleanúnacha aerfort Beauvais agus, ar an taobh eile, tacaíocht airgeadais a dheonaíonn bainisteoirí comhleanúnacha aerfort Beauvais d'aerlínte éagsúla.

3.1. **Tacaíocht airgeadais ag aerfort Beauvais**

(26) Tugtar dhá chineál tacaíochta airgeadais d'aerfort Beauvais: áirítear leo, ar thaobh amháin, maoiniú le haghaidh infheistíochta i mbonneagar aerfoirt Beauvais agus, ar an taobh eile, ranníocaíochtaí a íocadh le haghaidh oibriú an aerfoirt seo.

([13]) Plé SMABT an 25 Feabhra, 2008.

([14]) Tá cur síos níos doimhne ar an nós imeachta tarmligin ar fáil in aithrisí 159 agus aithrisí ina dhiaidh sin.

([15]) Roinneadh caipiteal Veolia Environnement sa bhliain 2008 idir an Caisse des Dépôts et Consignations (eintiteas poiblí) suas le 10 %, Groupama (5,55 %), Cuideachta Taighde agus Bainistíochta Caipitil (5,04 %), EDF (3,87 %), Timpeallacht Veolia (3,17 %), agus daoine aonair agus infheisteoirí príobháideacha eile i bhfoirm scaireanna (72,37 %) (https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport_financier_annuel_-_Document_de_reference_2008_20090406_0.pdf).

3.1.1. *Creat conarthach de na fóirdheontas chuig aerfort Beauvais*

3.1.1.1. Údarú do ghairm bheatha shealadach san fhearann poiblí (1.1.1993 — 3.5.2002)

(27) De réir an údaraithe seo, cuireadh freagracht ar an CCIO, ar a phriacal féin, as bunú, cothabháil, athnuachan, oibriú agus forbairt na n-oibreacha, na talún, na bhfoirgneamh, na suiteálacha, na n-ábhar agus na seirbhísí atá riachtanach don oibríocht ó aerfort Beauvais a chinntiú ([16]). Mar sin féin, bhí an Stát fós inniúil ar sheirbhísí áirithe a sholáthar a chuidíonn le sábháilteacht, slándáil agus rialtacht an aerthráchta ([17]), agus chuir an CCIO an tseirbhís tarrthála agus comhraic dóiteáin, an tseirbhís um chosc ar ghuaiseacha éan agus an tseirbhís faisnéise aerga ar fáil ([18]).

(28) I bprionsabal, fuair an CCIO luach saothair ó tháillí aerfoirt agus ioncam oibriúcháin ([19]). D'fhéadfaí cabhair airgeadais a dheonú freisin chun speansais a chumhdach a thig as an misean forbartha agus cothabhála bonneagair a fhorchuirtear ar an CCIO freisin ([20]). I gcás na gcostas céanna sin, d'fhéadfadh an CCIO ranníocaíocht airgeadais a iarraidh ar údaráis phoiblí eile faoi Airteagal 3 den AOT. Mar chúiteamh, ceanglaíodh ar an CCIO táille áitíochta arna shocrú ag 1 000 franc in aghaidh na bliana a íoc leis an Stát.

3.1.1.2. Comhaontú lamháltais aerfort Beauvais (4.5.2002 – 31.5.2008)

(29) Comhaontú lamháltais an 4 Bealtaine, 2002, a ndearna cuid dá fhorálacha tagairt do chur i bhfeidhm na sonraíochtaí caighdeánacha atá i bhforaithne an 29 Bealtaine, 1997 ([21]), foráladh do dháileadh misin idir an Stát agus an CCIO. Mar an t-údarás deonúcháin, rinne an Stát na seirbhísí aerthráchta go léir a fhorghníomhú agus a mhaoiniú ([22]). Maidir leis an CCIO, chomh maith le hoibriú tráchtála an aerfoirt ([23]), bhí air seirbhísí slándála áirithe a chur i gcrích agus a mhaoiniú dó féin amhail an tseirbhís um shábháilteacht ó dhóiteán agus tarrthála, cosc ar ghuaiseacha éan agus paisinéirí a rialú, bagáiste boilg agus rochtain ar limistéir fhorchoimeádta an aeradróim ([24]).

(30) I bprionsabal, íocadh an CCIO as na táillí aerfoirt a socraíodh sa chomhaontú lamháltais agus as ioncam oibriúcháin ([25]). Clúdaíodh na misin slándála a rinne an CCIO a léiríodh san aithris roimhe seo go airgeadais ag ioncam ón gcáin aerfoirt, agus más gá, ag fóirdheontais Stáit ([26]).

3.1.1.3. Comhaontú tarmligin na seirbhíse poiblí (1.6.2008-2023)

(31) Is é cuspóir an CDSP bainistiú agus oibriú aerfort Beauvais a chur ar iontaoibh SAGEB ar bhonn príomha, chomh maith le hoibriú na nasc cóiste idir aerfort Beauvais agus Páras a chinntiú ar bhonn coimhdeach. Tá oibriú an dá ghníomhaíocht seo i mbaol agus i mbaol don toscaire ([27]).

([16]) Airteagail 1 agus 6 den fhoraithne an 1 Deireadh Fómhair 1997 lena n-údaraítear áitiú sealadach.
([17]) Luann Airteagal 8 den AOT seirbhísí rialaithe aerthráchta agus cúnamh meitéareolaíochta don aerloingseoireacht.
([18]) Airteagal 9 den AOT.
([19]) Airteagal 34 den AOT.
([20]) Airteagal 10 den AOT.
([21]) Féach Foraithne Uimh. 97-547 an 29 Bealtaine, 1997 ag formheas na sonraíochtaí caighdeánacha agus an comhaontú lamháltais is infheidhme maidir le lamháltais arna ndeonú ag an Stát chun aeradróim a thógáil, a chothabháil agus a oibriú, arna leasú le foraithne uimh. 99-780 an 6 Meán Fómhair, 1999.
([22]) De réir Airteagal 16 de na sonraíochtaí (dá dtagraíonn Airteagal 7 de chomhaontú lamháltais 2002), áiríodh ar na seirbhísí sin mar sin ceannach, cothabháil agus suiteáil an trealaimh is gá chun seirbhísí aerthráchta a sholáthar, lena n-áirítear an fheiste rialaithe soilsithe, ceannach áiseanna tuirlingthe raidió agus ceannach agus suiteáil aon táscairí fána cur chuige amhairc.
([23]) Airteagal 7.2 den chomhaontú lamháltais.
([24]) Airteagail 8 agus 9 den chomhaontú lamháltais.
([25]) Airteagail 11 agus 13 de choinbhinsiún an lamháltais.
([26]) Airteagail 8 agus 9 den chomhaontú lamháltais.
([27]) Airteagal 1 den CDSP an 19 Márta, 2008. Ba chóir a thabhairt faoi deara, áfach, gur ag SAGEB amháin a d'fheidhmigh an líne bus.

(32) Faoin CDSP, tá ceangal airgeadais ar SAGEB gach gníomhaíocht a bhaineann le hoibriú aerfort Beauvais a dhéanamh, seachas sábháilteacht aerloingseoireachta agus cúnamh meitéareolaíochta ([28]). Ina theannta sin, tá SAGEB freagrach as seirbhísí áirithe slándála agus sábháilteachta a sholáthar ([29]), faoi réir ranníocaíochta airgeadais ón Stát arna leagan síos ag na rialacháin atá i bhfeidhm ([30]) nó arna chinneadh de réir chineál agus méid an tráchta don aeradróm ([31]).

(33) Maidir leis na coinníollacha airgeadais is infheidhme faoin CDSP, bailíonn SAGEB na fáltais ó tháillí aerloingseoireachta agus ioncam oibriúcháin eile a bhaineann leis an aerfort agus oibriú líne bus Pháras-Beauvais. Mar chúiteamh, ceanglaítear ar SAGEB táillí áitíochta a íoc le SMABT, ar fiú thart ar EUR 10,8 milliún iad ar feadh ré iomlán an chonartha. Foráiltear freisin in Aguisín 14 a ghabhann leis an gconradh "*mar chomaoin ar rannpháirtíocht SMABT i maoiniú bhonneagar an aerfoirt, geallann an lamháltóir comhroinnt brabúis a íoc le SMABT arna ríomh ar bhonn barrachais brabúsachta i gcomparáid leis an ráta toraidh inmheánach réamh-mheasta. de 10%*". Spreagtar an ceart chun brabús comhroinnte i mbliain (n) má tá an glantoradh dearfach, má tá an glantoradh carnach do bhlianta (1) go (n) deimhneach agus má tá an ráta toraidh inmheánach arna ríomh mar sin níos mó ná 10 %. Tá an dreasacht socraithe ag 50 % den bhrabúsacht barrachais.

(34) Ina theannta sin, cuireann an CDSP liosta infheistíochtaí atá le déanamh le linn théarma an CDSP ar fáil do SAGEB ([32]), arb ionann é agus 68,2 milliún EUR, a bhfuil oibleagáid ar an toscaire a mhaoiniú ar gach modh, agus a bhfuil foráil déanta ag SMABT do rannpháirtíocht uasta EUR 14,5 milliún ina leith ([33]) (féach aithris 41).

3.1.2. *Deontais infheistíochta*

(35) Íocadh fóirdheontais infheistíochta le bainisteoirí as a chéile aerfort Beauvais faoi chuimsiú trí chlár infheistíochta a cuireadh i gcrích faoi seach le linn na dtréimhsí 2001-2006, 2007-2008 agus 2008-2023.

3.1.2.1. An clár infheistíochtaí 2001-2006 ("Clár 1")

(36) In 2001, chomhdaigh an CCIO iarratas ar rannpháirtíocht airgeadais leis an Roinn Oise, le réigiún Picardy agus le Comhphobal communes Beauvaisis. Sa chomhad seo, chuir an CCIO clár i láthair chun aerfort Beauvais a nuachóiriú agus a thabhairt suas go dtí an caighdeán ar feadh méid measta 53,3 milliún franc (6,825 milliún EUR).

(37) An Roinn Oise ([34]), Réigiún Picardy ([35]) agus an CWB ([36]) deonaíodh an iarraidh a bheith rannpháirteach, agus dámhadh deontas iomlán EUR 4 311 395 ar an CCIO ([37]), an chuid eile de na caiteachais atá le híoc ag an CCIO (suas le EUR 2.55 milliún) ([38]). Níor ríomhadh an fóirdheontas seo i ndáil leis na costais shonracha dá bhforáiltear i gClár 1, ach i ndáil le méid iomlán measta an chláir seo. Socraíodh dáta tosaithe beacht na n-infheistíochtaí ag 2 Iúil, 2001, agus na hinfheistíochtaí le bheith críochnaithe faoin 31 Nollaig, 2006. B'éigean an clár infheistíochta tosaigh seo a mhodhnú le linn 2005 chun srianta rialála a bhaineann le cáilíocht glactha agus sábháilteacht paisinéirí a chur san áireamh, tar éis éabhlóid an tráchta paisinéirí. ([39]) Is féidir achoimre a dhéanamh ar na hinfheistíochtaí atá pleanáilte agus déanta sa chlár seo mar seo a leanas:

([28]) Airteagail 6 agus 7 den CDSP an 19 Márta, 2008.
([29]) De réir Airteagal 27 den CDSP, is iad na seirbhísí sin go háirithe na seirbhísí slándála agus dóiteáin, cosc a chur ar ghuaiseacha ainmhithe, rialú rochtana ar limistéar forchoimeádta an aeradróim, cúraimí iniúchtaí a dhéanamh ar urrúis, etc.
([30]) Maidir le misin na seirbhísí slándála agus dóiteáin agus cosc ar chontúirt ainmhithe.
([31]) Maidir le gach misean sábháilteachta agus slándála eile dá dtagraítear in Airteagal 27 den PSDC.
([32]) Airteagal 9 den CDSP. Tugtar liosta na n-infheistíochtaí níos déanaí sa chinneadh.
([33]) Airteagail 11 agus 79 den PSDC.
([34]) Trí chomhaontú maoinithe a tugadh i gcrích idir an Roinn Oise agus an CCIO an 23 Iúil, 2002.
([35]) Trí chomhaontú maoinithe a tugadh i gcrích idir Réigiún Picardy agus an CCIO an 13 Nollaig, 2002.
([36]) Trí chomhaontú maoinithe a tugadh i gcrích idir an CCB agus an CCIO an 8 Deireadh Fómhair 2002.
([37]) Thug Roinn Oise agus réigiún Picardy EUR 2 060 000 an ceann agus EUR 191 395 don CCB.
([38]) Bhí sé beartaithe ag an CCIO a chuid den mhaoiniú a mhaoiniú trí fhéinmhaoiniú (seirbhís aerfoirt) agus trí dhul ar iasacht.
([39]) Brollach don rothaí 1 an 10 Lúnasa, 2005 a ghabhann le comhaontú maoinithe an 23 Iúil, 2002.

Tábla 4

Infheistíochtaí pleanáilte agus réadaithe i gClár 1 (in EUR)

Infheistíochtaí	Méideanna measta	Suimeanna sealadacha athbhreithnithe in 2005	Méideanna infheistíochta deiridh
An Sciathán Thiar (imeachtaí): Halla rialaithe slándála bagáiste Seid sórtála bagáiste Oifigí aerfoirt Ceannbhrat	1 687 153	2 600 000	2 608 000
An sciathán thoir (teacht): Láimhseáil bagáiste Siúlbhealach do phaisinéirí clúdaithe	228 674	160 000	164 000
Nuachóiriú críochfoirt	762 250	600 000	649 000
Trealamh slándála, lena n-áirítear: Tógáil stáisiúin dóiteáin Criosanna suíochán sábháilte Rialú rochtana geata aerfoirt Coinnigh trealamh rialaithe bagáiste	914 690	900 000	922 000
Bóithre agus líonraí éagsúla (VRD): Páirceáil carr Stáisiún Dóiteáin (VRD) Bóithre láithreacha d'athshlánú Nasc uisce sláintíochta	762 245	873 480	1 238 000 463 467
Oibreacha éagsúla	304 900	0	0
Staidéir agus oibreacha Comhshaoil	533 570	60 000	62 000
Táillí	623 210	623 210	744 000
Trealamh oibriúcháin a nuachóiriú, lena n-áirítear: Stáisiúin insíothlaithe agus scagacháin	1 048 310	1 048 310	1 264 000 *133 000*
IOMLÁN	**6 865 000**	**6 865 000**	**7 650 000**

(38) In ainneoin costas deiridh níos airde ná mar a bhíothas ag súil leis, d'íoc na húdaráis áitiúla a luaitear in aithris (37) a ranníocaíochtaí leis an CCIO mar a fhoráiltear sna comhaontuithe maoinithe ar EUR 4,311 milliún san iomlán, agus fágadh an barrachas sin faoi fhreagracht an CCIO.

3.1.2.2. An clár infheistíochta 2006-2007 (“Clár 2”)

(39) Reáchtáil an CCIO an dara clár infheistíochta EUR 9.5 milliún le cur i gcrích thar thréimhse dhá bhliain ón 1 Eanáir 2006 go dtí an 31 Nollaig 2007. Tá sé aontaithe ag an Roinn Oise, Réigiún Picardie agus an CCB ranníocaíocht airgeadais a dhéanamh leis an oibríocht seo (arna ríomh i ndáil le méid sealadach iomlán Chlár 2 agus ní i ndáil le costais shonracha), trí chomhaontuithe faoi seach a tugadh i gcrích leis an CCIO ar 11 Nollaig, 2006, 11 Iúil, 2007 agus 12 Iúil, 2007. Sainmhíníodh an clár infheistíochta mar seo a leanas:

Tábla 5:

Infheistíochtaí pleanáilte agus réadaithe i gClár 2 (in EUR)

Infheistíochtaí	Méideanna infheistíochta deiridh	Méideanna infheistíochta deiridh
Síneadh críochfoirt	1 202 039	1 327 749
Criosanna suíochán sábháilte	151 653	165 805
An carrchlós aerárthach agus an tacsaíbhealach a thabhairt suas go dtí an caighdeán	1 410 000	1 408 739
Deisiúchán haingear agus rúidbhealaí	300 000	231 542
Gailearaí Scartha Sreabhadh Paisinéirí	237 451	176 590
Páirceáil foirne de réir chaighdeáin an dlí uisce	215 079	227 611
Bonn cúil cuideachtaí cíosa feithiclí	110 000	1 735
Fáltais talún ILS	150 000	61 540
Comharthaíocht laistigh agus lasmuigh	50 000	10 510
Pointe fáiltithe paisinéirí Porte Maillot	189 873	213 548
Dlí uisce	870 000	46 141
Deisiúchán marcála	75 000	0
Staidéir ILS	150 000	139 803
Bóithre poiblí a nuachóiriú	1 350 000	1 053 861
Oifigí riaracháin	890 000	944 557
Nuachóiriú teasa	80 000	0
Críochfort 2 staidéir	0	188 188
Teagmhais, táillí agus teagmhais	500 000	745 123
Trealamh oibriúcháin a nuachóiriú, *lena n-áirítear*: *Réadú bothanna do na póilíní teorann;* *Suiteáil éarthaigh léasair*	1 568 905	2 178 477 52 670 86 085
IOMLÁN	**9 500 000**	**9 121 527**

(40) Bhí na húdaráis áitiúla a luadh in aithris 37 tar éis gealltanas a thabhairt 74 % de mhéid iomlán na n-infheistíochtaí a dhéanamh, agus an chuid eile fágtha ag an CCIO. Mar sin bhí sé beartaithe ag Réigiún Picardy agus an Roinn Oise 25 % gach ceann de na hinfheistíochtaí a mhaoiniú, ie 4,6 milliún EUR san iomlán, agus ranníoc an CCB 24 %, ag tabhairt fóirdheontas deiridh de 2.2 milliún EUR don CCIO. Mar thoradh air sin, fuair an CCIO deontas infheistíochta tuairim is EUR 6,8 milliún don chlár infheistíochta seo, arb ionann é agus 74 % de mhéid na n-infheistíochtaí a rinneadh.

3.1.2.3. An clár infheistíochta 2008-2023 ("Clár 3")

(41) Mar a luadh in aithris 34, cuireann an CDSP SAGEB freagrach as clár infheistíochta EUR 68,2 milliún a chur i gcrích don tréimhse 2008-2023, arna fhóirdheontas suas go dtí uasteorainn EUR 14,5 milliún ag SMABT. Leagtar amach in Aguisín 6 den PSDC nádúr na n-infheistíochtaí seo, a méid agus an sceideal lena gcur i gcrích. ([40]) Is féidir achoimre a dhéanamh ar na hinfheistíochtaí atá pleanáilte agus déanta sa chlár seo mar seo a leanas:

Tábla 6

Infheistíochtaí pleanáilte agus déanta faoi Chlár 3 (i milliún EUR)

Infheistíochtaí	Méideanna measta	Suimeanna réadaithe amhail an 31 Nollaig 2018	Suimeanna sealadacha nuashonraithe le baint amach
Tógáil críochfoirt T2	11,9	9,7	0,01
Modhnuithe agus oiriúnuithe ar an gcríochfort T1	1,6	5	0,07
Cur i bhfeidhm chlár chatagóir III an ILS	13,6	14,4	0
Bonneagair bhreise aerloingseoireachta	3,3	4,2	0,2
Carrchlóis agus áiseanna tráchtála	5,4	9,1	0,03
Infheistíochtaí comhshaoil	2,9	1,6	0
Cothabháil saoráide	8,5	3,3	0,12
Saoráidí eitlíochta ginearálta a aistriú	0,7	1,5	0,04
Trealamh slándála a fháil	10,2	8,7	2,1
Trealamh láimhseála ar an talamh agus troscán	7,1	1,8	0,9
Crua-earraí agus trealamh ríomhaireachta	3	2,6	1,8
IOMLÁN	**68,2**	**61,9**	**67,2**

(42) Ón 31 Nollaig 2018, tá beagnach EUR 62 milliún d'infheistíochtaí déanta ag SAGEB. Réamh-mheastar na réamhaisnéisí infheistíochta atá le déanamh faoi dháta éaga an PSDC méid sealadach iomlán beagán níos ísle ná mar a bhí beartaithe ar dtús sa PSDC.

3.1.3. *Deontais infheistíochta*

3.1.3.1. Íocaíochtaí díreacha

(43) Thug an Coimisiún faoi deara ar réamhbhonn nach raibh foráil déanta in aon cheann de na comhaontuithe a ghéill bainistíocht agus oibriú aerfort Beauvais d'íocaíocht fóirdheontas oibriúcháin ar mhaithe le bainisteoirí leantacha an aerfoirt (féach cuid 3.1.1).

(44) Mar sin féin, thug an Coimisiún dá aire sa chinneadh tosaigh go raibh cineálacha éagsúla fóirdheontas oibriúcháin faighte ag na bainisteoirí comhleanúnacha.

([40]) Déanann an sceideal infheistíochta idirdhealú ar thrí chéim maoinithe: tréimhse ón 1 Meitheamh 2008 go dtí an 31 Nollaig 2012 le gealltanas EUR 49.9 milliún; an dara tréimhse ón 1 Eanáir 2013 go dtí an 31 Nollaig 2017 lena bhforáiltear d'infheistíocht EUR 7.8 milliún agus don chéim dheireanach d'infheistíochtaí EUR 10.5 milliún a bheidh le déanamh idir 2018 agus 2023.

(45) Ar an gcéad dul síos, bhunaigh an Coimisiún, idir 2002 agus 2008, gur léirigh cuntais an CCIO (seirbhís aerfoirt) roinnt fóirdheontas oibriúcháin arna n-íoc ag eintitis éagsúla le seirbhís aerfoirt an CCIO ar luach iomlán EUR 107 924,59.

Tábla 7

Méid na bhfóirdheontas oibriúcháin a fhaigheann seirbhís aerfoirt CCIO (in EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	IOMLÁN
84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	**107 924,59**

3.1.3.2. Airleacain airgid

(46) Ar an dara dul síos, chuir údaráis na Fraince in iúl don Choimisiún gur dheonaigh seirbhís ghinearálta an CCIO airleacain airgid ag ráta nialasach don tseirbhís aerfoirt idir 1995 agus 2004 chun déileáil leis an riosca mainneachtana íocaíochta a bhaineann leis na speansais iomadúla agus phráinneacha a bhí le sárú ag an tseirbhís aerfoirt. seirbhís aerfoirt mar gheall ar staid achrannach an bhonneagair agus an méadú suntasach bliantúil ar an trácht a taifeadadh le linn na tréimhse seo. Léiríonn Tábla 8 thíos méideanna na cabhrach:

Tábla 8

Airleacain airgid arna ndeonú ag seirbhís ghinearálta an CCIO don tseirbhís aerfoirt (in EUR)

Bliain	Airleacan airgid deonaithe don bhliain atá i gceist	Méid carnach
1995	N/Bh	2 412 922,70
1996	888 508,49	3 301 431,19
1997	- 394 036,04	2 907 395,15
1998	323 559,53	3 230 954,68
1999	- 838 477,75	2 392 476,93
2000	- 176 603,94	2 215 872,99
2001	73 514,73	2 289 387,72
2002	142 970,85	2 432 358,57
2003	- 2 198 307,33	234 051,24
2004	327 698,17	561 749,41
2005	- 561 749,41	0

3.1.3.3. Díolúine i bpáirt ó mhaoiniú an phlean forbartha turasóireachta

(47) Mar fhocal scoir, thug an Coimisiún faoi deara go raibh plean forbartha turasóireachta d'aerfort Beauvais san áireamh sa CDSP in Iarscríbhinn 19 ([41]). De réir na hiarscríbhinne seo, bhí sé mar aidhm ag an bplean seo 8 % de phaisinéirí a athrú go tomhaltóirí/cuairteoirí ar Beauvais, Oise agus Picardy, laistigh de thrí bliana ó theacht i bhfeidhm an CDSP. Chun an cuspóir seo a bhaint amach, mhionsonraigh an plean roinnt gníomhartha a bhí le déanamh d'fhonn paisinéirí aerfort Beauvais a spreagadh chun fanacht in Beauvais, i roinn Oise nó i réigiún Picardy (suirbhéanna paisinéirí, pictiúir mhargaíochta...). Bhí an plean seo le bheith i gceannas ar choiste réigiúnach turasóireachta Picardie, ar choiste turasóireachta na Roinne Oise agus ar oifig turasóireachta Beauvaisis ("comhlachtaí turasóireachta institiúideacha"). Bhí SMABT agus an toscaire roghnaithe, sa chás seo SAGEB (50 % an ceann) freagrach as maoiniú don phlean seo.

([41]) Bhí an plean forbartha turasóireachta faofa roimh ré ag SMABT le linn plé a rinneadh ar an 24 Eanáir 2008. Ceanglaíodh é leis an CDSP.

(48) Tugadh coinbhinsiún cuspóirí agus acmhainní chun críche an 15 Deireadh Fómhair 2008 idir SMABT, SAGEB agus na comhlachtaí institiúideacha turasóireachta. Ba é cuspóir an chomhaontaithe seo mionsonrú a dhéanamh ar chur i bhfeidhm an phlean forbartha turasóireachta dá bhforáiltear in aguisín 19 den PSDC ag comhlachtaí turasóireachta institiúideacha. D'fhoráil an comhaontú go raibh orthu tuairisc a thabhairt ar a ngníomhaíocht go díreach chuig SMABT ar bhonn bliantúil (chomh maith leis an gcoiste stiúrtha, comhdhéanta de na páirtithe sínithe go léir) ([42]). Tugadh an comhaontú i gcrích ar feadh tréimhse trí bliana le maoiniú bliantúil de EUR 462 000 roinnte go cothrom idir SAGEB agus SMABT agus deonaíodh é dóibh chun cur ar a gcumas na gníomhaíochtaí turasóireachta comhaontaithe a dhéanamh.

3.2. **Bearta i bhfabhar aerlínte**

(49) Idir an 1 Bealtaine 1997 agus an 30 Bealtaine 2012, tugadh conarthaí seirbhíse aerfoirt éagsúla i gcrích idir oibreoirí comhleanúnacha aerfort Beauvais (CCIO ansin SAGEB) agus roinnt aerlínte.

(50) Bhí an caidreamh conarthach idir an t-oibreoir aerfoirt agus Ryanair i bhfoirm malartuithe litreacha, agus rinneadh caidreamh leis na haerlínte eile a chur ar bhonn foirmiúil trí chonarthaí arna dtarraingt suas ar mhúnla IATA (Cumann Idirnáisiúnta Aeriompair), nó trí chonarthaí ad hoc. Tá na conarthaí go léir a chumhdaítear leis an gCinneadh seo san áireamh sa Tableau 9.

(51) Bhí SAGEB ina oibreoir ag aerfort Beauvais nuair a síníodh na conarthaí RYAN4, RYAN5 agus WIZZ3. Ba é an CCIO an t-oibreoir aerfoirt nuair a síníodh na conarthaí eile.

Tábla 9

Liosta de chonarthaí seirbhíse aerfoirt a tugadh i gcrích idir oibreoir aerfort Beauvais agus na haerlínte

Cód conartha	Cuideachta	Oibreoir aerfoirt	Cineál conartha	Dáta sínithe	Dáta éifeachtach	Fad ama
Ryanair						
RYAN1	Ryanair	CCIO	Post	8.9.1998	01/01/1999	5 bliana
RYAN2	Ryanair	CCIO	Poist	16.3.2001	Neamhshon-raithe	Neamhshon-raithe
RYAN3	Ryanair	CCIO	Post	12.2.2002	Neamhshon-raithe	10 mbliana
RYAN4	Ryanair	SAGEB	Poist	04.2.2010 & 5.2.2010	1.5.2010	7 mí
RYAN5	Ryanair	SAGEB	Post	27.7.2010	1.1.2011	1 bhliain
Wizz Air						
WIZZ1	Wizz Air	CCIO	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	11.6.2004	11.6.2004	5 bliana
WIZZ2	Wizz Air	CCIO	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	1.7.2005	1.7.2005	3 bliana & 8 mí

([42]) Féach airteagal 8 de choinbhinsiún na gcuspóirí agus na modhanna an 24 Deireadh Fómhair 2008.

Cód conartha	Cuideachta	Oibreoir aerfoirt	Cineál conartha	Dáta sínithe	Dáta éifeachtach	Fad ama
WIZZ3	Wizz Air	SAGEB	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	1.6.2009	1.6.2009	5 bliana
Aerlínte Eile						
GOOD1	Goodjet	CCIO	Conradh (Ad hoc)	14.12.2001	14.12.2001	7 mbliana
CIAO1	Ciaofly	CCIO	Conradh (Ad hoc)	24.4.2002	24.4.2002	7 mbliana
BERL1	Berlin Jet	CCIO	Conradh (Ad hoc)	30.1.2003	30.1.2003	5 bliana
VOLA1	Volare	CCIO	Conradh (Ad hoc)	13.2.2003	13.2.2003	5 bliana
STER1	Steirling	CCIO	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	15.7.2004	31.3.2004	5 bliana
NORW1	Norwegian Air Shuttle	CCIO	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	7.4.2005	31.3.2004	5 bliana
AIRH1	Air Horizons	CCIO	Conradh (Ad hoc)	12.7.2004	18.7.2004	1 bhliain
AIRP1	Air Polonia	CCIO	Conradh (Ad hoc)	20.10.2004	20.10.2004	5 bliana
BLUE1	Blue Air	CCIO	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	11.10.2005	11.10.2005	1 bhliain
BLUE2	Blue Air	CCIO	Conradh (Ad hoc)	28.8.2007	26.3.2007	8 mí
FLYM1	Flyme	CCIO	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	30.3.2006	31.3.2006	5 bliana
CENT1	Centralw-ings	CCIO	Conradh (comhaontú láimhseála IATA)	18.2.2007	19.2.2007	1 bhliain

(52) Bhí tréithe difriúla ag na conarthaí éagsúla go léir, agus tá achoimre ar na cinn is mó díobh san Tableau 10. Mar sin rinneadh foráil i roinnt conarthaí don fhéidearthacht go n-íocfadh oibreoir aerfort Beauvais ranníocaíocht airgeadais leis an aerlíne mar mhalairt ar an trácht a cuireadh ar fáil. Mar sin féin, ní luann conradh ar bith íocaíochtaí margaíochta a rinne oibreoir aerfort Beauvais mar mhalairt ar sheirbhísí fógraíochta aerlíne.

Tábla 10

Saintréithe na gconarthaí seirbhíse aerfoirt a tugadh i gcrích idir oibreoir aerfort Beauvais agus na haerlínte

Cód conartha	Príomh-shaintréithe na gconarthaí
Ryanair	
RYAN1	Forálann an conradh seo d'oibriú dhá aerbhealach ó Beauvais faoi na coinníollacha seo a leanas: — Baile Átha Cliath: rinne an conradh foráil le haghaidh oibriú trí uainíocht sheachtainiúil (dhá cheann ar an Satharn agus ceann ar an Domhnach) mar mhalairt ar tháille tuirlingthe 750 franc (EUR 114,37). Maidir le haon rothlú laethúil breise nua, bhí an chuideachta díolmhaithe ón táille tuirlingthe a íoc. Ina theannta sin, foráladh sa chonradh freisin do tháille 10 franc (EUR 1,52) in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht. — Prestwick: rinne an conradh foráil maidir le rothlú laethúil a oibriú mar mhalairt ar tháille 750 franc. Maidir le haon rothlú laethúil breise, b'ionann an táille tuirlingthe agus 500 franc (77,22 EUR). Ina theannta sin, foráladh sa chonradh freisin do tháille 10 franc (EUR 1,52) in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht.
RYAN2	Leasaíodh téarmaí an chonartha RYAN1 mar a leanas: — maidir leis an gceangal le Baile Átha Cliath, socraíodh an táille tuirlingthe ag 750 franc ar feadh suas le 19 uainíocht sheachtainiúil. Taobh amuigh den tairseach seo, bhí Ryanair díolmhaithe ó tháillí tuirlingthe. — maidir leis an gceangal le Prestwick, socraíodh an táille tuirlingthe ag 750 franc suas go dtí 7 uainíocht sheachtainiúil, 500 franc idir 8 agus 14 imeacht seachtainiúil. Níos faide ná 14 imeacht seachtaine, bhí Ryanair díolmhaithe ó tháillí tuirlingthe. — maidir le haon bhealach nua a d'oscail Ryanair, socraíodh an táille tuirlingthe ag 500 franc le haghaidh uainíochta laethúil. Taobh amuigh den tairseach seo, bhí Ryanair díolmhaithe ó tháillí tuirlingthe. — socraíodh an táille in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht ag 10 franc do bhealaí reatha; 6 franc (EUR 1,22) le haghaidh bealaí nua suas le 6 uainíocht laethúil agus 4 franc (0,61 EUR) níos faide ná sin.
RYAN3	Tháinig an conradh seo in ionad chomhaontuithe RYAN1 agus RYAN2. Socraíonn sé na coinníollacha faoina bhfeidhmíonn Ryanair a aersheirbhísí mar a leanas: — do 2002, tá cuspóir de 210 000 paisinéir ag imeacht ó Beauvais sannta do Ryanair. Tá an táille tuirlingthe socraithe ag 750 franc do gach bealach a oibríonn an chuideachta. — don bhliain 2003, tá cuspóir de 310 000 paisinéir ag imeacht ó Beauvais sannta do Ryanair. Tá an táille tuirlingthe socraithe ag 750 franc suas go dtí 7 rothlú laethúil agus ag 650 franc (99,09 EUR) níos faide anonn. — don bhliain 2004, tá an sprioc paisinéara socraithe ag 410 000 paisinéir. Tá an táille tuirlingthe socraithe ag 750 franc suas le 7 uainíocht laethúil, ag 600 franc (91,47 EUR) idir 8 agus 10 uainíocht laethúil agus ag 400 franc (60,98 EUR) níos faide anonn. — comhaontaítear táille an phaisinéara imeachta ag 8 franc/paisinéir suas le 135 paisinéir in aghaidh an eitleáin (0 franc níos faide anonn) do gach bliain thar thréimhse iomlán an chonartha. D'fhan an conradh seo i bhfeidhm go dtí an 4 Feabhra 2010 faoi na coinníollacha a bunaíodh do 2004.
RYAN4	Leasaíonn an conradh seo an conradh RYAN3 trí na heilimintí seo a leanas a chur leis: Tá Ryanair tiomanta do 10 n-uainíocht sheachtainiúil bhreise a oibriú ar bhealaí nua. Mar mhalairt air sin, íocann bainisteoir an aerfoirt ranníocaíocht airgeadais EUR 1.5 in aghaidh an phaisinéara le Ryanair a imíonn ó na bealaí nua seo.
RYAN5	Leasaíonn an conradh seo an conradh RYAN4. De réir a théarmaí, geallann SAGEB ranníocaíocht airgeadais EUR 2 in aghaidh an phaisinéara atá ag imeacht a íoc le Ryanair as gach paisinéir breise a iompraítear in 2011 i gcomparáid le líon na bpaisinéirí a iompraíonn Ryanair in 2010. Mar chúiteamh air sin, geallann Ryanair 26 rothlú breise a oibriú in aghaidh na seachtaine.

Cód conartha	Príomh-shaintréithe na gconarthaí
Wizz Air	
WIZZ1	Sa chonradh seo, socraíodh na táillí tuirlingthe do Wizz Air mar seo a leanas: — EUR 500 don chéad uainíocht laethúil; — EUR 450 don dara agus don tríú uainíocht laethúil; — EUR 400 le haghaidh uainíochtaí laethúla ina dhiaidh sin. Gheall bainisteoir an aerfoirt go n-íocfadh an aerlíne, le linn na chéad cheithre bliana d'fheidhmíocht an chonartha, ranníocaíocht airgeadais bunaithe ar líon na bpaisinéirí a bhí ag imeacht de mhéid euro amháin in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht, le huasteorainn 40 000, 30 000, 20 000. agus 10 000 EUR faoi seach sa chéad, sa dara bliain, sa tríú bliain agus sa cheathrú bliain. Forálann an conradh freisin do sheirbhísí roghnacha eile amhail glanadh aerárthach. Bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháillí paisinéirí a fhágáil.
WIZZ2	Rinne an conradh seo modhnú ar chonradh WIZZ1. Socraíodh an táille tuirlingthe anois ag EUR 425 do gach rothlú. Ba é an ranníocaíocht airgeadais a d'íoc bainisteoir an aerfoirt anois ná EUR 0.75 in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht.
WIZZ3	Socraítear táillí tuirlingthe mar seo a leanas: — 425 EUR suas le 20 uainíocht sheachtainiúil, — 42,5 EUR idir uainíocht 21 agus 32 seachtain, — 21,25 EUR thar 33 uainíocht sheachtainiúil. Bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháille a íoc i leith paisinéirí ag an bpointe imeachta. Gheall an t-oibreoir aerfoirt ranníocaíocht airgeadais 0,375 EUR idir 0 agus 20 uainíocht sheachtainiúil a íoc leis an aerlíne in aghaidh an phaisinéara atá ag imeacht, EUR 1,375 idir 21 agus 26 uainíocht sheachtainiúil, EUR 1,725 idir 27 agus 32 uainíocht sheachtainiúil agus EUR 1,925 ina dhiaidh sin. Forálann an conradh freisin do sheirbhísí roghnacha eile amhail glanadh aerárthach.
Aerlínte Eile	
GOOD1	Chuir an conradh clár uainíochta 24 seachtain ar bun. Socraíodh an táille tuirlingthe ag 4 000 franc (609,8 EUR) agus bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháillí paisinéirí a íoc ar imeacht.
CIAO1	Socraíodh táille tuirlingthe EUR 305 leis an gconradh agus díolmhaíodh an aerlíne ó tháillí paisinéirí a íoc ar imeacht.
BERL1	Rinne an conradh foráil do rothlú seachtainiúil. Socraíodh an táille tuirlingthe ag EUR 500 agus bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháille na bpaisinéirí a íoc ar imeacht.
VOLA1	Rinne an conradh seo foráil do chlár cúig rothlú laethúil. Socraíodh an táille tuirlingthe ag EUR 450 agus an táille paisinéirí ag imeacht ag EUR 2,13. Gheall bainisteoir an aerfoirt tacaíocht airgeadais suas le EUR 100 000 in aghaidh an bhealaigh a thairiscint do sheoladh na mbealaí.
STER1	Socraíodh leis an gconradh seo gur EUR 576 méid na táille tuirlingthe ar feadh suas le 3 uainíocht sheachtainiúil; 540 EUR idir 4 agus 6 uainíocht sheachtainiúil agus 500 AE thar 7 uainíocht sheachtainiúil. Bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháille a íoc i leith paisinéirí ag an bpointe imeachta. Forálann an conradh freisin do sheirbhísí roghnacha eile amhail glanadh aerárthach.
NORW1	Socraíodh leis an gconradh seo gur EUR 500 a bhí sa táille tuirlingthe suas go dtí 6 rothlú seachtaine agus EUR 400 thar 7 n-uainíocht sheachtainiúil. Bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháille a íoc i leith paisinéirí ag an bpointe imeachta. Forálann an conradh freisin do sheirbhísí roghnacha eile amhail glanadh aerárthach.

Cód conartha	Príomh-shaintréithe na gconarthaí
AIRH1	Rinne an conradh seo foráil do chlár chúig rothlú laethúil. Socraíodh an táille tuirlingthe ag EUR 147,38 agus an táille in aghaidh an phaisinéara ag EUR 2,89 ag an bpointe imeachta. Gheall bainisteoir an aerfoirt ranníocaíocht airgeadais 0,5 EUR in aghaidh an phaisinéara ag an bpointe imeachta a íoc leis an aerlíne. Forálann an conradh freisin do sheirbhísí roghnacha eile amhail glanadh aerárthach agus seirbhísí eile.
AIRP1	Rinne an conradh foráil do rothlú seachtainiúil. Socraíodh an táille tuirlingthe ag EUR 192,88 agus EUR 2,89 an táille in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht. Rinneadh foráil sa chonradh freisin do sheirbhísí roghnacha amhail glanadh aerárthach.
BLUE1	Socraíodh leis an gconradh seo gur EUR 600 méid na dtáillí tuirlingthe agus dhíolmhaíodh an aerlíne ó tháillí paisinéirí a íoc ar imeacht.
BLUE2	Leis an gconradh sin modhnaíodh an conradh BLUE1 maidir le méid na dtáille tuirlingthe, atá socraithe anois ag 450 EUR.
FLYM1	D'fhoráil an conradh seo d'íosmhéid tráchta de 4 uainíocht sheachtainiúil. Socraíodh táillí cur i dtír ag EUR 600 d'aerárthaí de chineál B737-300 (136 suíochán) agus EUR 550 d'aerárthaí de chineál B737-500 (125 suíochán). Bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháille a íoc i leith paisinéirí ag an bpointe imeachta.
CENT1	Bunaíodh leis an gconradh seo méid táillí tuirlingthe de EUR 500 suas le 3 uainíocht sheachtainiúil, 450 EUR idir 4 agus 7 uainíocht sheachtainiúil agus 400 EUR thar 7 n-uainíocht sheachtainiúil. Bhí an aerlíne díolmhaithe ó tháille a íoc i leith paisinéirí ag an bpointe imeachta. Gheall bainisteoir an aerfoirt go n-íocfadh an aerlíne ranníocaíocht airgeadais 0.75 EUR in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht ar feadh na chéad sé mhí, ansin EUR 0.50 do na sé mhí dheireanacha.

4. FORAIS LE TÚS A CHUR LEIS AN NÓS IMEACHTA IMSCRÚDAITHE FOIRMIÚIL

4.1. Tacaíocht airgeadais d'oibreoirí leanúnacha aerfort Beauvais

(53) Ar an gcéad dul síos, chuir an Coimisiún in iúl go raibh amhras ann faoi easpa státchabhrach sa tacaíocht airgeadais a deonaíodh do CCIO agus SAGEB.

(54) Ar an gcéad dul síos, chuir an Coimisiún in iúl go raibh amhras ann faoi chineál an tsainchumais atá ag údarás poiblí gníomhaíochtaí áirithe ag aerfort Beauvais arna maoiniú ag na húdaráis phoiblí. Ina dhiaidh sin, chuir an Coimisiún in iúl freisin go raibh amhras ann faoi chomhlíonadh na gcoinníollacha arna mbunú le breithiúnas *Altmark* ([43]) maidir leis na bearta a bhfuil aerfort Beauvais faoina réir faoi Chlár 3. Ina theannta sin, thug an Coimisiún dá aire nár thagair na cúiseanna a thug na húdaráis phoiblí leis na fóirdheontais infheistíochta a deonaíodh dá mbrabúsacht dhíreach airgeadais. Dá bhrí sin, cheistigh an Coimisiún comhlíonadh na n-infheistíochtaí sin le prionsabal an infheisteora phríobháidigh stuama i ngeilleagar margaidh ("MEOP"). Ar deireadh, bhí an Coimisiún den réamhthuairim go raibh na bearta i dtrácht dochloíte don Stát, go raibh siad roghnach agus go raibh baol ann go saobhadh siad iomaíocht agus go ndéanfadh siad difear do thrádáil laistigh den Aontas.

(55) Ar an dara dul síos, chuir an Coimisiún a amhras in iúl faoi chomhoiriúnacht na hinfheistíochta agus na cabhrach oibriúcháin leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE.

(56) Go deimhin, léiríodh sa mheasúnú ar chomhoiriúnacht na mbeart i bhfabhar oibreoirí leis an margadh inmheánach, cé gur dócha gur chomhlíon na bearta go léir i dtrácht cuspóir leasa ghinearálta, níor léiríodh a riachtanas ná a gcomhréireacht maidir leis an gcuspóir a socraíodh. Ina theannta sin, chuir an Coimisiún in iúl go raibh sé amhrasach go raibh ionchais shásúla ag baint leis an mbonneagar lena úsáid sa mheántéarma.

([43]) Breithiúnas na Cúirte an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH agus Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

4.2. **Bearta i bhfabhar aerlínte**

(57) Sa chinneadh tosaigh, bhí an Coimisiún den réamhthuairim go raibh baint ag síniú na gconarthaí ag an oibreoir aerfoirt (CCIO ansin SAGEB) leis na haerlínte le húsáid acmhainní an Stáit agus go raibh cinntí maidir leis na conarthaí sin a dhéanamh dochloíte don Stát.

(58) Mheas an Coimisiún freisin nach raibh sé in ann trácht a dhéanamh ar bhuntáiste roghnach a bheith ann do na haerlínte. Níor leor an t-eolas a bhí ar fáil aige le cinneadh a dhéanamh go raibh bainisteoir an aerfoirt tar éis é féin a iompar ar nós MEOP. Tá cuireadh tugtha ag an gCoimisiún don Fhrainc agus do pháirtithe leasmhara tuilleadh faisnéise a sholáthar.

(59) Ar deireadh, bhí an Coimisiún den réamhthuairim go raibh baint ag na bearta i dtrácht dochloíte don Stát, go raibh siad roghnach agus go raibh baol ann go saobhadh siad iomaíocht agus go ndéanfadh siad difear do thrádáil laistigh den Aontas.

(60) Ar deireadh, chuir an Coimisiún in iúl go raibh amhras ann faoi chomhoiriúnacht na mbeart cúnaimh i bhfabhar na n-aerlínte leis an margadh inmheánach. Go háirithe, bhí an Coimisiún den réamhthuairim go raibh baint ag na bearta i gceist le haghaidh cabhrach chun bealaí nua a sheoladh nár chomhlíon na critéir maidir le comhoiriúnacht leis an margadh inmheánach.

5. **BARÚLACHA ÓN FHRAINC**

5.1. **Tacaíocht airgeadais ag aerfort Beauvais**

5.1.1. *Cabhair i gcomhair infheistíochta*

(61) Tá sé curtha in iúl ag an bhFrainc do sheirbhísí an Choimisiúin “nach bhfuil sé ar intinn aici, maidir le haerfort Beauvais, leas a bhaint as an gcoincheap de sheirbhís leasa eacnamaíoch i gcoitinne maidir leis na fóirdheontais infheistíochta go léir a fhaigheann údaráis áitiúla agus a íoctar le lamháltais leanúnacha aerfort Beauvais (an CCIO ansin an SAGEB)” ([44]).

(62) Chuir an Fhrainc in iúl freisin nach raibh sé ar intinn aici leas a bhaint as prionsabal an MEOP a chur i bhfeidhm ar na fóirdheontais infheistíochta a íoctar le lamháltais i ndiaidh a chéile in aerfort Beauvais (an CCIO agus an SAGEB) ([45]).

(63) Measann an Fhrainc, áfach, nach féidir na fóirdheontais sin a aicmiú mar Státchabhair nó Státchabhair nach bhfuil ag luí leis an margadh inmheánach ar an bhforas go bhfuil baint acu le maoiniú gníomhaíochtaí a thagann faoi shainchumais na n-údarás poiblí nó gur féidir a gcomhoiriúnacht leis an margadh inmheánach. a léiriú.

5.1.1.1. Maoiniú gníomhaíochtaí a thagann faoi shainchumais na n-údarás poiblí

(64) Sonraíonn an Fhrainc gurb iad seo a leanas na fóirdheontais a íoctar faoi Chlár 1 le haghaidh gníomhaíochtaí a thagann faoi shainchumais na n-údarás poiblí, ar EUR 1 110 669 san iomlán ([46]):

— deontais do threalamh slándála (EUR 922 000);

— deontais chun poist insíothlaithe agus scagtha a nuachóiriú (EUR 133 000);

— fóirdheontais de mhéid iomlán EUR 55 669 le haghaidh táillí agus speansais amúchta a bhaineann agus a dearbhaíodh le haghaidh na misin cheannasacha a shonraítear.

(65) Sonraíonn an Fhrainc gurb iad seo a leanas na deontais a íoctar faoi Chlár 2 le haghaidh gníomhaíochtaí a thagann faoi shainchumais na n-údarás poiblí, as EUR 567 782 san iomlán:

— deontais dar luach EUR 52 670,98 chun bothanna a thógáil do na póilíní teorann agus EUR 86 085,57 chun scarer léasair a shuiteáil,

([44]) Tuairimí ón bhFrainc an 14 Lúnasa 2012.
([45]) Tuairimí ón bhFrainc an 14 Lúnasa 2012.
([46]) Féach Tábla 4. Go sonrach, tugann an Fhrainc le fios ina barúlacha gurb ionann na méideanna sin agus EUR 920 425. I ndáiríre, tar éis grinnstaidéar a rinne an Coimisiún ar na sonraisc a sheol an Fhrainc, is mó an caiteachas atá nasctha leis na hítimí a luaitear ná an méid a léirigh an Fhrainc.

— deontais EUR 165 805 chun sconsaí slándála a thógáil agus EUR 617 chun poist chigireachta/scagtha a nuachóiriú,

— deontas EUR 176 590 chun gailearaí deighilte sreafa a thógáil,

— fóirdheontais do mhéid iomlán EUR 86 632 arna dheonú le haghaidh táillí agus speansais amúchta atá nasctha agus dearbhaithe le haghaidh misin cheannasacha is coiteann do chláir infheistíochta.

(66) Mar sin, b'ionann, dar leis an bhFrainc, na fóirdheontais a bhain le sainchumais na n-údarás poiblí don tréimhse 2001-2008, agus EUR 1 678 451.

(67) Áiríonn an Fhrainc trí infheistíocht atá beartaithe ag an CDSP don tréimhse 2008-2023 atá nasctha, dar léi, le gníomhaíochtaí de shainchumais na n-údarás poiblí:

— suiteáil córas uathoibríoch tuirlingthe uile-aimsire (córas chatagóir III ILS) ar luach iomlán EUR 14 381 000,

— infheistíochtaí lena gceadaítear clubanna eitilte agus úinéirí príobháideacha a ghrúpáil le chéile ó thuaidh ón aerfort, sa chrios "áthais aerloingseoireachta" mar a thugtar air, ar fhóirdheontas EUR 1 442 000,

— téacs atá ábhartha maidir leis an LEE soláthar agus feistiú spáis 50 m2 i gcríochfort T2 atá tiomnaithe d'eagraíochtaí forbartha turasóireachta institiúideacha (arna dhéanamh faoin gceannteideal "tógáil teirminéal T2") ar feadh méid EUR 54 000.

(68) Dar leis an bhFrainc, is ionann méid iomlán na n-infheistíochtaí a luaitear in aithris 67 agus a cuireadh i gcrích faoi chuimsiú an CDSP (2008-2023) agus EUR 15 877 milliún. Mar sin, comhfhreagraíonn an fóirdheontas d'uasmhéid EUR 14,5 milliún a íoctar le SAGEB de bhun an CDSP don chomaoin le haghaidh infheistíochtaí a bhaineann le gníomhaíochtaí a thagann faoi shainchumas na n-údarás poiblí agus dá bhrí sin ní féidir iad a cháiliú mar Státchabhair.

(69) Tá na hargóintí seo a leanas curtha i láthair ag an bhFrainc chun a léiriú go dtagann na hinfheistíochtaí thuas faoi shainchumais na n-údarás poiblí:

— go ndéantar na misin a bhaineann leis na hinfheistíochtaí sin go díreach ag an Stát, nó de réir a threoir,

— 648/2012 Téacs atá ábhartha maidir leis an LEE cuirtear caighdeáin Eorpacha agus náisiúnta i bhfeidhm ar na misin a bhaineann leis na hinfheistíochtaí sin,

— déantar na misin a bhaineann leis na hinfheistíochtaí sin freisin chun críche leasa ghinearálta nó leas an phobail (mar shampla saol an duine a chosaint, slándáil eitlíochta, póilíneachta teorann, cosc ar chontúirt ainmhithe, soláthar aerthrách ta, slándáil eitlíochta, turasóireacht Forbairt),

— 648/2012 Téacs atá ábhartha maidir leis an LEE níl aon chineál tráchtála i bhfeidhmiú na misean a bhaineann leis na hinfheistíochtaí sin ag na lamháltais i ndiaidh a chéile san aerfort,

— tá sé aitheanta ag cásdlí an Aontais agus cásdlí na Fraince araon go dtagann na misin a bhaineann leis na hinfheistíochtaí sin faoi shainchumais na n-údarás poiblí.

(70) Maidir go háirithe leis an gcóras uathoibríoch tuirlingthe uile-aimsire, áitíonn an Fhrainc go dtagann an córas seo faoi chuimsiú fheidhmíocht na seirbhísí aerloingseoireachta, a thagann faoi shainchumais na n-údarás poiblí. Tá sé mar aidhm ag an gcóras seo, dar leis an bhFrainc, imbhuailtí a chosc idir aerárthaí ar thuirlingt agus ar limistéir ainlithe, chomh maith le dlús a chur le haerthrácht agus a ordú agus comhairle agus faisnéis úsáideach a sholáthar chun éifeachtúlacht eitilte a chur i gcrích go sábháilte agus go héifeachtúil. Sonraíonn an Fhrainc mar sin féin nach dlí riamh an córas seo ar ardán aerfoirt agus nach bhfuil sé clúdaithe ag an gcáin aerfoirt.

(71) Maidir leis na hinfheistíochtaí lenar féidir clubanna eitilte agus úinéirí príobháideacha a ghrúpáil ó thuaidh d'aerfort Beauvais, measann an Fhrainc gur féidir leis an mbeart seo deireadh a chur le himeacht aerárthach, paisinéirí agus pearsanra na gclubanna eitilte agus na n-úinéirí príobháideacha sin trí limistéir le rochtain rialáilte, agus dá bhrí sin chun rialú rochtana ar na réimsí sin a neartú agus chun an tslándáil eitilte a ráthú ar an mbealach is fearr, ar sainchumas na n-údarás poiblí é.

(72) Measann an Fhrainc freisin go gceadaíonn forbairt spáis 50m² i gcríochfort T2 atá tiomnaithe d'eagraíochtaí forbartha turasóireachta institiúideacha dóibh misean aerfort Beauvais a chomhlíonadh maidir leis an turasóireacht áitiúil a chur chun cinn. Mar sin féin, dar leis an bhFrainc, tá forbairt na turasóireachta ina shainchumas na n-údarás poiblí, a bhfuil forbairt spáis tiomnaithe ceangailte leis.

5.1.1.2. Comhoiriúnacht na cabhrach infheistíochta leis an margadh inmheánach

(73) Chuir údaráis na Fraince in iúl don Choimisiún gur fhormheas siad cur i bhfeidhm chritéir na dtreoirlínte a bhí i bhfeidhm ag an tráth ábhartha do chabhair infheistíochta i gcomhréir le pointe 173 de Threoirlínte 2014 don chás seo.

(74) Áitíonn an Fhrainc go bhfuil gach fóirdheontas infheistíochta ag luí leis an margadh inmheánach ag féachaint do na critéir chomhoiriúnachta atá sainithe i dTreoirlínte an Chomhphobail 2005 maidir le hAerfoirt a Mhaoiniú agus Státchabhair nuathionscanta le haghaidh aerlínte a imíonn ó aerfoirt réigiúnacha. ([47]) ("Treoirlínte 2005").

Cuspóir leasa ghinearálta atá sainithe go soiléir

(75) Dar leis an bhFrainc, is dócha go gcomhlíonfaidh na bearta go léir atá i gceist cuspóir sainithe leasa ghinearálta, is é sin forbairt eacnamaíoch áitiúil. Deir an Fhrainc go raibh deis ag an gCoimisiún slándáil aerfoirt a mheas mar chuspóir leasa ghinearálta agus, sa chás seo, gur bhain cuid mhór de na hinfheistíochtaí a rinneadh le linn na tréimhse atá faoi athbhreithniú an cuspóir sin amach freisin.

Tá an bonneagar riachtanach agus comhréireach leis an gcuspóir atá leagtha síos

(76) Tugann an Fhrainc le fios go raibh an t-infrastruchtúr a tógadh riachtanach d'fheidhmiú ceart aerfort Beauvais i bhfianaise an mhéadaithe réasúnta intuartha ar líon na bpaisinéirí. Bhí formhór na n-infheistíochtaí ag freagairt, dar léi, d'obair phráinneach chun aerfort Beauvais a bhaint amach agus a thabhairt suas go dtí an caighdeán i gcomhthéacs méadú géar ar aerthrácht an aerfoirt.

(77) Ina theannta sin, bhí na hinfheistíochtaí sin comhréireach leis an gcuspóir a socraíodh sa mhéid is go raibh an sainmhíniú ar infheistíochtaí fíor-aireach i gcónaí, de réir na Fraince, go háirithe toisc go raibh sé bunaithe ar thoimhdí réamhaisnéise tráchta an-íseal i bhfianaise na leibhéal tráchta a baineadh amach i ndáiríre. Ar an mbealach seo, d'fhéadfadh na hinfheistíochtaí a rinneadh a bheith i bhfad níos airde ó thaobh scála agus costais de i gcomparáid leis na leibhéil tráchta a baineadh amach i ndáiríre.

Cuireann an bonneagar ionchais shásúla ar fáil le húsáid sa mheántéarma

(78) Leagann an Fhrainc béim go raibh na hinfheistíochtaí a rinneadh in aerfort Beauvais le linn na tréimhse 2001-2006 bunaithe ar thoimhde tráchta de 600 000 paisinéir do 2006. Bhí infheistíochtaí Chlár 2 bunaithe freisin ar thoimhde de thrácht de 18 000 gluaiseacht sa mheántéarma, agus bhunaigh SAGEB Clár 3 de réir cás tagartha lenar foráladh do thrácht uasta de 21 000 gluaiseacht in aghaidh na bliana.

(79) Ina theannta sin, d'athneartódh an fás ar eitiltí arna n-oibriú ag cuideachta Ryanair a breathnaíodh le linn na gcinntí lena bhformheastar na cláir infheistíochta agus a ghaireacht gheografach do chathair Pháras na hionchais sásúla maidir le húsáid an bhonneagair sa mheántéarma.

Tá rochtain ar an mbonneagar oscailte do gach úsáideoir ionchasach go cothrom agus neamh-idirdhealaitheach

(80) Tugann an Fhrainc le fios nár tugadh buntáiste d'aon aerlíne a bhí i láthair ag aerfort Beauvais ná d'aon phaisinéir de na cuideachtaí céanna sin maidir le rochtain ar an trealamh agus na bonneagair éagsúla a sholáthraíonn an t-aerfort.

Ní dhéantar difear don trádáil go pointe contrártha leis an leas coiteann

(81) Measann an Fhrainc gur féidir dul i ngleic le plódú aeriompair ag aerfoirt Pháras, agus go háirithe ag aerfoirt Roissy-Charles de Gaulle, toisc go bhfuil aerfort Beauvais ann.

(82) Ina theannta sin, gan a shéanadh go bhféadfadh cuid de chustaiméirí aerfort Roissy-Charles de Gaulle a bheith ag aerfort Beauvais, sonraíonn an Fhrainc nach mór an ghabháil sin a chur i bpeirspictíocht maidir le hinrochtaineacht mhéadaithe agus líon na gceann scríbe a thairgtear go háirithe. ón dara ceann chomh maith leis an cuirfiú a cuireadh i bhfeidhm ag aerfort Orly. Maidir le haerfoirt Amiens agus Rouen, níor fhorbair siad seo aon trácht tráchtála.

([47]) Treoirlínte an Chomhphobail maidir le maoiniú aerfort agus Státchabhair nuathionscanta le haghaidh aerlínte a imíonn ó aerfoirt réigiúnacha, (IO C 312, 9.12.2005, lch. 1).

Riachtanas agus comhréireacht na cabhrach

(83) Tugann an Fhrainc le fios gurb ionann an déine cúnaimh faoi Chlár 1 agus thart ar dhá thrian den mhéid iomlán a bhí le maoiniú. Maidir le Clár 2, bheadh déine na cabhrach 74% ach mhíneofaí é, dar leis an bhFrainc, trí thréimhse ghearr amúchta na n-oibreacha (beagán os cionn bliana) a bhaineann le fad an-ghearr an lamháltais a cuireadh i gcrích idir an Stát agus an CCIO. Maidir le Clár 3, measann an Fhrainc go bhfuil déine na cabhrach thart ar 21,26% agus meabhraíonn sí gur uasteorainn í seo, agus b'fhéidir go mbeadh méid deiridh na cabhrach níos ísle ag brath ar na hinfheistíochtaí a rinneadh i ndáiríre.

(84) Sonraíonn an Fhrainc go raibh gá le hard-déine na cabhrach a deonaíodh don CCIO le haghaidh chláir infheistíochta 2001-2006 agus 2006-2008 sa mhéid is nach mbeadh an CCIO in ann na hinfheistíochtaí go léir a cinneadh a dhéanamh gan an chabhair seo, agus dá bhrí sin bheadh ní raibh siad in ann freastal ar na riachtanais chun na bonneagair a dhaingniú agus a thabhairt suas go dtí an caighdeán. Cuireann an Fhrainc i dtreis ina leith sin gur bhain an CCIO leas as iasacht chun a sciar den mhaoiniú a urramú faoi chuimsiú an dá chlár infheistíochta, ionas nach bhféadfaí rannchuidiú níos mó a shamhlú dá cuid.

5.1.2. *Cabhair oibriúcháin*

(85) Maidir le fóirdheontais oibriúcháin ar *dtús*, áitíonn an Fhrainc go bhfuair an CCIO méideanna fíor-íseal fóirdheontas le linn na tréimhse 1996-2008. Leagann sé béim ar an gcaoi sin nach bhféadfadh saobhadh iomaíochta nó trádáil idir na Ballstáit a bheith mar thoradh ar na fóirdheontais sin.

(86) Measann an Fhrainc, dá bhrí sin, gur as an EUR 107 924,59 a fuarthas:

— bhí sé beartaithe deontas de EUR 68 000 a íocadh in 2002 chun a áirithiú go ndéanfaí an beart eisceachtúil a mhaoiniú chun ráta na gcuardach ar bhagáiste láimhe paisinéirí a mhéadú ó 25 % go 50 % tar éis ionsaithe an 11 Meán Fómhair, 2001,

— b'ionann suim EUR 1 600,10 a íocadh in 2002 d'aistriú ón gComhlachas chun an ciste a bhainistiú chun daoine faoi mhíchumas a lánpháirtiú, chun íocaíocht iomarcach ranníocaíochtaí ón CCIO a aisíoc,

— b'ionann suim EUR 2 005 a íocadh in 2005 d'íocaíocht ón lárionad náisiúnta chun struchtúir feirme a fhorbairt,

— comhfhreagraíonn suim EUR 5 829,49 a íocadh in 2005 d'fhóirdheontas a d'íoc baile Tillé as obair sláintíochta maidir le nascadh pailliúin faoi lamháltas an aerfoirt leis an ngréasán fuíolluisce comhchoiteann, a rinne an CCIO thar ceann na cathrach,

— bhí dhá fhóirdheontas EUR 15 245 an ceann ag freagairt don aisíocaíocht a rinne Roinn Oise ar sheirbhísí a chuir pearsanra seirbhíse aerfoirt CCIO ar fáil chun turasóireacht a chur chun cinn san Oise.

(87) Soiléiríonn an Fhrainc go raibh an fóirdheontas EUR 68 000 nasctha le misean slándála agus nárbh ionann é mar sin agus státchabhair. Maidir leis na fóirdheontais eile, ní raibh iontu ach luach saothair cothrom ar sheirbhísí a chuir an CCIO ar fáil nó ar aisíocaíocht íocaíochtaí iomarcacha ranníocaíochtaí leis na comhlachais lenar bhain an CCIO.

(88) Ar an *dara dul síos, maidir leis* na hairleacain arna ndeonú ag seirbhís ghinearálta an CCIO don tseirbhís aerfoirt, measann an Fhrainc ar an gcéad dul síos nach ionann na hairleacain a deonaíodh roimh bhreithiúnas *Aéroports de Paris* an 12 Nollaig 2000 agus státchabhair faoi phointe 29 de Rialachán 2014. Treoirlínte. Mar thoradh air sin, ní fhéadfadh ach na hairleacain a deonaíodh in 2001, 2002 agus 2004 a bheith mar státchabhair.

(89) Measann an Fhrainc freisin gur deonaíodh na hairleacain a deonaíodh in 2001 agus 2002 — a bhí aisíoctha go hiomlán – nuair a thaifead aerfort Beauvais, le linn an dá bhliain airgeadais roimh an tráth ar deonaíodh an chabhair, trácht níos lú ná 700 000 paisinéir in aghaidh na bliana. I gcomhréir le pointe 118 de Threoirlínte 2014, ba dhóigh go raibh an t-aerfort ansin in ann cuid shuntasach dá chostais oibriúcháin a iompar, rud a thug údar le airleacain a dheonú ar ráta nialasach. Maidir leis an airleacan a deonaíodh in 2004, measann an Fhrainc go raibh taifead déanta ag aerfort Beauvais, le linn an dá bhliain airgeadais roimh an tréimhse inar deonaíodh an chabhair, trácht idir 700 000 agus 1 milliún paisinéir in aghaidh na bliana. I dteannta leis an ús nár cuireadh i bhfeidhm ar an airleacan seo a deonaíodh in 2004, cuireann an Fhrainc in iúl nár iompaigh aerfort Beauvais a chostais oibriúcháin go léir agus mar sin gur chomhlíon sé an ceanglas a leagtar amach i bpointe 118 de Threoirlínte 2014 den chuid is mó.

(90) Ar deireadh, maidir *leis* an mbuntáiste a thugtar do SAGEB i bhfoirm díolúine ó speansais turasóireachta ar cheart di a bheith air mar bhainisteoir aerfoirt, measann an Fhrainc nach bhfuil an inniúlacht ná a misean ag SAGEB forbairt turasóireachta áitiúil agus réigiúnach a chur chun cinn agus go nach bhfuil aon fhóirdheontas faighte ina leith seo.

(91) Dearbhaíonn an Fhrainc go deimhin gur inniúlacht de chuid an Stáit faoi reachtaíocht náisiúnta í forbairt na turasóireachta. Mar sin, ní fhéadfadh ach na húdaráis áitiúla an plean forbartha turasóireachta a chur i bhfeidhm (an SMABT sa chás seo) agus ní raibh sé beartaithe gníomhaíocht aerfoirt a fhorbairt ach turasóireacht réigiúnach a spreagadh. Maidir leis an bpointe seo, deir an Fhrainc go raibh cuspóirí an phlean forbartha turasóireachta sainithe ag an SMABT amháin agus curtha chun feidhme ag na heagraíochtaí turasóireachta amháin, gan idirghabháil ná tionchar SAGEB. Os a choinne sin, bhí ar na heagraíochtaí rannchuidiú airgeadais a dhéanamh le dul chun cinn na ngníomhaíochtaí agus na modhanna a chur ar fáil, más gá, a ligeann do na heagraíochtaí sin a gcuid misin a chomhlíonadh (áitreabh a sholáthar, taispeántais laistigh den aerfort, etc.).

(92) Ar deireadh, tugann an Fhrainc le fios nach raibh aon cheann de na gníomhaíochtaí a rinneadh faoi chuimsiú an phlean forbartha turasóireachta beartaithe chun aerfort Beauvais ná na cinn scríbe a chuir sé a chur chun cinn. Eisíodh na meáin a tháirg SAGEB chun na críche sin ó raon feidhme an mhisin chun turasóireacht a chur chun cinn agus mhaoinigh SAGEB iad óna acmhainní féin.

(93) Ós rud é nach bhfuil aon cheann de na fóirdheontais dá dtagraítear san alt seo (cé is moite de na hairleacain airgid a deonaíodh in 2001, 2002 agus 2004) ina státchabhair, measann an Fhrainc nach bhfuil aon chúis lena léiriú go bhfuil siad ag luí leis an margadh inmheánach. Ar aon nós, tá sé sonraithe ag údaráis na Fraince go bhformheasann siad cur i bhfeidhm na gcritéar atá leagtha amach i bpointe 137 de Threoirlínte 2014 maidir le cabhair oibriúcháin sa chás seo.

5.2. **Bearta i bhfabhar aerlínte**

(94) Áitíonn an Fhrainc go bhfuil iompar an oibreora aerfoirt (CCIO ansin SAGEB) ag teacht le hiompar MEOP. Mar sin, ghin na conarthaí go léir brabúsacht incriminteach agus níor thug siad buntáiste do na haerlínte de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(95) Tugann an Fhrainc le fios freisin nár shínigh oibreoirí aerfoirt Beauvais conradh margaíochta a bhaineann le soláthar seirbhísí margaíochta ag aerlíne (fógraíocht ar an suíomh Gréasáin nó eile). Is dreasachtaí iad na ranníocaíochtaí margaíochta atá íoctha ag na hoibreoirí seo faoi chonarthaí áirithe do na haerlínte chun a gcuid tráchta a fhorbairt, rud a ghineann ioncam breise do na hoibreoirí (busanna, ioncam neamh-aerloingseoireachta).

(96) Thug an Fhrainc le fios nach raibh an CCIO in ann anailísí eacnamaíocha a chur ar fáil a rinneadh sular síníodh conarthaí aonair leis na haerlínte nuair a bhí an Coimisiún ina oibreoir aerfoirt. Áitíonn an Fhrainc, áfach, gur ghníomhaigh an CCIO mar MEOP in ainneoin easpa anailísí eacnamaíocha roimhe seo agus gur glacadh go córasach na cinntí maidir le glacadh le haerlíne nua nó le hoscailt bealaí nua leis an imní maidir le gníomhaíocht aerfoirt bhrabúsach a fhorbairt. I dtaca leis sin, chuir an Fhrainc ionsamhlúchán buiséid ghinearálta isteach (lena gcumhdaítear gníomhaíocht uile an aerfoirt) arna dhéanamh ex-ante ag an CCIO ag clúdach na tréimhse 2001-2006. Léiríonn an ionsamhlúchán seo go bhféadfadh an t-aerfort sreabhadh airgid dearfach ginearálta a ghiniúint ar bhonn na forbartha ar ghníomhaíocht Ryanair agus aerlínte eile (75 % agus 25 % de na hioncaim tuartha in 2006 faoi seach).

(97) Tar éis an chinnidh tosaigh, d'athchruthaigh an Fhrainc pleananna gnó incriminteacha a bhí nasctha leis na conarthaí a bhronn an CCIO agus na haerlínte a luadh i Tableau 9 (cé is moite de na conarthaí RYAN1 agus RYAN2 nár soláthraíodh aon phlean gnó athdhéanta dóibh). Tugann an Fhrainc le fios gur athchruthaíodh na pleananna gnó seo ar bhonn faisnéise a bheadh ar eolas ag an CCIO sular síníodh na conarthaí agus ar bhonn toimhdí trachta, ioncaim agus costais a mbeadh an chuma réasúnta orthu sular síníodh conarthaí. Léiríonn na pleananna gnó athdhéanta seo, bunaithe ar na boinn tuisceana a rinne an Fhrainc, go bhféadfadh an CCIO a bheith ag súil go dlisteanach brabús a ghiniúint trí gach ceann de na conarthaí leis na haerlínte a shíniú.

(98) Chuir an Fhrainc na hanailísí eacnamaíocha (nótaí creata, plean gnó) a rinne SAGEB, oibreoir aerfort Beauvais ag an am, ar fáil sular síníodh na conarthaí go léir a shínigh SAGEB agus a luaitear i **Tábla 9**, is é sin na conarthaí RYAN4, RYAN5 agus WIZZ3. Baintear de thátal as na hanailísí eacnamaíocha seo go ngineann na conarthaí brabús don oibreoir aerfoirt. Tar éis an chinnidh tosaigh, thug an Fhrainc le fios go raibh na hanailísí eacnamaíocha seo bunaithe ar mheánchostais seachas ar chostais incriminteacha. Chomh maith leis sin, chuir an Fhrainc leaganacha athbhreithnithe de na trí anailís eacnamaíocha seo isteach (agus dá bhrí sin a rinneadh tar éis síniú na gconarthaí) bunaithe ar mhéadú incriminteach ar chostais, ag dearbhú gur féidir leis na trí chonradh brabúis incriminteacha a ghiniúint do SAGEB.

(99) Áitíonn an Fhrainc freisin nach bhfaigheann SAGEB aon fhóirdheontas oibriúcháin (seachas fóirdheontais le haghaidh gníomhaíochtaí a thagann faoi shainchumais na n-údarás poiblí), agus go bhfuil rioscaí agus freagrachtaí SAGEB roinnte idir CCIO agus Véolia. Go háirithe, tá cinntí SAGEB maidir le conarthaí a shíniú le haerlínte, faoin gcomhaontú scairshealbhóirí arna shíniú idir an CCIO (51 % de na vótaí) agus an chuideachta phríobháideach Véolia (49 % de na vótaí), faoi réir cheadú scairshealbhóra cháilithe. tromlach 75 % de na vótaí. Cuireann an Fhrainc i dtreis mar sin nach féidir na conarthaí arna síniú ag SAGEB a shíniú gan ceadú na cuideachta Véolia, agus go léiríonn bailíochtú na gconarthaí leis na haerlínte ag an gcuideachta Véolia go gcomhlíonann na conarthaí sin cleachtais an mhargaidh.

(100) Thug an Fhrainc le fios freisin nach bhfuil aon infheistíocht déanta san aerfort do chuntas sonrach aerlíne. Chuaigh oibreoir an aerfoirt i dteagmháil go háirithe le go leor aerlínte chun a chustaiméirí a éagsúlú. Cé gurbh ionann Ryanair agus 80 % go 90 % de thrácht an aerfoirt idir 1999 agus 2011, tá an bonneagar inrochtana ar bhonn neamh-idirdhealaitheach do gach aerlíne, agus tógadh é mar chuid de phlean forbartha an aerfoirt gan a bheith nasctha le a conradh ar leith.

6. BARÚLACHA Ó NA PHÁIRTITHE LEASMHARA

6.1. Tuairimí ó thríú páirtithe leasmhara ar chur i bhfeidhm Threoirlínte 2014 maidir leis an gcás seo

6.1.1. *Breithnithe comhpháirteacha CCIO, SMABT agus SAGEB*

(101) Maidir leis na deontais infheistíochta atá clúdaithe ag an gcinneadh seo, tuigeann an CCIO, SAGEB agus SMABT go ndéanfar measúnú ar a gcomhoiriúnacht i gcoinne Threoirlínte 2005. Ina theannta sin, ní dhéanfar na fóirdheontais a deonaíodh d'aerfort Beauvais roimh an 12 Nollaig 2000 a chonspóid ar bhonn na rialacha maidir le státchabhair, i gcomhréir le cásdlí *Aéroports de Paris* ([48]).

(102) Maidir leis an gcaidreamh airgeadais idir aerfort Beauvais agus na haerlínte a fhreastalaíonn air, tuigeann an CCIO, SAGEB agus SMABT go ndéanfar iad sin a mheasúnú i bhfianaise Threoirlínte nua 2014.

6.1.2. *Tuairimí Air France*

(103) Thug Air France barúlacha a bhí teoranta d'fheidhmiú Threoirlínte 2014 mar chuid den imscrúdú. Déanann Air France díospóid faoi chur i bhfeidhm aisghníomhach Threoirlínte 2014 ar chásanna a bhaineann le cabhair d'oibriúcháin aerfoirt, fiú má íocadh an chabhair seo sular foilsíodh iad, ar chúiseanna éagsúla:

— de réir Air France, tá cur i bhfeidhm aisghníomhach Threoirlínte 2014 i bhfabhar gníomhaithe neamhfhíorúla trí iompar a dhlisteanú nár chomhlíon na rialacha is infheidhme tráth a cuireadh i bhfeidhm iad. Os a choinne sin, cuireann an cur chuige seo pionós ar ghníomhaithe a chomhlíon na treoirlínte roimhe seo trí staonadh ó chistí poiblí a fháil,

— Cuireann Air France i bhfios go láidir freisin go bhfuil cur i bhfeidhm aisghníomhach Threoirlínte 2014 ar chabhair oibriúcháin a deonaíodh d'aerfoirt contrártha le prionsabail ghinearálta an dlí agus le cásdlí an AE,

— Maíonn Air France go mbeidh sé d'éifeacht ag Treoirlínte 2014 go mbeidh siad i bhfabhar oibreoirí nua chun aimhleasa na sealbhóirí. Go deimhin, trí ligean d'aerlíne nua gan ach an costas incriminteach a bhaineann lena gníomhaíocht a íoc, déanann siad idirdhealú i gcoinne oibreoirí reatha an aerfoirt atá faoi réir táillí níos airde,

— Ar deireadh, meabhraíonn Air France, cé go bhfuil an chuma air go bhfuil riocht na hinrochtaineachta neamh-idirdhealaitheach ar bhonneagar aerfoirt á gcomhlíonadh go héasca go teoiriciúil, tá an cleachtas an-éagsúil, agus samhlacha oibriúcháin áirithe faoi mhíbhuntáiste go feasach.

6.2. Breithnithe comhpháirteacha CCIO, SMABT agus SAGEB

(104) Chuir an CCIO, an SMABT agus an SAGEB tuairimí comhpháirteacha faoi bhráid an Choimisiúin.

([48]) Breithiúnas na Cúirte Céadchéime, 12 Nollaig 2000, *Aéroports de Paris v Coimisiún*, T-128/98, EU:T:2000:290.

6.2.1. *Tacaíocht airgeadais d'aerfort Beauvais*

(105) Maidir le cabhair infheistíochta agus cabhair oibriúcháin atá faoi réir an nós imeachta scrúdúcháin foirmiúil, tagraíonn an CCIO, an SMABT agus an SAGEB go hiomlán do na barúlacha a thug an Fhrainc.

(106) Sholáthair an CCIO, an SMABT agus an SAGEB freisin, mar thaca le hargóintí na Fraince, anailís ar an iomaíocht a d'fheidhmigh aerfort Beauvais ar an margadh iompair paisinéirí, a rinne an gnólacht neamhspleách Microeconomix. Baineadh de thátal as an staidéar seo nach raibh tionchar ag an gcabhair a tugadh d'aerfort Beauvais ar thrádáil go pointe contrártha leis an leas coiteann.

(107) Ar dtús, de réir an staidéir, níor chuir an chabhair a íocadh le haerfort Beauvais isteach ar iomaíocht leis an dá aerfort eile i bPáras, Roissy agus Orly. Ní chuireann an staidéar as an áireamh, ó thaobh an éilimh de, ar a laghad in-ionadaíocht pháirteach aerfoirt Roissy agus Orly le haerfort Beauvais, na trí aerfort seo ag roinnt a ndobharcheantar go páirteach ([49]). Go deimhin, cé gur chuir aerfort Beauvais fáilte roimh thrácht ar *chostas íseal* amháin idir 2000 agus 2011, d'fháiltigh aerfoirt Orly agus Roissy roimh thrácht ar *chostas íseal* ach ní raibh i gceist leis in 2011 ach 13.6% de thrácht iomlán an dá aerfort seo, i.e. scair mionlaigh ([50]). Mar sin féin, cuirtear in iúl sa staidéar go bhféadfadh tionchar a bheith ag cabhair infheistíochta ar thrádáil ar na cúiseanna seo a leanas:

— léiríonn an staidéar gur fhan sciar den mhargadh aerfoirt Beauvais íseal (mar shampla 4% in 2011) laistigh den mhargadh aerfoirt réigiúnach atá ann le haerfoirt Roissy agus Orly. Maidir leis an margadh sonrach tráchta ar *chostas íseal* i réigiún Pháras, shroich sciar den mhargadh aerfort Beauvais 31% in 2011 i gcomparáid le sciar Roissy agus Orly,

— níor chuir an chabhair bac ar fhorbairt tráchta ar *chostas íseal* ag aerfoirt Orly agus Roissy. Go deimhin, tháinig méadú 5.7% ar chomhréir na tráchta seo i dtrácht iomlán an dá aerfort seo idir 2009 agus 2010, ansin 11.3% idir 2010 agus 2011, ionas go bhféadfadh forbairt aerfort Beauvais líon na n-oscailtí nua a theorannú. línte ar chostas íseal ag an dá aerfort eile, níor mhoilligh sé a bhforbairt,

— cuireann sé in iúl nach raibh aon cheann de na haerlínte a oibríonn ag aerfort Beauvais i láthair sa dá aerfort eile i bPáras agus nach raibh rochtain ach ar chinn scríbe áirithe ó Beauvais (Bari, Bergen, Cagliari, Cluj-Napoca, Katowice, Lodz nó fiú an tSionainn),

— anailís mhionsonraithe ar shampla de chinn scríbe a bhfreastalaíonn aerfoirt Roissy, Orly agus Beauvais orthu go coitianta ([51]) léiríonn na sonraí go bhfuil fianaise ann in áit iomaíochta ceannasach idir Orly agus Roissy agus uathriail coibhneasta tráchta ag aerfort Beauvais. Mar shampla, ar an nasc Páras-Barcelona, ar a bhfreastalaíonn na trí aerfort i bPáras, tugann an staidéar faoi deara crapadh géar san éileamh ar Roissy idir 2008 agus 2010, rud a d'fhág gur tháinig méadú géar ar an éileamh ar Orly agus gur fhan an trácht cobhsaí i Beauvais ([52]) thar an tréimhse chéanna. Tá an bhreathnóireacht seo níos soiléire fós maidir leis an nasc Páras-Róimh nó fiú Páras-Milan, áit a bhfuil comhghaolú den chuid is mó idir cuair Roissy agus Orly agus cuair Beauvais ag athrú go neamhspleách. Ar na naisc go Baile Átha Cliath agus Stócólm, ní raibh sé ag freastal ach ag aerfoirt Beauvais agus Roissy, nuair a tháinig laghdú ar an trácht idir 2007 agus 2011 ag aerfort Beauvais, tháinig laghdú freisin (do Bhaile Átha Cliath) nó marbhántacht (Stócólm) ag Roissy,

— tugtar faoi deara sa staidéar go bhfuil teorainn fós le hionadaíocht aerfort Beauvais le haerfoirt Pháras, más ann dó. Go deimhin, tá inrochtaineacht ó Pháras go mór i bhfabhar aerfoirt Orly agus Roissy beag beann ar an modh iompair a roghnaítear ([53]). Mar sin, ní dócha go mbreathnóidh ach paisinéirí nach bhfuil an-íogair maidir le ham rochtana (an-íogair ar phraghsanna dá bhrí sin) ar aerfort Beauvais mar rogha inchreidte seachas an dá aerfort eile i bPáras,

([49]) Mar mheabhrúchán, tá aerfort Roissy 80 km ó aerfort Beauvais agus tá aerfort Orly 115 km ar shiúl.

([50]) De réir an staidéir (bunaithe ar shonraí ón Ard-Stiúrthóireacht Eitlíochta Sibhialta), thaifead aerfort Roissy iomlán de 60.7 milliún paisinéir in 2011 agus aerfort Orly 27.1 milliún paisinéir.

([51]) Is iad na cinn scríbe seo ná Baile Átha Cliath, Barcelona, Milano, an Róimh agus Stócólm. Is iad na cúig bhealach seo na bealaí is gnóthaí ag imeacht ó aerfort Beauvais idir 2002 agus 2010, arb ionann iad agus suas le 77 % de thrácht paisinéirí iomlán Beauvais, agus mar sin is dócha go mbeidh tionchar suntasach acu ar aerfoirt eile i bPáras.

([52]) Laghdaigh líon na bpaisinéirí ag Roissy ar an mbealach Páras-Barcelona ó bheagnach 1.2 milliún paisinéir in 2008 go níos lú ná 800 000 in 2010, i gcomparáid le méadú de thart ar 550 000 paisinéir ag Orly in 2008 agus beagnach 800 000 paisinéir in 2010. Maidir le haerfort Beauvais, d'fhan teorainn lena sciar ag thart ar 300 000 paisinéir idir 2008 agus 2010.

([53]) Tugann an staidéar faoi deara go bhfuil an t-am rochtana ar aerfort Beauvais ó Pháras níos mó ná 1 uair an chloig de chóiste, carr nó iarnróid, cé go bhfuil sé níos lú ná 1 uair an chloig, nó fiú leath uair an chloig, do Orly agus Roissy.

— leagann an staidéar béim freisin ar gur féidir dul i ngleic le brú tráchta ag aerfoirt Pháras (Roissy agus Orly) de bharr láithreacht aerfort Beauvais. Meabhraíonn sé go háirithe gur aerfort é aerfort Orly atá faoi réir caidhp ar ghluaiseachtaí aeir a baineadh amach beagnach in 2011, rud a fhágann gur aerfort sáithithe é an t-aerfort seo nach mbeadh, nó ar a laghad go pointe níos lú, ag baint leasa as. ó mhéadú ar thrácht in éagmais aerfort Beauvais. Maidir le haerfort Roissy, tá an staidéar bunaithe ar thuarascáil i mí an Mhárta 2011 ón gCoimisiún Eorpach ag tabhairt faoi deara go dtaifeadfadh an t-aerfort seo éileamh a sháródh a thoilleadh faoi 2025.

(108) Ar an dara dul síos, de réir an staidéir, níor chuir forbairt aerfort Beauvais isteach ar an iomaíocht a d'fhéadfadh a bheith ann leis na naisc iarnróid eile a oibrítear ó Pháras go cinn scríbe náisiúnta agus idirnáisiúnta ([54]).

6.2.2. *Bearta airgeadais i bhfabhar aerlínte*

(109) Deir an CCIO, an SMABT agus an SAGEB gur ghníomhaigh an CCIO agus an SAGEB, mar oibreoirí leanúnacha aerfort Beauvais, ina gcaidreamh conarthacha leis na haerlínte a oibríonn naisc chuig an aerfort seo agus uaidh, de réir phrionsabal MEOP.

(110) Thagair an CCIO, SAGEB agus SMABT don phointe seo do na hanailísí a rinne an Fhrainc, agus sheol siad chuig an gCoimisiún freisin plean gnó mionsonraithe maidir le conradh an 12 Feabhra 2002 a tugadh i gcrích le Ryanair. De réir na n-eintiteas seo, léiríonn an plean gnó seo ionchais bhrabúsachta an chonartha seo do ghníomhaíocht eacnamaíoch aerfort Beauvais.

6.3. **Tuairimí aerlíne Ryanair**

(111) Níl ach barúlacha tugtha ag an aerlíne Ryanair maidir leis an tacaíocht airgeadais a thug bainisteoirí as a chéile aerfort Beauvais do na haerlínte is ábhar don chinneadh seo. Is iad seo a leanas na barúlacha sin.

(112) Ar an gcéad dul síos, déanann Ryanair agóid go bhfuil na conarthaí seirbhíse aerfoirt a tugadh chun críche sa chás seo dochloíte ag an Stát agus go raibh siad maoinithe ag acmhainní an Stáit. Go deimhin, dar le Ryanair, ní gné eile de Stát na Fraince é an CCIO agus ní féidir cuntasacht don Stát a shuíomh ar an bhforas amháin gur cuideachta phoiblí an CCIO agus mar sin go bhfuil sé faoi rialú stáit na Fraince. Ina theannta sin, ní hionann cánacha agus acmhainní uile na GCIOnna: creideann an chuideachta gur bhain an chuideachta leas as a cuid acmhainní féin as a cuid gníomhaíochtaí tráchtála. Maidir le SAGEB, ag cur san áireamh dáileadh a chaipiteal, tá Ryanair ag díospóid go meastar go bhfuil sé ag gníomhú faoi rialú agus faoi threoracha na n-údarás poiblí.

(113) Ar an dara dul síos, measann Ryanair gur tugadh na conarthaí seirbhíse aerfoirt i gcrích i gcomhréir le prionsabal MEOP.

(114) Chuige sin, measann Ryanair nach mór don Choimisiún na comhaontuithe a tugadh i gcrích le haerfort Beauvais a chur i gcomparáid leis na conarthaí a tugadh i gcrích leis na haerfoirt a ghníomhaíonn mar infheisteoirí príobháideacha. Ag meabhrú cásdlí na Cúirte Breithiúnais ([55]), áitíonn sé nár cheart don Choimisiún cur chuige atá bunaithe ar chostais a ghlacadh ach amháin mura bhfuil aon tagairt do MEOP ar fáil.

(115) Ina theannta sin, fiú dá nglacfadh an Coimisiún le cur chuige costas-bhunaithe, measann Ryanair gur tugadh na conarthaí seirbhíse aerfoirt i gcrích i gcomhréir le prionsabal MEOP agus gur léir go raibh siad tairbheach d'aerfort Beauvais. Mar thaca lena hargóintí, sholáthair Ryanair staidéar a rinne an gnólacht neamhspleách Oxera a léirigh gur chomhlíon na conarthaí seirbhíse aerfoirt go léir a chríochnaigh sé le haerfort Beauvais prionsabal MEOP ([56]).

(116) Ós rud é nárbh ionann na bearta atá i gceist agus Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, ní gá, de réir Ryanair, a chomhoiriúnacht leis an taobh istigh den mhargadh a scrúdú.

([54]) De réir an staidéir, cuireann an t-am taistil a theastaíonn chun aerfort Beauvais a bhaint amach ó lár Pháras cosc ar thairiscintí aeir an dara ceann a bheith ina rogha inchreidte do phaisinéirí idirmhódúla (iarnród go príomha) ó Pháras. Baintear de thátal as an staidéar, cé gur féidir le héileamh áitiúil, i.e. an t-éileamh atá suite i ngarchomharsanacht aerfort Beauvais, é a fheiceáil mar ionadach ar an traein do chinn scríbe náisiúnta, go measann éileamh ó Pháras nach bhfuil an tairiscint aeir ó Beauvais in ionad an tairiscint iarnróid.

([55]) Braitheann Ryanair go háirithe ar bhreithiúnas na Cúirte an 3 Iúil 2003 i gcásanna comhcheangailte C-83/01 P, C-93/01 P agus C-94/01 P, *Chronopost SA*, ECLI:EU:C:2003:388.

([56]) Staidéar Oxera ar 11 Meán Fómhair, 2014 curtha ar fáil ag Ryanair ina chuid tuairimí ar 12 Meán Fómhair, 2014.

6.4. **Tuairimí aerlíne Ryanair**

(117) Níl ach barúlacha tugtha ag an aerlíne Ryanair maidir leis an tacaíocht airgeadais a thug bainisteoirí as a chéile aerfort Beauvais do na haerlínte is ábhar don chinneadh seo. Is iad seo a leanas na barúlacha sin.

(118) Ar an gcéad dul síos, déanann Ryanair agóid go bhfuil na conarthaí seirbhíse aerfoirt a tugadh chun críche sa chás seo dochloíte ag an Stát agus go raibh siad maoinithe ag acmhainní an Stáit. Go deimhin, dar le Ryanair, ní gné eile de Stát na Fraince é an CCIO agus ní féidir cuntasacht don Stát a shuíomh ar an bhforas amháin gur cuideachta phoiblí an CCIO agus mar sin go bhfuil sé faoi rialú stáit na Fraince. Maíonn Wizz Air go háirithe nach bhfuil an chumhacht ag an bhFrainc páirt a ghlacadh i nós imeachta cinnteoireachta an CCIO, go bhfuil ról Stát na Fraince teoranta do dhlínse maoirseachta a fheidhmiú ar chinntí áirithe. Ina theannta sin, ní hionann cánacha agus acmhainní uile na GCIOnna: creideann an chuideachta gur bhain an chuideachta leas as a cuid acmhainní féin as a cuid gníomhaíochtaí tráchtála. Maidir le SAGEB, ag cur san áireamh dáileadh a chaipiteal, tá Ryanair ag díospóid go meastar go bhfuil sé ag gníomhú faoi rialú agus faoi threoracha na n-údarás poiblí. Bheadh cur chuige den sórt sin contrártha le cásdlí *Stardust Marine* ar dá réir "*nach leor an critéar simplí maidir le rialú cuideachta ag an Stát chun neamhchlaontacht a iompair don Stát a shuíomh*" ([57]).

(119) Ar an dara dul síos, measann Ryanair gur tugadh na conarthaí seirbhíse aerfoirt i gcrích i gcomhréir le prionsabal MEOP.

(120) Chuige sin, measann Ryanair nach mór don Choimisiún na comhaontuithe a tugadh i gcrích le haerfort Beauvais a chur i gcomparáid leis na conarthaí a tugadh i gcrích leis na haerfoirt a ghníomhaíonn mar infheisteoirí príobháideacha. Ag meabhrú cásdlí na Cúirte Breithiúnais ([58]), áitíonn sé nár cheart don Choimisiún cur chuige atá bunaithe ar chostais a ghlacadh ach amháin sa chás nach bhfuil aon tagairt do MEOP ar fáil ([59]).

(121) Ina theannta sin, fiú dá nglacfadh an Coimisiún le cur chuige costas-bhunaithe, measann Ryanair gur tugadh na conarthaí seirbhíse aerfoirt i gcrích i gcomhréir le prionsabal MEOP agus gur léir go raibh siad tairbheach d'aerfort Beauvais. Mar thaca lena hargóintí, sholáthair Wizz Air staidéar a rinne an gnólacht neamhspleách Oxera a léirigh gur raibh na conarthaí seirbhíse aerfoirt go léir a chomhaontaigh sé le haerfort Beauvais ag teacht le prionsabal MEOP ([60]).

(122) Sa chiall sin, deimhníonn Wizz Air freisin seasamh an Choimisiúin nach mór feidhm a bheith ag prionsabal MEOP i bhfianaise na gcomhaontuithe conarthacha agus tráchtála go léir a tugadh i gcrích le bainisteoirí leanúnacha aerfort Beauvais. Thug an conradh seirbhísí aerfoirt a tugadh chun críche idir Wizz Air agus an CCIO in 2005 ar an gcoinníoll gurbh é ranníocaíocht mhargaíochta an CCIO ná EUR 0,75 in aghaidh an phaisinéara a d'imigh ó Beauvais. Laghdaíodh an ranníocaíocht sin go EUR 0,375 in aghaidh an phaisinéara a bhí ag imeacht i gconradh seirbhísí aerfoirt an 1 Meitheamh 2009. De réir Wizz Air, ní raibh na híocaíochtaí seo beartaithe dó ach aistríodh iad go díreach chuig cuntas bainc agus baineadh úsáid astu go heisiach chun tríú páirtithe nach raibh aon bhaint acu le Wizz Air a íoc agus chun seirbhísí margaíochta a sholáthar ar nós feachtais fógraíochta i nuachtáin nó ar an Idirlíon.

7. BARÚLACHA NA FRAINCE AR THUAIRIMÍ PÁIRTITHE LEASMHARA

(123) Níor mhian leis an bhFrainc trácht a dhéanamh ar na barúlacha a d'eisigh na páirtithe leasmhara.

([57]) Breithiúnas an ECJ, 16 Bealtaine, 2002, *An Fhrainc v. An Coimisiún*, C-482/99, AE:C:2002:294, mír 45.

([58]) Braitheann Wizz Air go háirithe ar bhreithiúnas na Cúirte an 3 Iúil 2003 i gcásanna comhcheangailte C-83/01 P, C-93/01 P agus C-94/01 P, *Chronopost SA*, ECLI:EU:C:2003:388.

([59]) Chun tacú leis an argóint seo, táirgeann Wizz Air staidéar a scríobh Oxera ó 26 Deireadh Fómhair 2012 a thaispeánann go bhfuil aerfoirt Doncaster, Learpholl, Memmingen, Prestwick agus Stócólm-Skavsta inchomparáide le haerfoirt Beauvais.

([60]) Staidéar Oxera ar 3 Samhain, 2014 curtha ar fáil ag Wizz Air ina chuid tuairimí an 4 Samhain, 2014.

8. **MEASÚNÚ AR NA BEARTA ATÁ I GCEIST**

8.1. **Tacaíocht airgeadais don CCIO agus SAGEB**

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

(124) 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 bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, ní luífidh sí leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit.

(125) Glactar leis mar sin go gcáilítear beart mar Státchabhair go gcomhlíontar na coinníollacha carnacha seo a leanas, is é sin:

— is gnóthas de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE an tairbhí, a thugann le tuiscint go ndéanann sé gníomhaíocht eacnamaíoch,

— 648/2012 Téacs atá ábhartha maidir leis an LEE is trí acmhainní an Stáit a dheonaítear an beart atá i gceist agus go bhfuil sé do-churtha i leith an Stáit,

— tugann an beart atá i gceist buntáiste eacnamaíoch dá thairbhí nó dá thairbhithe,

— 648/2012 Téacs atá ábhartha maidir leis an LEE tá an beart atá i gceist roghnach sa mhéid is go bhfuil sé i bhfabhar gnóthais áirithe nó cineálacha áirithe táirgeachta, agus

— déanann an beart atá i gceist iomaíocht a shaobhadh nó bagairt a dhéanamh air agus is dócha go ndéanfaidh sé difear do thrádáil idir na Ballstáit.

8.1.1.1. Deontais infheistíochta

Gníomhaíocht eacnamaíoch

(126) Níl feidhm ag Airteagal 107(1) den Chonradh nuair a ghníomhaíonn an Stát "*i bhfeidhmiú údaráis oifigiúil*"; ([61]) nó nuair a ghníomhaíonn eintitis phoiblí "*ina gcáil mar údaráis phoiblí*" ([62]). Is féidir eintiteas a mheas mar eintiteas a ghníomhaíonn trí údarás poiblí a fheidhmiú nuair a thagann an ghníomhaíocht i dtrácht faoi réim fheidhmeanna sár-riachtanacha an Stáit nó nuair a bhaineann sí leis na feidhmeanna sin de réir a cineáil, a cuspóra agus na rialacha a bhfuil sí faoina réir. Tá sé le feiceáil freisin ó Threoirlínte 2014 ([63]) nach gá go mbeadh gach gníomhaíocht aerfoirt eacnamaíoch. Chuir an Chúirt Bhreithiúnais in iúl nach de chineál eacnamaíoch iad na gníomhaíochtaí a thagann i bprionsabal faoi fhreagracht an Stáit i bhfeidhmiú shainchumais na n-údarás poiblí agus, go ginearálta, nach dtagann siad faoi raon feidhme na rialacha maidir le státchabhair. Ag aerfort, gníomhaíochtaí cosúil le rialú aerthráchta ([64]), na póilíní ([65]), custaim, comhraic dóiteáin ([66]), meastar, mar riail ghinearálta, nach de chineál eacnamaíoch iad bearta chun an eitlíocht shibhialta a chosaint ar ghníomhartha trasnaíochta neamhdhleathacha agus ar infheistíocht sa bhonneagar agus sa trealamh atá riachtanach do ghníomhaíochtaí den sórt sin.

(127) Mar sin féin, ní mór maoiniú poiblí gníomhaíochtaí neamheacnamaíocha den sórt sin, más rud é nach státchabhair iad, a bheith teoranta go docht do chúiteamh i leith na gcostas a ghineann siad agus ní féidir é a úsáid le haghaidh gníomhaíochtaí eile. D'fhéadfadh gur státchabhair a bheadh i gceist le haon róchúiteamh a d'fhéadfadh a bheith á dhéanamh ag na húdaráis phoiblí ar na costais a bhaineann le gníomhaíochtaí neamheacnamaíocha. Ina theannta sin, má dhéanann aerfort gníomhaíochtaí neamheacnamaíocha de bhreis ar a ghníomhaíochtaí eacnamaíocha, ceanglaítear air cuntas ar leithligh a thabhairt ar na costais a bhaineann leis an dá chineál gníomhaíochta chun aon aistriú cistí poiblí idir an chéad cheann agus an dara cineál gníomhaíochta a chosc.

([61]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 4 Bealtaine 1988, *Bodson*, 30/87, EU:C:1988:225, mír 18.
([62]) Féach go háirithe breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 19 Eanáir 1994, *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, EU:C:1994:7, mír 30.
([63]) Pointí 35 go 37 de Threoirlínte 2014.
([64]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 26 Márta 2009, An Coimisiún v MOL, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, mír 71.
([65]) Cinneadh ón gCoimisiún an 7 Nollaig 2011 maidir le Státchabhair SA.32820 (2011/NN) — An Ríocht Aontaithe — Cabhair do Sheirbhísí Fóiréinseacha Eolaíochta (IO C 29, 2.2.2012, lch. 4), aithris 8.
([66]) Féach Cinneadh an Choimisiúin an 23 Iúil 2014 i gcás SA.22614 (C53/2007) – an Fhrainc – Aéroport Pau Pyrénées (IO L 201, 30.7.2015, lch. 109), aithrisí 101 agus 495, agus cinneadh an 23 Iúil 2014 i gcás SA.33961 (2012/C) (sean-2012/NN) – an Fhrainc – Aerfort Nîmes (IO L 113, 27.4.2016, lch. 32), aithris 567.

(128) Ina theannta sin, níor cheart go mbeadh idirdhealú míchuí idir aerfoirt mar thoradh ar mhaoiniú poiblí gníomhaíochtaí neamheacnamaíocha. Go deimhin, tá sé socraithe sa chásdlí go bhfuil buntáiste ann nuair a thugann údaráis phoiblí faoiseamh do chuideachtaí ó na costais is gné dhílis dá ngníomhaíochtaí eacnamaíocha ([67]). Murab ionann agus aerfoirt shibhialta eile, d'fhéadfadh buntáiste a bheith ag aerfoirt shibhialta nach n-iompraíonn siad costais áirithe a bhaineann lena n-oibriú, cibé acu atá nó nach bhfuil na costais sin nasctha le gníomhaíocht a mheastar nach de chineál eacnamaíoch í.

(129) Tugann an Coimisiún faoi deara go mbaineann na hinfheistíochtaí a luaitear in aithrisí 64 agus 65 le bonneagar nó trealamh is gá chun dóiteáin, sábháilteacht agus slándáil eitlíochta a chomhrac. De réir Threoirlínte 2014, áfach, is cuid bhunúsach d'fheidhmeanna bunriachtanacha an Stáit iad na gníomhaíochtaí seo ([68]), mar a chuir an Coimisiún i gcrích i gcinntí roimhe seo ([69]). In éagmais meicníochtaí margaidh maidir leis na gníomhaíochtaí a shonraítear in aithrisí 64 agus 65 a thabhairt isteach, níorbh ionann na gníomhaíochtaí sin, dá bhrí sin, ar dháta deonaithe na n-infheistíochtaí i dtrácht, gníomhaíochtaí eacnamaíocha. Dá bhrí sin, ós rud é nach ndearnadh na ranníocaíochtaí a d'íoc údaráis phoiblí faoi Chlár 1, faoi Chlár 2 agus faoi Chlár 3 a leithdháileadh go foirmiúil ar chostais shonracha, measann an Coimisiún gur cuid de mhéid iomlán na ndeontas a íocadh faoi chuimsiú Chlár 1 agus Chlár 2 a fhreagraíonn do na méideanna. bhain na hinfheistíochtaí a luaitear in aithrisí 64 agus 65 le gníomhaíochtaí ceannasacha i bprionsabal. Cuireann an Coimisiún leis go bhfuil na costais a bhaineann le ceannach trealaimh slándála faoi Chlár 3 ([70]) is féidir baint a bheith aige freisin le gníomhaíocht cheannasach na slándála eitlíochta.

(130) Measann an Coimisiún freisin go raibh na hinfheistíochtaí dá dtagraítear san aithris roimhe seo incháilithe do shásra náisiúnta chun misin cheannasacha a mhaoiniú ([71]), agus d'fhéadfaí iad a mhaoiniú ina n-iomláine leis an meicníocht sin mura mbeadh siad clúdaithe ag na fóirdheontais infheistíochta atá i gceist. Go deimhin, tá an Coimisiún tugtha chun críche i gcinntí roimhe seo ([72]) go raibh an sásra náisiúnta maoinithe seo dá bhforáiltear i reachtaíocht na Fraince bunaithe ar shásraí dochta rialaithe costais, idir ex-ante agus ex-post, lena n-áirithítear nach bhfaigheann bainisteoirí aerfoirt ach amháin tríd an meicníocht sin na méideanna is gá chun costais a chlúdach. Ina theannta sin, bhí feidhm ag an gcóras seo maidir le haerfoirt shibhialta uile na Fraince, lena n-áirítear aerfort Beauvais, an tráth ar deonaíodh na bearta i dtrácht, go háirithe maidir le raon feidhme na misean as a n-eascraíonn cúiteamh. Ar deireadh, rinne an córas seo foráil do dheighilt chuntasaíochta idir gníomhaíochtaí tráchtála agus gníomhaíochtaí ceannasacha an aerfoirt chun críocha dearbhuithe costais don stiúrthóireacht ghinearálta eitlíochta sibhialta. Comhlíontar an coinníoll a bhaineann le heaspa idirdhealaithe mar sin.

(131) Dá bhrí sin, is ionann na deontais EUR 1 110 669 arna ndámhachtain faoi Chlár 1, EUR 567 782 faoi Chlár 2 agus EUR 10,2 milliún ([73]) faoi Chlár 3, ní státchabhair iad.

(132) Ar an taobh eile, measann an Coimisiún nach bhfuil na hinfheistíochtaí a luaitear in aithris 67 nasctha le gníomhaíochtaí ceannasacha.

(133) Maidir leis an gcóras tuirlingthe uile-aimsire (ILS III) ar an gcéad dul síos, rialaigh an Chúirt "nach rannchuidíonn an ionstraim seo, fiú dá mba rud é go raibh sí éigeantach agus fiú mura bhfuil sé a shéanadh go rannchuidíonn sí, mar chórais eile, le sábháilteacht gabhálacha a thabhairt i dtír, ach oiread. maidir le rialú agus póilíneacht an aerspáis, ná le haon sainchumas eile de chuid na n-údarás poiblí is dóigh a fheidhmeofar in aerfort. Rannchuidíonn sé le seachadadh na seirbhísí a thairgeann aerfort sibhialta, i gcomhthéacs iomaíoch, d'aerlínte faoi chuimsiú a ghníomhaíochtaí ginearálta ar gníomhaíocht de chineál eacnamaíoch í" ([74]).

([67]) Breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 3 Márta 2005, C-172/03, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck,* EU:C:2005:130, mír 36.

([68]) Mar mheabhrúchán, bhain na hinfheistíochtaí seo le seomra a thógáil le haghaidh seirbhísí slándála agus dóiteáin chomh maith le tógáil córas rialaithe bagáiste boilg agus rialaithe rochtana, gailearaí deighilte sreafaí paisinéirí, fálú slándála, cuaillí iniúchta/scagtha, bothanna custaim agus scarer léasair do ghuais ainmhithe, chomh maith leis na táillí a bhaineann leis na hinfheistíochtaí sin.

([69]) Féach Cinneadh (AE) 2015/1227, aithrisí 101 agus 495; agus Cinneadh (AE) 2016/633, aithris 567.

([70]) Féach Tábla 6 (líne 'fearas sábháilteachta a fháil').

([71]) Bhí an mheicníocht seo bunaithe ar thobhach cánach, an cháin aerfoirt, chomh maith le meicníocht chomhlántach (cistí idirghabhála d'aerfoirt agus aeriompar) go dtí 2008, nuair a tháinig méadú ar an gcáin aerfoirt in ionad na meicníochta comhlántach.

([72]) Féach mar shampla an cinneadh (AE) 2016/633, aithrisí 32-42.

([73]) Baineann an tsuim seo leis an tsuim shealadach atá i bplean infheistíochta an CDSP.

([74]) Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 25 Eanáir 2018, T-818/14, *BSCA v Coimisiún*, ECLI:EU:T:2018:33, mír 102.

(134) Ar an dara dul síos, maidir leis na hinfheistíochtaí lena gcumasaítear clubanna eitilte agus úinéirí príobháideacha a ghrúpáil le chéile ó thuaidh den aerfort, sa chrios "aerloingseoireacht" mar a thugtar air, measann an Coimisiún go bhfuil an beart seo, cé go rannchuidíonn sé le sábháilteacht an aerfoirt a neartú. go bhfuil cúrsaíocht aerthráchta ag an aerfort, thar aon rud eile mar chuid d'oibríocht tráchtála aerfort Beauvais agus rannchuidíonn sé le seachadadh na seirbhísí a thairgeann aerfort sibhialta, i gcomhthéacs iomaíoch, d'aerlínte faoi chuimsiú a ghníomhaíochtaí ginearálta, is é sin gníomhaíocht de chineál eacnamaíoch.

(135) Ar deireadh, maidir le limistéar sonrach a fhorbairt laistigh den aerfort atá tiomnaithe do chomhlachtaí institiúideacha chun turasóireacht a fhorbairt, ba cheart a thabhairt faoi deara, de réir chásdlí comhsheasmhach na Cúirte, nach gá an ghníomhaíocht a bhaineann le tógáil a dhícheangal. nó bonneagar a shíneadh ón úsáid a bhaintear as ina dhiaidh sin, agus gur gá go gcinnfidh carachtar eacnamaíoch nó eile úsáid iardain an bhonneagair fhoirgnithe sainghné na gníomhaíochta tógála ([75]). Tugann an Coimisiún dá aire, sa chás seo, faoi Airteagal 6 den CDSP, dá gcuirfí an spás atá i gceist ar fáil do chomhlachtaí turasóireachta poiblí áitiúla d'fhonn misean a chur i gcrích chun turasóireacht áitiúil a chur chun cinn, go bhféadfaí é a úsáid freisin chun an turasóireacht a dhíol. seirbhísí ar nós "*turais threoraithe, áirithintí óstáin, etc.*" agus táirgí turasóireachta réigiúnacha. Ina theannta sin, dheimhnigh an Fhrainc féin an pointe deireanach seo ina barúlacha in Aibreán 2014, gan a léiriú nach raibh i gceist leis na gníomhaíochtaí díolachán seirbhísí agus táirgí sin ach cuid diomaibhseach de ghníomhaíocht na gcomhlachtaí turasóireachta poiblí áitiúla. Sna himthosca sin, measann an Coimisiún go raibh an spás 50m^2 laistigh den aerfort le húsáid chun gníomhaíocht eacnamaíoch a dhéanamh. Dá bhrí sin, ba ghníomhaíocht eacnamaíoch é tógáil an spáis seo ag SAGEB freisin, agus tagann a mhaoiniú faoi raon feidhme na rialacha maidir le státchabhair.

(136) Ar aon chuma, fiú dá mbeadh na hinfheistíochtaí sin le gabháil le gníomhaíochtaí ceannasacha, ní raibh siad incháilithe don mhaoiniú dá bhforáiltear leis an scéim náisiúnta chun misin cheannasacha a mhaoiniú, agus mar sin níor léirigh an Fhrainc go bhféadfadh aerfoirt eile leas a bhaint as fóirdheontais chun na hinfheistíochtaí céanna a mhaoiniú. Mar thoradh air sin, saoradh aerfort Beauvais ó chostais a bhí ar chumas aerfoirt eile nó a bhí orthu iad féin a iompar, agus mar sin cruthaíodh idirdhealú maidir leis na costais sin.

Inleagthacht an Stáit agus aistriú acmhainní poiblí

(137) Tagann sé ó chásdlí socraithe go dtagann na bearta arna nglacadh ag eintitis laistigh den Stát de na Ballstáit, is cuma cén stádas dlíthiúil agus sonrúchán dlíthiúil atá acu, ar an mbealach céanna leis na bearta arna nglacadh ag an rialtas láir, faoi raon feidhme Airteagal 107(1) CFAE, má chomhlíontar na coinníollacha a leagtar síos leis an bhforáil seo ([76]).

(138) Dheonaigh Réigiún Picardy, Roinn Oise agus an CCB na fóirdheontais infheistíochta i gceist i ndiaidh a chéile don CCIO agus don SAGEB, go díreach (2002-2008), nó trí idirghabhálaí an SMABT (2008-2023), ar a bhfuil siad seo ba chomhaltaí eisiacha iad trí údarás áitiúil ([77]). Maidir le SMABT, tugann an Coimisiún faoi deara freisin nach bhfuil sa bhunaíocht phoiblí seo ach grúpa údarás áitiúil agus réigiúnach nach bhfuil fostaithe dá chuid féin (cuirtear oifigigh ó Roinn Oise ar fáil do SMABT) agus a bhfuil a gcinntí (go háirithe). buiséadach) arna nglacadh ag coiste ceardchumainn ar a bhfuil ionadaithe ó údaráis áitiúla na dtrí chomhalta.

(139) Dá bhrí sin, tá na bearta arna ndeonú ag na heintitis sin dochloíte don Stát. Ina theannta sin, ní mór acmhainní na n-údarás áitiúil agus SMABT (a ndéantar a n-acmhainní a mhaoiniú go heisiach le buiséad na n-údarás áitiúil agus atá faoi réir rialú buiséadach an Stáit — féach aithris 18 a mheas mar acmhainní Stáit sa Chomhphobal) de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ([78]).

([75]) Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 24 Márta 2011, T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH*, ECLI:EU:T:2011:117 mír 95.

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

([77]) Is institiúid dlí poiblí é an SMABT a thugann le chéile údaráis áitiúla amháin, a ranníocann dhá thrian dá mhaoiniú agus a dtagann a gcomhaltaí tosaigh ó na pobail chéanna agus a ghníomhaíonn ar son a bpobal.

([78]) Reithiúnas na Cúirte Ginearálta an 12 Bealtaine 2011 i gCásanna Comhcheangailte T-267/08 agus T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais*, ECLI :EU:T:2011:209, mír 109.

Buntáiste a bheith ann

(140) D'fhonn a mheasúnú cibé acu an chabhair do ghnóthas é beart Stáit, is gá a chinneadh an mbaineann an gnóthas i dtrácht leas as buntáiste eacnamaíoch a chuireann cosc air costais a íoc a bheadh air a acmhainní airgeadais féin a ualach de ghnáth nó an bhfuil buntáiste eacnamaíoch aige nó nach bhfuil. buntáiste nach mbeadh aige faoi ghnáthchoinníollacha an mhargaidh. Déantar an measúnú seo i bprionsabal trí chritéar an oibreora geilleagar margaidh ("MEOP") a chur i bhfeidhm.

(141) Dá bhrí sin, nuair a bhaineann aerfort leas as maoiniú poiblí, scrúdaíonn an Coimisiún cé acu is cabhair é sin nó nach ea, trína chinneadh an ndéanfadh oibreoir príobháideach, in imthosca comhchosúla, bunaithe ar na féidearthachtaí brabúsachta intuartha, gan aird a thabhairt ar aon bhreithniú de chineál sóisialta nó de chineál réigiúnach nó de chineál earnála, an ndéanfadh sé maoiniú den sórt sin a dheonú.

(142) Mar sin féin, leanann sé ó chásdlí ([79]) de bhrí, mar riail ghinearálta, go bhfuil an critéar maidir le hinfheisteoir príobháideach infheidhme i gcás inar ghníomhaigh an Ballstát mar oibreoir eacnamaíoch, agus ní mar údarás poiblí, trí bhuntáiste eacnamaíoch a dheonú do chuideachta. Is iomchuí, dá bhrí sin, tástáil an infheisteora phríobháidigh a chur i bhfeidhm nuair a d'fhéadfadh oibreoir príobháideach a ghníomhaíonn d'fhonn gnóthachan a fháil nó a chaillteanais a theorannú iompar an Bhallstáit a ghlacadh, fiú i bprionsabal. ([80]).

(143) Tugann an Coimisiún dá aire ar an gcéad dul síos go measann údaráis na Fraince nár cheart oibriú aerfort iomlán Beauvais a mheas mar sheirbhís chun leasa eacnamaíoch i gcoitinne ("SGEI") ([81]). Tugann sé faoi deara freisin nár agairt údaráis na Fraince ar chur i bhfeidhm an MEOP ar na fóirdheontais infheistíochta a deonaíodh sa chás seo ach an oiread.

(144) Mar sin féin, ba cheart a mheabhrú nach eisceacht é prionsabal MEOP nach mbeadh feidhm aici ach amháin arna iarraidh sin do Bhallstát. Tá an prionsabal sin, nuair is infheidhme, ar cheann de na fachtóirí a gceanglaítear ar an gCoimisiún a chur san áireamh chun a shuíomh go bhfuil cabhair ann. Mura ndéanann an Ballstát critéar MEOP a agairt, chun a chinneadh an raibh an critéar sin infheidhme, ba cheart gur de chineál eacnamaíoch ghníomhaíocht an Bhallstáit an pointe tosaigh agus ní ar an mbealach a raibh sé beartaithe ag an mBallstát sin gníomhú nó, go suibiachtúil, a dhéanamh. 648/2012 Téacs atá ábhartha maidir leis an LEE na bearta malartacha gníomhaíochta atá beartaithe ag an mBallstát sin sula nglacfar an beart i dtrácht ([82]).

(145) Mar mheabhrúchán, mar a léiríodh in aithris 17, bhí aerfort Beauvais faoi úinéireacht an Stáit go dtí an 1 Márta 2008, agus an CCIO i gceannas ar a bhainistiú agus a oibriú laistigh de chreat comhleanúnach AOT a bhí ina lamháltas maidir le huirlis phoiblí.

Clár 1

(146) Maidir le Clár a 1, measann an Coimisiún nár ghníomhaigh na húdaráis áitiúla a thug na fóirdheontais dá bhforáiltear i gClár a 1 don CCIO ina gcáil mar oibreoir eacnamaíoch.

([79]) Breithiúnas na Cúirte an 5 Meitheamh 2012, C-124/10 P, *EDF*, ECLI:AE:C:2012:318, míreanna 80 agus 81.

([80]) Breithiúnas na Cúirte an 7 Bealtaine 2020, C-148/19 P, *BTB Holding Investments agus Duferco Participations Holding v Coimisiún*, ECLI:EU:C:2020:354, mír 46.

([81]) Féach aithris 61.

([82]) Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 16 Eanáir 2018, T-747/15, *EDF*, EU:T:2018:6, míreanna 240-242; breithiúnas na Cúirte an 19 Nollaig 2019, C-385/18 *Arriva Italia Srl*, EU:C:2019:1121, mír 73.

(147) Measann an Coimisiún nach bhféadfaí a bheith ag súil le Réigiún Picardy, an Roinn Oise agus an CCB, faoi chuimsiú Chlár 1 agus nuair a bhí fóirdheontais infheistíochta á ndeonú aige ([83]), aon toradh airgeadais a fháil ar a rannpháirtíocht sna hinfheistíochtaí a rinne an CCIO ag aerfort Beauvais.

(148) Go deimhin, ní raibh na trí údarás áitiúla thuasluaite ina scairshealbhóirí den CCIO agus ní raibh aon teideal úinéireachta acu ar an aerfort ar an dáta ar deonaíodh an chabhair. Ina theannta sin, na comhaontuithe maoinithe a rinne gach ceann de na húdaráis áitiúla leis an CCIO ([84]) ní raibh aon socruithe dreasachta nó comhroinnte brabúis ann mar mhalairt ar na fóirdheontais a deonaíodh.

(149) Ina theannta sin, níor deonaíodh na fóirdheontais seo ach amháin chun tacú le forbairt an gheilleagair réigiúnaigh agus chun cosaint an chomhshaoil agus sábháilteacht na gcónaitheoirí áitiúla a neartú ([85]). Ní féidir leas an phobail a chur san áireamh, áfach, chun critéar oibreoir an gheilleagair mhargaidh a chur i bhfeidhm ([86]).

(150) Dá bhrí sin, ní féidir teacht ar an gconclúid go bhféadfadh oibreoir príobháideach a bheadh ag gníomhú d'fhonn gnóthachan airgeadais a fháil iompar na n-údarás thuasluaite a ghlacadh, fiú i bprionsabal. Dá bhrí sin níl feidhm ag critéar MEOP sa chás seo maidir le deontais arna ndámhachtain faoi Chlár 1.

(151) Ós rud é go raibh an CCIO freagrach faoi AOT 1997 as an mbonneagar agus an trealamh a fhorbairt ag aerfort Beauvais ar an dáta ar deonaíodh na fóirdheontais ([87]), b'éigean dó, dá bhrí sin, costas na n-infheistíochtaí dá dtagraítear in aithris (37) féin a iompar, cé is moite d'infheistíochtaí a bhaineann le misin cheannasacha ([88]). Mar sin chuir na fóirdheontais infheistíochta a fuair sé faoi Chlár 1 ar a chumas costais a thabhú a sheachaint a bheadh de ghnáth ag cur brú ar a chuid acmhainní airgeadais féin. Dá bhrí sin, thug na fóirdheontais sin buntáiste eacnamaíoch dó.

Clár a 2

(152) Baineann na breithnithe a forbraíodh faoi Chlár 1 le deontais arna mbronnadh faoi Chlár 2 freisin. Measann an Coimisiún nár ghníomhaigh na húdaráis áitiúla a thug na fóirdheontais dá bhforáiltear i gClár 2 don CCIO ina gcáil mar oibreoirí eacnamaíocha.

(153) Tugann an Coimisiún faoi deara, áfach, cé gur tugadh an comhaontú maoinithe idir an CCIO agus an Roinn Oise chun críche an 18 Nollaig 2006 (i.e. roimh dháta aistrithe úinéireachta an aerfoirt go SMABT), na comhaontuithe maoinithe a rinneadh le Réigiún Picardy. agus tugadh an CCB i gcrích tar éis an 1 Márta, 2007, i.e. tar éis dháta sínithe an chomhaontaithe lena ndeonaítear úinéireacht aerfort Beauvais do SMABT le héifeacht ón 1 Márta, 2008 ([89]). Mar sin féin, measann an Coimisiún nár cheart critéar MEOP a chur i bhfeidhm maidir le deontais a íoctar faoi Chlár 2 ar na cúiseanna seo a leanas.

(154) Ar an gcéad dul síos, thug gach ceann de na húdaráis áitiúla na comhaontuithe maoinithe i gcrích leis an CCIO ar bhonn aonair agus ní le haghaidh an chuntais nó in ainm an SMABT. Mar sin féin, ní fhéadfadh ach an SMABT, is é sin le rá an t-aonán a thugann na trí údarás áitiúla seo le chéile, a bheith ag súil le toradh airgeadais ó na hinfheistíochtaí a maoiníodh, agus ní gach ceann de na húdaráis áitiúla ina n-aonar. Sa chiall sin, ní fhoráiltear i reachtanna SMABT d'aon chineál d'athdháileadh ar aon bhrabús a dhéantar faoi chuimsiú a ghníomhaíochtaí ar a bhallphobail. Ina theannta sin, ní raibh scéim roinnte brabúis nó comhroinnte brabúis in aon cheann de na comhaontuithe maoinithe mar mhalairt ar na fóirdheontais a deonaíodh.

([83]) Tharla an deontas seo nuair a tugadh chun críche gach ceann de na trí chomhaontú airgeadais, is é sin le rá an 23 Iúil, 2002 le haghaidh na bhfóirdheontas arna dheonú ag an Roinn Oise, an 12 Nollaig, 2002 le haghaidh na bhfóirdheontas arna dheonú ag Réigiún Picardy. agus ar 8 Deireadh Fómhair 2002 le haghaidh deontas CWB.

([84]) Féach Roinn 3.1.2.1.

([85]) Eascraíonn sé seo ó bhrollach na gcomhaontuithe maoinithe a tugadh chun críche in 2002 idir na trí údarás áitiúla agus an CCIO agus ó na comhaontuithe maoinithe a tugadh chun críche in 2006 idir na páirtithe céanna.

([86]) Breithiúnas na Cúirte an 19 Nollaig 2019, C-385/18 *Arriva Italia Srl*, EU:C:2019:1121, mír 73.

([87]) Féach aithris 27.

([88]) Féach aithris 131.

([89]) Féach aithrisí 17 agus 39.

(155) Ina theannta sin, níor deonaíodh na fóirdheontais seo ach amháin chun tacú le forbairt an gheilleagair réigiúnaigh agus chun cosaint an chomhshaoil agus sábháilteacht na gcónaitheoirí áitiúla a neartú ([90]). Ní féidir leas an phobail a chur san áireamh, áfach, chun critéar oibreoir an gheilleagair mhargaidh a chur i bhfeidhm.

(156) Dá bhrí sin, ní féidir teacht ar an gconclúid go bhféadfadh oibreoir príobháideach a bheadh ag gníomhú d'fhonn gnóthachan airgeadais a fháil iompar na n-údarás thuasluaite a ghlacadh, fiú i bprionsabal. Dá bhrí sin níl feidhm ag critéar MEOP sa chás seo maidir le deontais arna ndámhachtain faoi Chlár 2.

(157) Ós rud é, ar an dáta a deonaíodh na fóirdheontais, bhí an CCIO freagrach faoi lamháltas uirlisí poiblí 2002 as an mbonneagar agus an trealamh a fhorbairt ag aerfort Beauvais ([91]), b'éigean dó, dá bhrí sin, costas na n-infheistíochtaí dá dtagraítear in aithris 39 féin a iompar, cé is moite d'infheistíochtaí a bhaineann le misin cheannasacha ([92]). Mar sin chuir na fóirdheontais infheistíochta a fuair sé faoi Chlár 2 ar a chumas costais a thabhú a sheachaint a bheadh de ghnáth ag cur brú ar a chuid acmhainní airgeadais féin. Dá bhrí sin, thug na fóirdheontais sin buntáiste eacnamaíoch dó.

Clár a 3

(158) Maidir leis na fóirdheontais infheistíochta a d'íoc SMABT le SAGEB faoin CDSP, tugann an Coimisiún dá aire gur foráladh do na fóirdheontais sin sa CDSP chun tacú le cur chun feidhme an chláir infheistíochta a fhorchuirtear ar SAGEB ar a chostas féin. Faoi chuimsiú an CDSP seo, íocadh táille áitithe talún, arna socrú ag EUR 10 795 243, le SMABT, mar údarás deonúcháin, ar feadh ré iomlán an CDSP ([93]) chomh maith le dreasacht chun páirt a ghlacadh in infheistíochtaí SMABT ([94]). Faoi choinníollacha áirithe a thionscnaítí an ceart chun na dreasachta ([95]) agus bhí an méid socraithe ag 50% den bhrabúsacht barrachais ([96]).

(159) Tugann an Coimisiún faoi deara freisin gur socraíodh na coinníollacha seo tar éis gairm ar thairiscintí ar an lámhaltas chun aerfort Beauvais agus an nasc a cheanglaíonn an t-aerfort le Páras a oibriú, ar théarmaí a raibh sé d'iachall ar na hiarrthóirí plean infheistíochta dóibh a chuimsiú ina dtairiscint. Is éard a bhí sa ghairm ar thairiscintí ná reáchtáil imeachtaí caibidlithe tráth an fhoilsithe. Tar éis do chúig iarrthóireacht a bheith curtha isteach agus do cheithre thairiscint bheith curtha faoi bhráid, chinn an SMABT ar dhá thairiscint a choimeád agus ar chaibidlíochtaí a thionscnamh leis an ngrúpa CCIO-Veolia ar thaobh amháin, agus leis an ngrúpa "Vinci, Airports-Vinci, SA Keolis, Groupe K Finance" ar an taobh eile. Tar éis cuireadh a thabhairt don dá ghrúpa tairiscintí deiridh a chur faoi bhráid, ar an bprionsabal bunúsach ach go háirithe go rabhthas ag súil le forbairt rialaithe ar an trácht aerga a bheadh teoranta do 21 000 gluaiseacht suas go 2022, bhronn an SMABT ar deireadh an conradh lamháltais ar an ngrúpa CCIO-Veolia.

(160) Sa chéad dul síos, measann an Coimisiún nach bhfuil sé lánchinnte go bhfuil critéir MEOP infheidhme maidir leis na fóirdheontais infheistíochta a d'íoc SMABT le SAGEB i gcomhthéacs CDSP.

(161) Chinn an SMABT, sa mhéid gurb é úinéir aerfort Beauvais na fóirdheontais seo a íoc i gcomhthéacs CDSP agus iad ag súil le tarmligean riaradh an aerfoirt do SAGEB trí mheán contrapháirtithe airgeadais de chuid SMABT. I dtéarmaí eile, chinn údarás poiblí, uinéir infreastruchtúir, ar a riaradh sin a sheachfhoinsiú chuig tríú oibreoir trí mheán contrapháirtí airgeadais. D'fhéadfadh oibreoir príobháideach an nós imeachta seo a ghlacadh, fiú mura mbeadh ann ach nós imeachta i prionsabal amháin, agus é ag feidhmiú ar mhaithe le brabús nó leis an luach a bhaint as earra a mbeadh úineireacht aige air, agus é ag seachfhoinsiú an riaracháin ar thríú páirtí.

([90]) Tá sé seo soiléir ó bhrollach gach ceann de na comhaontuithe maoinithe a luaitear thuas.

([91]) Féach Roinn 3.1.1.2.

([92]) Féach aithris 131.

([93]) Airteagal 14 den CDSP.

([94]) Foráiltear freisin in Aguisín 14 a ghabhann leis an gconradh "*mar chomaoin ar rannpháirtíocht SMABT i maoiniú bhonneagar an aerfoirt, geallann an lamháltóir comhroinnt brabúis a íoc le SMABT arna ríomh ar bhonn barrachais brabúsachta i gcomparáid leis an ráta toraidh inmheánach réamh-mheasta. de 10%*".

([95]) De réir aguisín 14 den CDSP, spreagtar an ceart chun brabús a chomhroinnt i mbliain (n) má tá an glantoradh dearfach, má tá an glantoradh carnach do bhlianta (1) go (n) deimhneach agus an ráta toraidh inmheánaigh. dá bhrí sin ríomhtar níos mó ná 10%. Tá an dreasacht socraithe ag 50% den bhrabúsacht barrachais.

([96]) Iarscríbhinn 14 den CDSP.

(162) Ina theannta sin, thángthas ar an gcinneadh an lamháltas maidir le riaradh aerfort Beauvais a tharmligean d'fhonn a bhronnadh ar an toscaire an sannachán a bhain le tógáil, cothabháil agus oibriú na dualgais aerfort Beauvais, agus oibriú an naisc bus idir Páras agus aerfort Beauvais mar aon le clár infheistíochcta a stiúradh chun infreastruchtúir tráchtála aerfort Beauvais a fhorbairt (aithris (19)). Bhí cuspóir tráchtála mar sin ag na sannacháin seo go foriomlán agus i bprionsabal. Is mar an gcéanna é le cuspóirí arna moladh ag an SMABT, ceann díobh ach go háirithe a bhain leis an trácht tráchtála a fhorbairt de réir íosmhéid an chumais arna údarú ag an dlí (féach aithris (167)).

(163) Fágann sin go gcaithfear a anailísiú de réir phrionsabail MEOP an bhfuil buntáiste roghnaitheach ann arna bhronnadh i gcomhthéacs Chlár 3.

(164) Mar a tugadh le fios in aithris 159, bhí fóirdheontais Chlár 3 ina chuid de thacar conarthach a raibh SMABT tar éis nós imeachta do ghlao ar thairiscintí a eagrú dó. Dá bharr sin, d'fhonn a fhíorú ar bhronn na fóirdheontais seo buntáiste ar SAGEB nach mbeadh ar fáil dó faoi choinníollacha an mhargaidh, ní mór don Choimisiún a anailísiú ar stiúradh an nós imeachta um ghlao ar thairiscintí, faoina raibh sé i gceist go n-íocfaí fóirdheontais dá mbeadh gá leo, de réir phrionsabail MEOP.

(165) Is ceart a mheabhrú nuair atá sé i gceist na sochair a bhaineann le seirbhísí ag na húdaráis phoiblí a fháil, caithfear é sin a dhéanamh de réir na rialacha maidir le bronnadh an mhargaidh phoiblí arna bhforáil ag an dlí a thagann ón Aontas. Sa chás seo, meastar de ghnáth gur leor nós imeachta den sórt sin do ghlao ar thairiscintí arna stiúradh, is dócha, roimh ré trí cheannach seirbhísí ag údarás poiblí ó Bhallstát, chun a fhágáil as an áireamh go mbeadh Ballstát in ann buntáiste a dheonú ar an soláthróir, an gnóthas arna cheapadh, nach bhfaigheadh sé murach sin i gcoinníollacha normálta an mhargaidh ([97]). Is amhlaidh atá i bprionsabal nuair a dheonaítear lamháltas chun aerfort a oibriú mar ghnó tráchtála de bhun nós imeachta don ghlao ar thairiscintí, a bheidh comhthráthach, trédhearcach, neamhidirdhealaitheach, gan choinníoll, agus ag teacht le prionsabail CFAE maidir le margaí poiblí, chomh fada is a bhaintear úsáid as critéir chuí chun an ceannaitheoir nó an díoltóir a roghnúlena ([98]) n-áiritheofaí oibreoir príobháideach a bheadh suite sna tosca céanna leis an SMABT.

(166) Ní mór don nós imeachta do ghairm ar thairiscintí bheith *sa chéad dul síos* comhthráthach, d'fhonn seans a thabhairt do na tairgeoirí leasmhara go léir a shásaíonn na coinníollacha riachtanacha páirt a ghlacadh sa phróiseas. Ní mór don ghairm ar thairiscintí *freisin* bheith trédhearcach, d'fhonn seans a thabhairt do na hiarrthóirí leasmhara go léir bheith curtha ar an eolas go cuí i mbealach comhionann ag gach staid den nós imeachta. *Ar an tríú dul síos*, chun deimhin a dhéanamh de go mbeidh an oibríocht de réir choinníollacha an mhargaidh, níl aon dul as ach caitheamh leis na tairgeoirí go léir i mbealach neamhidirdhealaitheach ag gach staid den phróiseas agus breith a thabhairt ar bhonn critéir oibiachtúla roghnaithe agus aitreabúideachta a bheidh socraithe roimh don phróiseas bheith lainseáilte.

(167) Is leir ó na sonraí a chuir an Fhrainc i láthair gur foilsíodh an nós imeachta do ghlao ar thairiscintí in irisí oifigiúla d'fhógraí dlíthiúla, go háirithe in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh*, agus chomh maith in iris do speisialtóirí. Foráladh ag na rialacha comhairliúcháin ([99]) in airteagal 3.3 díobh gurbh iad seo a leanas na cuspóirí a bhí ag SMABT:

— an trácht a fhorbairt laistigh de theorainn de 21 000 gluaiseacht tráchtála in aghaidh na bliana suas go híosmhéid arna shocrú ag an bPlean um Neamhchosaint ar an Torann, suas go 2012,

— na cúltacaíochtaí geilleagracha a fhorbairt i dtéarmaí na fostaíochta dírí agus neamhdhírí nasctha le hoibriú an ardáin agus ó thaobh na turasóireachta agus criosanna gníomhachta de,

— riaradh an aerfoirt a chomhcheangal i gcomhthéacs plean comhshaoil, a bhí á leagan amach.

([97]) Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Bealtaine 2020, *easyJet Airline Co. Ltd.*, T-8/18, EU:T:2020:182, pointe 201.

([98]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1), den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, C/2016/2946 (JO C 262, 19.7.2016, lch. 1), pointe 89 den dlí-eolaíocht a luadh.

([99]) Féach na rialacha comhairliúcháin, caibidil 7.

(168) Foráladh chomh maith le hAirteagal 7 de na rialacha comhairliúcháin go ndéanfaí tairiscintí na n-iarrthóirí a bhí páirteach sa ghlao ar thairiscintí i gcomhair tharmligean na seirbhíse poiblí d'oibriú ardán aerfort Beauvais a luacháil ar bhonn na gcritéar seo a leanas:

— nádúr agus caighdeán na modhanna feidhmíochta i gcomhair eagrú agus oibriú an aerfoirt (bainistíocht, acmhainní daonna, oibriú na seirbhíse feithicle inneall-ghluaiste, riachtanais na forbartha inbhuanaithe),

— geilleagar fhoriomlán oibriú an aerfoirt agus na caidrimh airgeadais idir an SMABT agus an toscaire, agus

— caighdean an chláir infheisíochta.

(169) Tá sé tugtha faoi deara ag an gCoimisiún go raibh rochtain chomhionann ag na hiarrthóirí ar an-chuid sonraí agus doiciméad lenar áiríodh, ach go háirithe, tionscadal an chonartha agus a iarscríbhinní mionsonraithe, na heilimintí a bhí bainteach le cuntasaíocht an CCIO faoin gcoinbhinsiúin lamháltais a tugadh chun críche in 2002 leis an Stát ([100]), an liosta d'earraí a bheadh curtha faoi chúram an toscaire, na táblaí amúchta a bhí ann inar léiríodh a staid, na conarthaí seirbhíse aerfoirt a bhí i bhfeidhm, leagan comhdhlúite an chonartha arna thabhairt chun críche idir an SMABT agus an CCIO a bhain le hoibriú an naisc bus agus sonraí geilleagracha agus airgeadais an oibrithe seo, mar aon leis an liosta den phearsanra faoi thionchar ag oibriú an aerfoirt agus an iliomad sleachta as na rialacha infheidhme i leith an aerfoirt (an plean um neamhchosaint ar an torann, diagnóisis comhshaoil, gabhadh ag na póilíní, rialacha maidir le hoibriú, etc.). Cuireadh ar aghaidh sainchomhad comhairliúcháin na ngnóthas i bhfoirm leictreonach agus bhí na hiarrthóirí in ann ceisteanna a chur i bhfoirm leictreonach laistigh den spriocdháta do na tairiscintí a chasadh ar ais. Cuireadh *seomraí sonraíochta* ar fáil chomh maith do gach aon iarrthóir chun na sainchomhaid a cheadú i mbealach fisiceach i láithreacha SMABT agus eagraíodh cuairt ar an suíomh ar na háiseanna aerfoirt i gcomhair gach aon iarrthóra.

(170) Nótálann an Coimisiún gur dhearbhaigh na dlínsí riaracháin náisiúnta, a raibh dhá atreorú réamhchonarthach os a gcomhair ó dhá iarrthóir as measc na n-iarrthóirí a briseadh, na heilimintí seo, agus gur thug siad breithiúnas chomh maith gur urramaigh an nós imeachta i gceist na spriocdhátaí réasúnta chun na hiarrthóireachtaí a lóisteáil agus chun na tariscintí a chasadh ar ais ([101]). Rud is mó ná sin arís, tháinig na dlínsí seo ar an tátal gur urramaigh rollú amach an nós imeachta prionsabal na déileála comhionainne maidir le conarthaí poiblí agus an trédhearcacht. Deireann an Coimisiún mar fhocal scoir gur chuir an nós imeachta ar cumas líon cuíosach mór de na hiarrthóirí (cúig) tairiscint a chasadh ar ais agus fios acu faoi na critéir roghnúcháin maidir leis na tairiscintí agus faoi na cuspóirí a raibh SMABT ag díriú orthu.

(171) Stiúradh mar sin an nós imeachta i gceist ar bhonn comhthráthach, trédhearcach, neamhidirdhealaitheach.

(172) Ar a shon sin, meabhraíonn an Coimisiúngurb amhlaidh, i dtéarmaí na gcritéar a bhaineann le neamhchoinníollachas na gairme ar thairiscintí, nuair a cheannaíonn comhlachtaí poiblí eilimintí gníomhacha, earraí nó seirbhísí, ní mór do gach aon choinníoll ar leith a bhaineann leis an ngairm ar thairiscintí bheith neamhidirdhealaitheach agus bainteach le cuspóir agus aidhm an chonartha go dlúth agus go hoibiachtúil. Ní mór go ligfeadh na coinníollacha seo don tairiscint is buntáistí ó thaobh na geilleagrach de bheith ar aon dul leis an bpraghas ar an margadh. Caithfidh na critéir mar sin bheith cinnte i mbealach a chumasaíonn nós imeachta do ghairm ar thairiscintí a bhíonn i ndáiríre iomaíoch, a fhaightear mar thoradh air an méid a bhraitheann an tairgeoir rathúil bheith ina bhrabús normálta, gan a thuilleadh. Go coincréideach, tugann sin le tuiscint go bhfuil gá le gairmeacha ar thairiscintí a leagann béim mhór ar "phraghas" comhdhéanta na tairisceana, nó atá oiriúnach i mbealach eile chun an iomaíocht a éascú ([102]).

([100]) Áiríodh ar na heilimintí seo ach go háirithe na buiséid a bhí curtha i gcrích, an buiséad bunaidh de 2007, anailís ag painéal neamhspleách saineolaithe dar dáta Lúnasa 2007 a chuir ar fáil faisnéis nuashonraithe faoi shonraí geilleagracha agus airgeadais maidir leis an lamháltas, na heilimintí éighníomhacha agus gníomhacha sna cláir comhardaithe, na punanna fioscacha, na táblaí den amúchadh nó arís cothromaíochtaí na dtiomantas airgeadais.

([101]) Féach breithiúnais dar dáta 25 Feabhra 2008 (n°0800277) agus dar dáta 17 Márta 2008 (n°,0800506) ó Bhinse riartha Amiens.

([102]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na "Státchabhrach" dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, pointe 96.

(173) Tugann an Coimisiún faoi deara nach raibh na critéir do roghnú an dtairiscintí ordlathach, ná costáilte. Ní raibh i ndáiríre tábhacht gach ceann de na critéir cinnte ag an SMABT, rud a bhronn buntáiste mór go leor air sa roghnúchán tairiscintí. Dá réir sin, más rud é go raibh geilleagar ginearálta an chonartha go sonrach i measc na gcritéar a chuir an SMABT san áireamh, ní fhéadfaí a rá gur leag rialaithe an chomhairliúcháin béim níos mó i bprionsabal ar an gcritéar seo má mar a leag siad ar na critéir eile. Mar thoradh air sin, caithfidh an Coimisiún a fhíorú ar bhronn an nós imeachta, sna tosca sin, buntáiste geilleagrach ar an SAGEB nach bhfaigheadh sé faoi ghnáthchoinníollacha an mhargaidh.

(174) Ar an gcéad dul síos, tugann an Coimisiún faoi deara gurb amhlaidh, as measc na gcúig iarrthóir a ceadaíodh dóibh tairiscint a chur i láthair, gur éirigh ceann amháin díobh as i gcaitheamh an phróisis, agus gur chuir dhá cheann díobh i láthair tairiscintí nár thug aird ar na coinníollacha airgeadais a bhí leagtha síos ag an SMABT. Mar shampla, maidir leis an ngrúpa GTS, dheimhnigh an coimisiún tarmligin seirbhíse poiblí a bhí i bhfeighil anailís na dtairiscintí nár chuir an grúpa seo eolas ar fáil maidir leis na nithe a bhain leis an mbrabúsacht réamheasta; níor ionsamhlaíodh a chumas féinmhaoinithe (gan aon ionchasú den chumas maoinithe as a acmhainn féin), níor cuireadh ar aghaidh an t-ionsamhlú de na táillí réamheasta agus de chomhroinnt an bhrabúis agus ní raibh a mhodh maoinithe dá infheistíochtaí sainithe ag an ngrúpa. Cúrsaí airgeadais mar sin a thug ar an SMABT dhá thairiscint a dhiúltú ag céim na hanailíse agus an próiseas caibidlithe a thionscnamh leis an dá thairiscint a bhí fágtha.

(175) Bhí na tairiscintí atá casta ar ais chuig SMABT ag an ngrúpa Vinci Airport, ar thaobh amháin, agus ag an ngrúpa CCIO-Veolia, ar an taobh eile, bunaithe, an dá cheann díobh, ar an iliomad athróg i dtéarmaí an líon gluaiseachtaí tráchta a bhí údaraithe i gcomhthéacs an Phlean um Neamhchosaint ar an Torann atá infheidhme ag aerfort Beauvais. I gcaitheamh na caibidlíochta, d'éiligh an SMABT chomh maith ar an dá thairgeoir tairiscint a lóisteáil a bheadh bunaithe ar chás tagartha a chuirfeadh teorainn leis an líon gluaiseachtaí tráchta ag 21 000 don ghrúpa, fad a mhairfeadh an conradh, d'fhonn an Plean um Neamhchosaint ar an Torann a chomhlíonadh.

(176) Ó thaobh an airgeadais de, tá curtha i láthair ag an ngrúpa Vinci Airport tairiscint ina bhfuiltear ag súil le táillí réamheasta oibrithe a measadh ag 40 milliún EUR é ar fad bunaithe ar thorthaí an oibrithe, le clár infheistíochta de 70 milliún EUR gan fóirdheontas ón SMABT. Maidir leis an ngrúpa CCIO-Veolia Transport, bhí an tairiscint ag súil le cuid sheasta de tháillí oibrithe de 10,8 milliún EUR a bhféadfaí 5 millions EUR de chomhroinnt an bhrabúis a chur leis, agus clár infheistíochta de 68,2 milliún EUR agus fóirdheontas de 14,5 milliún EUR san áireamh ann.

(177) De réir na Fraince, má tá cuma níos suimiúla féin ar thairiscint Vinci Airport a priori, tá sé bunaithe mar sin féin ar thuiscintí dóchasacha nach bhfuil róchríonna i gcomparaid leis na meastacháin tráchta a shamhlaíonn an grúpa CCIO-Veolia, go háirithe maidir leis an teorainn le líon na ngluaiseachtaí arna leagan síos ag an reachtaíocht náisiúnta (an Plean um Neamhchosaint ar an Torann). Dá réir sin, bhí táillí réamheasta an ghrúpa Vinci Airport ag brath go heisiach ar na meastacháin mhóra seo, nach raibh cuid sheasta san áireamh iontu, rud a bhí contrártha le tairiscint an CCIO-Veolia; sa bhealach seo, ó thaobh an airgeadais de, b'fhéidir go mbeadh cuma níos réasúnta, críonna ar an tairiscint seo, cé nach bhfuil sé chomh maith le tairiscint Vinci Airport, dar le hinfheisteoir a bheadh fonn air, de réir na dea-chomhairle, a bhrabúsacht airgeadais a ráthú.

(178) Deir an Coimisiún, leis sin, go mbeadh tairiscint an ghrúpa CCIO-Veolia brabúsach i gcónaí i gcomhair an SMABT. Go deimhin, measadh luach an fhóirdheontais a bhí an SMABT ag dréim leis, glan ón gcuid a bheadh ag gabháil le hinfheistíochtaí ceannasacha (féach aithris 131), ag 4,3 milliún EUR ([103]), fad is a bhí tairiscint an ghrúpa CCIO-Veolia ag dréim le híocaíocht ar a laghad le SMABT de chuid sheasta de 10,8 milliún EUR, rud a ráthódh corrlach brabúis don SMABT.

(179) Trí phlé dar dáta 25 Feabhra 2008, shann an SMABT an conradh lamháltais don ghrúpa CCIO-Veolia, a b'fhacthas dó go raibh sé ar an "*tairiscint ba shuimiúla sa mhéid gurb é ab fhearr a bhí in ann a chinntiú go ndéanfaí forbairt rialaithe ar an aerfort a urramódh an comhshaol i bhfianaise gheilleagar ginearálta an chonartha*". Dá réir sin, d'urramaigh SMABT na coinníollacha arna gcur ar bun ag na rialacha comhairliúcháin, a bhí ar eolas roimh ré ag na hiarrthóirí a bhí ag glacadh páirt sa phróiseas, chun bheith mar bhonn faoina rogha.

(180) I bhfianaise na n-eilimintí seo, tháinig an Coimisiún ar an tátal gur dheimhnigh tairiscint an ghrúpa CCIO-Veolia arna choimeád ag an SMABT brabúsacht airgeadais don SMABT, agus dá bhrí sin, ní raibh sé de thoradh air buntáiste geilleagrach a bhronnadh ar an ngrúpa CCIO-Veolia (a tháinig chun bheith mar an SAGEB ina dhiaidh sin) de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

([103]) Suim shealadach is ea an tsuim seo a mbeadh a leithéid ag teacht le plean infheistíochta atá san áireamh san CDSP.

(181) Bíodh is go raibh an fóirdheontas de 4.3 milliún EUR ina chuid den idirbheart a tugadh chun críche idir an grúpa CCIO-Veolia (a tháinig chun bheith mar an SAGEB ina dhiaidh sin), tá an Coimisiún tagtha ar an tátal nár Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE an fóirdheontas a leithdháileadh ar Chlár 3.

Roghnaíocht

(182) Nuair a bhraitheann an Coimisiún go bhfuil buntáiste, sa chiall leathan den bhfocal, ag teacht go díreach nó go hindíreach as bheart ar leith, bíonn air a fháil amach, chomh maith, an bhfuil an buntáiste seo ag dul chun tairbhe go sainiúil d'fhiontar amháin nó do líon fiontar. Tá sé mar oibleagáid air, chun an méid seo a dhéanamh, a léiriú, ach go háirithe, go dtugann an beart i gceist difríochtaí isteach idir na fiontair atá, chomh fada is a bhaineann leis an gcuspóir a bhfuiltear ag díriú air, i gcás inchomparáide. Is gá mar sin go mbeifí tar éis an buntáiste a bhronnadh i mbealach roghnaitheach agus go mbeadh an cumas ann fiontair áirithe a fhágáil i staid níos fabhraí ná na fiontair eile ([104]).

(183) Bíonn riachtanas na roghnaitheachta difriúil de réir mar a shamhlaítear an beart i gceist mar réimeas ginearálta cabhrach nó mar chabhair aonair. Sa dara cás seo, is leor an buntáiste geilleagrach a shainaithint, i bprionsabal, chun an roghnaitheacht a thoimhdiú ([105]).

(184) Sa chás seo, deonaíodh na fóirdheontais infheistíochta go léir i gcomhthéacs na gcoinbhinsiún déthaobhach a caibidlíodh go díreach le gach ceann d'oibreoirí rathúla an aerfoirt i bhfoirm cabhrach aonair. Bhí na fóirdheontais seo roghnaitheach mar sin ina bhfabhar.

An riosca go rachfaí i gcion ar mhalartuithe i measc Ballstát agus ar an tráchtáil laistigh den Aontas

(185) Go ginearálta, nuair a threisíonn buntáiste arna bhronnadh ag Ballstát staid fiontair i gcomparáid fiontar eile atá in iomaíocht lena chéile i margadh ar leith den Aontas, caithfear a mheas go bhfuil na malartuithe idir Ballstáit faoi thionchar an bhuntáiste sin. Cuireann an Coimisiún i gcuimhne go bhfuil na haerfoirt in iomaíocht lena chéile i gcomhair riaradh infreastruchtúir na n-aerfort, na haerfoirt áitiúla agus réigiúnacha san áireamh. Is féidir, dá bhrí sin, go saobhfadh maoiniú poiblí aerfoirt an iomaíocht sna margaí oibrithe infreastruchtúr aerfoirt.

(186) Sa chás seo, tá aerfort Beauvais in iomaíocht le haerfoirt náisiúnta eile (mar shampla Paris-Roissy). Ós rud é go raibh sé mar thionchar ag na cúnaimh infheistíochta i gceist gur threisigh siad staid an aerfoirt sin i gcomparáid le staid na n-aerfort eile seo bhí an baol ann go ndéanfaidís an iomaíocht a shaobhadh. Ós rud é go bhfuil margadh sochair na n-aerfort ina mhargadh oscailte don iomaíocht laistigh den Aontas, bhí an baol ann chomh maith go rachadh na ranníocaíochtaí i gcion ar na malartuithe idir na Ballstáit.

8.1.1.2. Deontais oibriúcháin

Gníomhaíocht eacnamaíoch

(187) I bhfianaise na n-eilimintí atá léirithe in aithrisí 126 go 128, tagann an Coimisiún ar an tátal gur bhain an fóirdheontas de 68 000 EUR arna dheonú don CCIO in 2002 ag Stiúrthóireacht ghinearálta na heitlíochta sibhialta le gníomhaíocht atá mar shainchumas ag an údarás poiblí. Mar atá léirithe ag an bhFrainc, deonaíodh an fóirdheontas seo d'fhonn na híocaíochtaí airgeadais a mhaoiniú a bhí mar thoradh ar an mbeart eisceachtúil gur ardaíodh ráta cuardaigh bhagáiste láimhe na bpaisinéirí ó 25 % go 50 %, beart a chuir an Stát i bhfeidhm tar éis ionsuithe 11 Meán Fómhair 2001, rud a léiríonn cuspóir slándála a bhaineann le húdarás poiblí an Stáit, agus nach bhfuil, dá bhrí sin, ina ghníomhaíocht gheilleagrach ([106]).

(188) Ina theannta sin, bhí an beart seo cláraithe i réimeas cabhrach a bhí beartaithe do na haerfoirt tuaithe go léir in aicme 3, agus bhí sé mar sin ar fáil do na haerfoirt go léir a bhí san aicme chéanna le haerfort Beauvais tráth an deonaithe ([107]). Dá bhrí sin, ní raibh sé mar thoradh ar an bhfóirdheontas seo gur chruthaigh sé idirdhealú.

([104]) Breithiúnas ón mBinse dar dáta 13 Nollaig 2018, *Ryanair DAC*, T-53/16, EU:T:2018:943, pointe 162.
([105]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 4 Meitheamh 2015, *MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, pointe 60.
([106]) Féach aithris 129.
([107]) https://www.senat.fr/rap/l02-068-318/l02-068-31827.html#toc310.

(189) Is gá glacadh le hargóint na Fraince gur bhain cuid amháin de na réamhíocaíochtaí arna ndeonú ag seirbhís ghinearálta an CCIO do sheirbhís an aerfoirt le húdarás poiblí. Go deimhin, roimh 12 Nollaig 2000, dáta an bhreithiúnais ón gCúirt Bhreithiúnais *Aéroports de Paris*, d'fhéadfaí oibriú agus tógáil infreastruchtúr an aerfoirt a mheas mar ghníomhaíochtaí a bhain le sainchumais na n-údarás poiblí, sa chaoi nár fhéad an Coimisiún amhras a chur, ar bhonn Airteagal 107 CFAE, ar chúnaimh a deonaíodh roimh an dáta sin i gcomhair mhaoiniú agus oibriú infreastruchtúr an aerfoirt ([108]). Dá bhrí sin, ní féidir na réamhíocaíochtaí arna ndeonú ag seirbhís ghinearálta an CCIO do sheirbhís an aerfoirt roimh 12 Nollaig 2000 a mheas mar bheith ina gcúnaimh de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE. Caithfidh an Coimisiún, áfach, a chinneadh an raibh na réamhíocaíochtaí ón Státchiste arna ndeonú in 2001, 2002 agus 2004 ina gcunaimh den sórt sin.

Buntáiste geilleagrach a bheith ann

(190) D'fhonn a mheasúnú cibé acu an chabhair do ghnóthas é beart Stáit, is gá a chinneadh an mbaineann an gnóthas i dtrácht leas as buntáiste eacnamaíoch a chuireann cosc air costais a íoc a bheadh air a acmhainní airgeadais féin a ualach de ghnáth nó an bhfuil buntáiste eacnamaíoch aige nó nach bhfuil. buntáiste nach mbeadh aige faoi ghnáthchoinníollacha an mhargaidh. Déantar an measúnú seo i bprionsabal trí chur i bhfeidhm phrionsabal an MEOP.

Deontais infheistíochta

(191) Sa chéad áit, tugann an Coimisiún faoi deara maidir leis na fóirdheontais de 2 005 EUR agus de 1 600,10 EUR a fuair an CCIO, ón lárionad náisiúnta do leagan amach struchtúr don oibriú talmhaíochta (in 2005) agus ó chumann riarachán an chiste chun daoine faoi mhí chumas a chuimsiú, faoi seach, gurb ionann iad agus aisíocaíocht de chuid de ranníocaíochtaí an CCIO a mheas an dá chomhlacht sin a bheith iomarcach. Dá bhrí sin, níor chlúdaigh na haisíocaíochtaí seo costais a bheadh ar an CCIO iad a thabhú de ghnáth, agus dá réir sin, níor bhronn siad buntáiste geilleagrach air.

(192) Maidir leis na fóirdheontais de 30 490 EUR (2002-2003) agus de 5 829,49 EUR (2005) arna n-íoc faoi seach ag Roinn an Oise agus ag baile Tillé, deimhníonn an Coimisiún, ar bhonn na sonrasc agus na gcruthúnas arna gcur ar fáil ag údaráis na Fraince, gurb ionann na fóirdheontais seo agus íocaíocht i leith na sochar a tháinig le seirbhís aerfoirt an CCIO agus a chuaigh chun tairbhe an dá eintiteas poiblí seo.

(193) Tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil sé d'oibleagáid roinn an Oise an turasóireacht a chur chun cinn de bhun reachtaíocht náisiúnta ([109]). Is mar an gcéanna é leis na líonraí fuíolluisce a nascadh le chéile, rud a bhaineann le freagracht na gcomún ([110]). Dá bhrí sin, ní ionann na táillí seo agus gnáthchostais a bhaineann le riaradh an aerfoirt agus ní gá don CCIO iad a íoc.

(194) Ar an dara dul síos, nótálann an Coimisiún gurbh ionann na haisíocaíochtaí i ndáiríre agus caiteachais a thabhaigh an CCIO chun na sochair thuasluaite a bhaint amach, sa slí nár róchúitíodh an CCIO agus nár bhain sé mar sin tairbhe as buntáiste geilleagrach agus é ag fáil na bhfóirdheontas sin.

(195) Ós rud é nach bhfuil critéar an bhuntáiste gheilleagraigh sásaithe sa chás seo, measann an Coimisiún nach ionann na fóirdheontais oibrithe a shamhlaítear sa bhfo-alt seo a deonaíodh do sheirbhís aerfoirt an CCIO agus Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

([108]) Pointí 28-29 de Threoirlínte 2014.

([109]) Féach ach go háirithe airteagal L.1111-4 den Chód ginearálta de na comhranna críche.

([110]) Forálann airteagal L2224-8 den Chód ginearálta de na comhranna críche "*les communes prennent obligatoirement en charge les dépenses relatives aux systèmes d'assainissement collectif, notamment aux stations d'épuration des eaux usées et à l'élimination des boues qu'elles produisent, et les dépenses de contrôle des systèmes d'assainissement non collectif*". Sa chás seo chuir an CCIO i gcrích oibreacha a bhain leis an líonra comhranna (nascadh na bpailliún leis an líonra comhranna) a bhí mar dhualgas chomh maith ar chomún Tillé.

Na réamhíocaíochtaí a dheonaigh seirbhís ghinearálta an CCIO don tseirbhís aerfoirt

(196) Mar a tugadh le fios in aithris 140, measúnaítear an raibh buntáiste ann i bprionsabal i bhfianaise phrionsabal MEOP. Nótálann an Coimisiún ar dtús nár agair an Fhrainc an prionsabal seo. Ós rud é go mbaineann na réamhíocaíochtaí i gceist de dheontais ón Státchiste ar an tseirbhís aerfoirt ón CCIO in 2001, 2002, agus 2004, cinnfidh an Coimisiún ar deonaíodh na réamhíocaíochtaí seo de réir choinníollacha an mhargaidh, gan aon amhras ann maidir le hidirghabháil an CCIO (seirbhís ghinearálta) ina cháilíocht mar oibreoir geilleagrach. Go deimhin, bhí seirbhís aerfoirt an CCIO ina chuid dhílis de sheirbhísí an CCIO, agus b'fhéidir go raibh na réamhíocaíochtaí ón Státchiste cosúil le hidirbheart a cuireadh i gcrích laistigh den eintiteas geilleagrach céanna, agus b'ionann é, i bprionsabal, mar sin agus idirbheart a d'fhéadfadh oibreoir geilleagrach a bheadh sa chás céanna le seirbhís ghinearálta an CCIO a ghlacadh chun cabhrú le fochuideachta eile nó le brainse den eintiteas geilleagrach céanna. Ina theannta sin, cúrsaí geilleagracha a spreag na réamhíocaíochtaí seo ón Státchiste, ós rud é go ndearna seirbhís ghinearálta an CCIO idirghabháil chun cabhrú le haerfort de chuid an CCIO aghaidh a thabhairt ar dheacrachtaí airgeadais a bhí aige (féach aithris 46).

(197) Sa chás seo, sonraíonn an Coimisiún gur cuireadh na réamhíocaíochtaí ón Státchiste i gcrích ag ráta nialais, gan aon spriocdháta, fiú nuair a bhí na seirbhísí aerfoirt ag dul trí thréimhse dheacair ó thaobh an gheilleagair de, ag an dáta ar deonaíodh na réamhíocaíochtaí ([111]). Sa tslí seo, ní raibh sách ráthaíochtaí ar fáil don tseirbhís ghinearálta chun bheith ag súil go n-éireodh oibriú an aerfoirt brabúsach agus chun ligean don tseirbhís aerfoirt na réamhíocaíochtaí a aisíoc agus corrlach brabúis a bhaint as ag an am céanna go mba leor é le híoc as an gcaipiteal a theastaigh ó sheirbhís ghinearálta an CCIO. Ina theannta sin, níl le tuiscint as an bhfaisnéis a chuir an Coimisiún ar aghaidh ach plean gnó nó samhail bhuiséadach a ulmhaíodh nó a cuireadh le chéile ag an tseirbhís aerfoirt i gcomhair na seirbhíse ginearálta féachaint leis an riosca a anailísiú a bhain le deonú na réamhíocaíochtaí seo ón Státchiste.

(198) Tagann an Coimisiún ar an tátal mar sin sa chás seo nár cloíodh le prionsabal MEOP agus gur bhronn na réamhíocaíochtaí i gceist buntáiste ar an tseirbhís aerfoirt nach mbeadh le fáil di faoi ghnáthchoinníollacha an mhargaidh.

Na cúnaimh don phlean forbartha turasóireachta

(199) Sa chás seo, bhí sé i gceist leis an bplean forbartha turasóireachta a chuir an SMABT ar bun an turasóireacht áitiúil agus réigiúnach a spreagadh trí chuid de na paisinéirí in aerfort Beauvais a mhealladh chun fanacht i Picardie nó sa Beauvaisis in ionad dul go Páras. Bhí i gceist leis an bplean seo mar sin bearta (tacaí fógraíochta ar shuíomh an aerfoirt, fiosrúcháin i measc na bpaisinéirí, suíomhanna idirlín, pointí faisnéise ag SMABT, etc.) a bheadh dírithe i dtreo fhorbairt turasóireachta Picardie, an Oise agus Beauvaisis. Dá bhrí sin, fiú má bhí an plean forbartha turasóireachta ag brath ar phaisinéirí a bheadh ag gabháil trí aerfort Beauvais, níorbh é SAGEB ábhar na mbeart seo, mar go raibh siad sin dírithe thar rud ar bith eile ar phaisinéirí a bheadh i láthair cheana féin ag aerfort Beauvais, is é sin le rá ar phaisinéirí a bheadh tar éis taisteal chuig Beauvais cheana féin bíodh bearta an phlean forbartha turasóireachta ann nó ná bíodh.

(200) Sonraíonn an Coimisiún sa chás seo gurb amhlaidh, ós rud é go raibh i gceist an turasóireacht áitiúil agus réigiúnach a chur chun cinn, tionscadal a bhí mar dhualgas sa ghnó seo ar na húdaráis phoiblí de bhun an dlí, nach faoi SAGEB a bhí sé, i bprionsabal, na costais a bhain leis an tionscadal sin a ghlanadh mar gurbh é an t-aon tionscadal a bhí aige sin aerfort Beauvais a oibriú agus a riaradh. Nótálann an Coimisiún ina leith seo nach leagann an CDSP aon oibleagáid ar an SAGEB an turasóireacht áitiúil agus réigiúnach a chur chun cinn, seachas ranníocaíocht airgeadais a dhéanamh in aghaidh caiteachais a bhaineann leis na bearta turasóireachta seo agus na meáin is gá a chur ar fáil do na comhlachtaí institúideacha turasóireachta chun ligean dóibh na bearta seo a chur i gcrích (rochtain ar an aerfort, tacaí taispeána, etc).

(201) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún nach raibh sé mar thoradh ag an bplean forbartha turasóireachta arna chur i gcrích ag SMABT go nglanfaí na costais a bheadh ar SAGEB iad a íoc sa ghnáthchás.

(202) Ós rud é nach bhfuil critéar an bhuntáiste gheilleagraigh sásaithe sa chás seo, measann an Coimisiún nach ionann glanadh páirteach an chaiteachais bainteach le cur chun cinn na turasóireachta áitiúla ag SMABT le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

([111]) Féach Tábla 8.

Inleagthacht an Stáit agus aistriú acmhainní poiblí

(203) De réir dlí-eolaíocht sheasmhach, cuimsíonn Airteagal 107(1) CFAE iomlán na cabhrach arna dáileadh i bhfoirm acmhainní an Stáit, gan aon ghá a bheith ann a idirdhealú arbh é an Stát a bhronn an chabhair nó na comhlachtaí poiblí nó príobháideacha a thionscain nó a cheap an Stát chun an chabhair a chur i bhfeidhm. Tá beart arna mhaoiniú ag comhlacht dá leithéid inleagtha mar sin ar an Stát ar an gcúis, go bunúsach, gurb é an Stát a chinn ar an mbeart a chur ar bun, agus gurb é an Stát a shainmhíníonn na coinníollacha faoina n-úsáidtear, faoina riartar agus faoina roinntear na hacmhainní seo.

(204) Is é seirbhís ghinearálta an CCIO a bhí tar éis na réamhíocaíochtaí i gceist ón Státchiste a dheonú sa chás seo. Anois, meabhraíonn an Coimisiún gur measadh na bearta arna nglacadh ag na comhlachais tráchtála agus tionscail mar bhearta a bhí inleagtha ar an Stát agus ag tagairt d'acmhainní an Stait i gcinntí roimhe sin ([112]). Sa chás seo, bhí an CCIO, ag an dáta ar a deonaíodh na réamhíocaíochtaí i gceist, i gcás a bhí cosúil le cás na CCIanna eile a ndearna an Coimisiún staidéar orthu. I bhfianaise ach go háirithe an dlí infheidhme, na gcinntí a glacadh laistigh de na heintitis seo, an coimirce a bhí ag an Stát ar na heintitis seo agus i bhfianaise fhoinse a n-acmhainní ([113]), tháinig an Coimisiún go raibh na réamhíocaíochtaí ón Státchiste inleagtha ar an Stát agus go raibh le tuiscint uathu go n-úsáidfí acmhainní an Stáit.

Roghnaíocht

(205) Is éard a bhí sna ranníocaíochtaí ón Státchiste sa chás seo ná cúnaimh aonair ([114]), a raibh de thoradh orthu fabhraíocht a bheith ann do sheirbhís aerfoirt an CCIO agus aerfoirt eile a bheith thíos leis sin. Ós rud é go raibh na cúnaimh seo arna ndeonú go díreach ag an tseirbhís ghinearálta, i mbealach déthaobhach, is de chineál roghnaitheach iad dá réir sin ([115]).

An riosca go rachfaí i gcion ar mhalartuithe i measc Ballstát agus ar an tráchtáil laistigh den Aontas

(206) Ar na cúiseanna a nochtar leis na haithrisí 185 agus 186, measann an Coimisiún go raibh de thoradh ar na ranníocaíochtaí ón Státchiste go ndeachaigh siad i gcion ar an tráchtáil laistigh den Aontas agus ar mhalartuithe i measc Ballstát.

8.1.1.3. Conclúid maidir le cabhair a bheith ann

(207) Tagann an Coimisiún ar an tátal go raibh na fóirdheontais infheistíochta go léir, seachas iad siúd atá i gceist in aithris (131) agus iad siúd a deonaíodh ar SAGEB mar a luaitear in aithrisí 131 agus 181, ina Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(208) Tagann an Coimisiún ar an tátal chomh maith go raibh na ranníocaíochtaí ón Státchiste arna ndeonú ag seirbhís ghinearálta an CCIO in 2001, 2002 agus 2004 do sheirbhís aerfoirt an CCIO ina Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(209) I gcodarsnacht leis sin, ní hionann na fóirdheontais oibrithe dar luach iomlán 107 924 EUR, na ranníocaíochtaí ón Státchiste arna ndeonú roimh an 12 Nollaig 2000 agus glanadh páirteach an chaiteachais bainteach le cur chun cinn na turasóireachta ag SMABT, le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

([112]) Féach Cinneadh (AE) 2016/633, aithrisí 255 go 274, a dheimhnigh mar shampla Binse i stopadh an 13 Nollaig 2018, Ryanair c/Commission, ECLI:EU:T:2018:943.

([113]) Go deimhin, a luaithe a dheonaigh an CCIO na réamhíocaíochtaí thuasluaite, bhí na comhlachais tráchtála agus tionscail ina mbunaíochtaí poiblí arna gcur ar bun ag an dlí, arna riaradh ag stiúrthóirí fiontar arna dtoghadh ag an Stát, agus ag feidhmiú faoina choimirce. Ina theannta sin, sa mhéid go raibh siad ina gcomhlachtaí idirmheánacha den Stát, agus go raibh siad mar sin ina n-údaráis phoiblí den Stát, bhí siad infheistithe le misin gur díol suime ginearálta iad ag an dlí. Ina theannta sin, samhlaíodh le hairteagal L710-1 de Chód na tráchtála reatha a bhí i bhfeidhm ag an dáta ar deonaíodh na cúnaimh, modúlachtaí airgeadais a bhí sainiúil do na comhlachais tráchtála agus tionscail, a raibh a n-acmhainní comhdhéanta chomh maith as fálta fioscacha ach go háirithe (an cháin do chostais na gcomhlachas tráchtála agus tionscail arna bunú le hairteagal 1600 den Chód ginearálta cánacha reatha a bhí i bhfeidhm), as fóirdheontais nó arís as acmhainní a thagann as gníomhaíochtaí foirmithe agus riartha infreastruchtúr iompair.

([114]) Féach aithris 183.

([115]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 4 Meitheamh 2015, *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, pointe 60.

8.1.2. *Dlíthiúlacht na cabhrach*

(210) I dtéarmaí Airteagal 108(3) CFAE, "cuirtear an Coimisiún ar an eolas, ag am úsáideach chun a thuairimí a chur i láthair, maidir le tionscadail a bhfuil de chlaonadh acu cúnaimh a thionscnamh nó a mhodhnú. Ní féidir leis an mBallstát lena mbaineann na bearta fortheilgthe a chur i bhfeidhm, sula mbeidh an nós imeachta seo tugtha go dtí cinneadh deiridh. ".

(211) Sa chás reatha, níor fógraíodh ceann ar bith de na bearta i gceist chuig an gCoimisiun. Dá bharr sin, tá siad ina gcabhair neamhdhleathach.

8.1.3. *Comhoiriúnacht na cabhrach leis an margadh inmheánach*

(212) An chabhair don infheistíocht agus don fheidhmiú a shainaithnítear le haithrisí 207 agus 209 agus a íocadh le hoibreoirí aerfort Beauvais i ndiaidh a chéile, Státchabhair atá sa chabhair sin de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE. Ní mór a gcomhoiriúnacht leis an margadh inmheánach a luacháil i bhfianaise na n-eisceachtaí i gceist le hAirteagal 107(3) CFAE.

(213) Samhlaítear le hAirteagal 107(3) CFAE eisceachtaí áirithe ón riail ghinearálta a meastar dá reir nach bhfuil an Státchabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Is féidir na cúnaimh don infheistíocht agus don fheidhmiú i gceist ach go háirithe a luacháil ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE, lena bhforáiltear go "*les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun*" is féidir iad a mheas mar comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Tairgeann Treoirlínte 2014 maidir le hearnáil na heitlíochta comhthéacs i bprionsabal chun a mheasúnú an féidir na cúnaimh don infheistíocht agus don fheidhmiú a dhearbhú mar chúnaimh atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcomhréir le hAirteagal 107(3)(c) CFAE.

(214) I leith na cabhrach don infheistíocht, samhlaítear le pointe 173 de Threoirlínte 2014 "gurb amhlaidh, i gcomhréir lena cumarsáid maidir le cinneadh na rialacha infheidhme i leith na Státchabhrach neamhdhleathaí, i gcas cabhair neamhdhleathach don infheistíocht arna ndeonú d'aerfoirt, go gcuirfidh an Coimisiún i bhfeidhm na rialacha in úsáid ar dháta an deonaithe. Dá bhrí sin, ní chuirfidh sé i bhfeidhm na prionsabail atá leagtha amach sna treoirlínte reatha i leith cúnaimh neamhdhleathacha don infheistíocht arna ndeonú ar aerfoirt roimh an 4 Aibreán 2014". I leith na cabhrach don infheistíocht arna ndeonú roimh an 4 Aibreán 2014, cuirfidh an Coimisiún i bhfeidhm mar sin Treoirlínte 2005, ar an mbonn go raibh éifeacht acu siúd ó 9 Nollaig 2005 i gcomhréir leis an gcéad alt de phointe 85 de na treoirlínte céanna. Maidir leis na cúnaimh don infheistíocht arna ndeonú roimh an 9 Nollaig 2005, nach raibh aon chritéir shainiúla comhoiriúnachta ann ina leith, measúnóidh an Coimisiún a gcomhoiriúnacht trí dhul i muinín Airteagal 107(3)(c) CFAE go díreach, agus a chleachtadh cinnteoireachta á chur san áireamh aige chomh maith. Ós rud é gur comhdhlúthaíodh é siúd le Treoirlínte 2005, is gá na cúnaimh don infheistíocht arna ndeonú roimh an 9 Nollaig 2005 a mheasúnú chomh maith i bhfianaise na gcritéar atá sainmhínithe i dTreoirlínte 2005.

(215) Maidir leis na cúnaimh don infheistíocht arna ndeonú in 2007, déanfar a gcomhoiriúnacht a mheasúnú mar sin trí Threoirlínte 2005 a chur i bhfeidhm.

(216) Chomh fada lena mbaineann leis an gcabhair don fheidhmiú, samhlaítear le pointe 172 de Threoirlínte 2014 go mbeadh feidhm ag na prionsabail arna leagan amach iontu sin i ngach gnó a bheadh bainteach le cabhair neamhdhleathach don fheidhmiú arna mbronnadh ar aerfoirt, fiú má deonaíodh an chabhair roimh 4 Aibreán 2014 agus tosach na tréimhse trasdultaí. Ós rud é nár fógraíodh na bearta i gceist sular deonaíodh iad, is cúnaimh neamhdhleathacha iad. Cuirfidh an Coimisiún Treoirlínte 2014 i bhfeidhm chun comhoiriúnacht na ranníocaíochtaí ón Státchiste a mheasúnú.

8.1.3.1. Cúnaimh i gcomhair infheistíochta

Infheidhmeacht Threoirlínte 2005

(217) Is léir ó phointe 53 de Threoirlínte 2005 nár bhain na cúnaimh go léir arna leithdhdáileadh ar mhaoiniú an aerfoirt le Roinn 4 de Threoirlínte 2005. Is gá, ach go háirithe, na cúnaimh arna ndeonú ar mhaithe le gníomhaíochtaí tráchtala a stiúradh nach raibh nasctha go díreach le croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt a mheasúnú i bhfianaise na rialacha earnála agus cothrománacha a bhaineann. Ina theannta sin, de réir pointe 54 de Threoirlínte 2005, tá feidhm ag na treoirlínte seo i leith ghníomhaíochtaí an aerfoirt ar fad, cé is moite de thascanna slándála, den rialú eitlíochta, agus de gach gníomhaíocht eile a bhaineann le freagracht Ballstáit i gcomhthéacs a shainchumas mar údarás poiblí.

(218) Tá na critéir comhoiriúnachta do na cúnaimh don infheistíocht i gcomhair maoinithe infreastruchtúr aerfoirt leagtha amach ag Roinn 4.1 de Threoirlínte 2005. Is iad na hinfheistíochtaí ar tugadh fúthu chun infreastruchtúir agus trealamh aerfoirt sa chiall cheart (rúidbhealaí, críochfoirt, tarmacanna, turas rialaithe eitlíochta) nó tacaíocht dhíreach (suiteálacha in aghaidh dóiteáin, trealamh slándála agus sábháilteachta) a thógáil agus iad sin amháin atá incháilithe do na cúnaimh i gcomhthéacs an ailt seo ([116]). Baineann na cúnaimh atá nasctha le seirbhísí aerfoirt a ghabhann in éineacht leis an iompar eitlíochta a chur ar fáil le Roinn 4.3 de Threoirlínte 2005 (fóirdheontais do sheirbhísí aerfoirt).

(219) I gcomhthéacs Chlár 1, tá an Coimisiún tar éis na hinfheistíochtaí ar fad a baineadh amach a aicmiú mar seo a leanas:

Tábla 11

Cineál infheistíochtaí Chlár 1 i bhfianaise Threoirlínte 2005 (in EUR)

	Infheistíochtaí ceannasacha	Infheistíochtaí a bhaineann le Roinn 4.1	Infheistíochtaí eile
Aile Ouest (eitiltí amach)		2 608 000	
Aile Est (eitiltí isteach)		164 000	
Nuachóiriú críochfoirt		649 000	
Trealamh slándála	922 000		
Bóithre agus líonraí éagsúla (VRD): *Gur de pháirceáil carranna iad*		774 533	463 467
Staidéir agus oibreacha Comhshaoil		62 000	
Táillí ([117])	55 669	688 223	
Trealamh oibriúcháin a nuachóiriú: Gur poist insíothlúcháin agus scagtha iad	133 000	1 131 000	
Iomlán	**1 110 669**	**6 076 756**	**463 467**

(220) Nótálann an Coimisiún mar sin i gcomhthéacs Chlár 1 gur ardaíodh suim na n-infheistíochtaí ceannasach go dtí 1 110 669 EUR ; gur ardaíodh suim na n-infheistíochtaí a shamhlaítear i Roinn 4.1 de Threoirlínte 2005 go dtí 6 076 756 EUR agus gur ardaíodh suim na n-infheistíochtaí eile (is é sin le rá infheistíochtaí atá nasctha leis na gníomhaíochtaí tráchtála agus nach bhfuil nasctha go díreach le croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt, nach samhlaítear i dTreoirlínte 2005) go dtí 463 467 EUR. Mar a mheabhraítear in aithris 37, ní chlúdódh ranníocaíochtaí na n-údarás poiblí (4,311 milliún EUR) go foirmeálta na hinfheistíochtaí atá sainiúil do Chlár 1, ach gur bunaíodh iad i dtéarmaí shuim shealadach iomlán na n-infheistíochtaí a bhí le réadú. Dá bhrí sin, chun comhoiriúnacht na cabhrach d'infheistíocht Chlár 1 de réir Threoirlínte 2005 a anailísiú, ní mór a eisiamh as na costais incháilithe na costais a bhaineann leis na hinfheistíochtaí eile (is é sin 463 000 EUR). Mar sin féin, nótálann an Coimisiún gurb amhlaidh, tar éis do chostais na n-infheistíochtaí ceannasacha (is é sin 1 110 669 EUR) a bheith bainte, mar aon le costais na n-infheistíochtaí eile (463 467 EUR), ó shuim iomlán infheistíochtaí Chlár 1, ní mó suim iomlán fóirdheontais na n-údarás poiblí (is é sin 4,311 milliún EUR), glan ó fhóirdheontas 1 110 669 EUR arna dheonú ag an CCIO chun na costais flaithiúnais a chlúdach (is é sin 3,20 milliún EUR) ([118]), ná suim iomlán na n-infheistíochtaí a shamhlaítear le Roinn 4.1 de Threoirlínte 2005 (is é sin 6,076 milliún EUR). Dá bhrí sin, is gá comhoiriúnacht na cabhrach don infheistíocht faoi Chlár 1 a iniúchadh ar bhoinn dlíthiúla eile seachas iad siúd atá i Roinn 4.1 de Threoirlínte 2005.

([116]) Féach pointe 55 de Threoirlínte 2005.

([117]) Baineann na táillí i gceist le hinfheistíochtaí ceannasacha (i gcás suim de 55 669 EUR) agus leis na hinfheistíochtaí a bhí bainteach le hinfreastruchtúr a thógáil.

([118]) Ní ionann an fóirdheontas de shuim de 1 110 669 EUR arna dheonú chun costais cheannasacha Chlár 1 a chlúdach le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, de réir mar atá léirithe in aithris 131.

(221) I gcomhthéacs Chlár 2, tá an Coimisiún tar éis na hinfheistíochtaí a aicmiú mar seo a leanas:

Tábla 12 :

Cineál infheistíochtaí Chlár 2 i bhfianaise Threoirlínte 2005 (in EUR)

	Flaithiúnais	Infheistíochtaí a bhaineann le Roinn 4.1	Infheistíochtaí eile
Síneadh críochfoirt		1 327 749	
Criosanna suíochán sábháilte	165 805		
An carrchlós aerárthach agus an tacsaíbhealach a thabhairt suas go dtí an caighdeán		1 408 739	
Deisiúchán haingear agus rúidbhealaí		231 542	
Gailearaí Scartha Sreabhadh Paisinéirí	176 590		
Páirceáil foirne de réir chaighdeáin an dlí uisce		227 611	
Bonn cúil cuideachtaí cíosa feithiclí			1 735
Fáltais talún ILS		61 540	
Comharthaíocht laistigh agus lasmuigh		10 510	
Pointe fáiltithe paisinéirí Porte Maillot			213 548
Caighdeáin an dlí uisce a bhaint amach		46 141	
Staidéir faoi Instrument Landing System (ILS)		139 803	
Bóithre poiblí a nuachóiriú		1 053 861	
Oifigí riaracháin		944 557	
Críochfort 2 staidéir		188 188	
Guaiseacha, táillí agus teagmhais ([119])	86 085	659 038	
Trealamh oibriúcháin a nuachóiriú, lena n-áirítear: — réadú bothanna do na póilíní teorann — suiteáil éarthaigh léasair	 52 670 86 085	2 039 000	
Iomlán	**567 782**	**8 338 279**	**215 283**

([119]) Rinneadh na táillí i gceist a athcheangal in aghaidh infheistíochtaí ceannasacha (i gcas suime de 86 085 EUR) agus leis na hinfheistíochtaí a bhí bainteach le hinfreastruchtúr a thógáil.

(222) Nótálann an Coimisiún mar sin i gcomhthéacs Chlár 2 gur ardaíodh suim na n-infheistíochtaí ceannasach go dtí 567 782 EUR ; gur ardaíodh suim na n-infheistíochtaí a shamhlaítear i Roinn 4.1 de Threoirlínte 2005 go dtí 8 338 279 EUR agus gur ardaíodh suim na n-infheistíochtaí eile (is é sin le rá infheistíochtaí atá nasctha leis na gníomhaíochtaí tráchtála agus nach bhfuil nasctha go díreach le croí-ghníomhaíochtaí an aerfoirt, nach samhlaítear i dTreoirlínte 2005) go dtí 215 283 EUR. Mar a mheabhraítear in aithris 40, ní chlúdódh ranníocaíochtaí na n-údarás poiblí (6,8 milliún EUR) go foirmeálta na hinfheistíochtaí atá sainiúil do Chlár 2, ach gur bunaíodh iad i dtéarmaí shuim shealadach iomlán na n-infheistíochtaí a bhí le réadú. Dá bhrí sin, chun comhoiriúnacht na cabhrach d'infheistíocht Chlár 2 de réir Threoirlínte 2005 a anailísiú, ní mór a eisiamh as na costais incháilithe na costais a bhaineann leis na hinfheistíochtaí eile (is é sin 215 283 EUR). Mar sin féin, nótálann an Coimisiún gurb amhlaidh, tar éis do chostais na n-infheistíochtaí ceannasach (is é sin 567 782 EUR) a bheith bainte, mar aon le costais na n-infheistíochtaí eile (215 283 EUR), ó shuim iomlán infheistíochtaí Chlár 2, ní mó suim iomlán fóirdheontais na n-údarás poiblí (is é sin 6,8 milliún EUR), glan ó fhóirdheontas 567 782 EUR arna dheonú ag an CCIO chun na costais flaithiúnais a chlúdach (is é sin 6,23 milliún EUR) ([120]), ná suim iomlán na n-infheistíochtaí a shamhlaítear le Roinn 4.1 de Threoirlínte 2005 (is é sin 8,3 milliún EUR). Dá bhrí sin, is gá comhoiriúnacht na cabhrach don infheistíocht faoi Chlár 2 a iniúchadh ar bhoinn dlíthiúla eile seachas iad siúd atá i Roinn 4.1 de Threoirlínte 2005.

Critéir comhoiriúnachta na cabhrach don infheistíocht

(223) Caithfear comhoiriúnacht na cabhrach don infheistíocht i gceist a anailísiú i bhfianaise na gcritéar 61 atá sainmhínithe i dTreoirlínte 2005 agus i bhfianaise na dlí-eolaíochta ([121]). Caithfidh an Státchabhair i bhfabhar aerfort, mar an gcéanna le gach Státchabhair eile, bheith riachtanach chun éascú le forbairt gníomhaíocht gheilleagrach agus a bheith comhréireach leis an gcuspóir sin chun go ndearbhófar go bhfuil siad comhoiriúnach don mhargadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE. Déanfaidh an Coimisiún a iniúchadh mar sin ar cloíodh le critéir seo an riachtanais agus na comhréireachta mar aon le critéir thuasluaite Threoirlínte 2005.

— *Éascaíonn an chabhair forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche*

(224) Is rí-léir ó na píosaí éagsúla arna gcur faoi bhráid ag an Fhrainc gur réadaíodh na hinfreastruchtúir a shamhlaítear i gClár 1 agus i gClár 2 d'fhonn a ligean do riarthóirí i ndiaidh a chéile aerfort Beauvais a oibriú faoi choinníollacha sásúla slándála i gcomhair úsáideoirí an aerfoirt, a phearsanra agus na cónaitheoirí, coinníollacha a bheadh oiriúnaithe don mhéadú mór ar an trácht aerga arna chlárú ag an aerfort idir 2000 agus 2010, mar atá léirithe in aithris 37. Cuireadh in iúl an chuspóir sin go neamhbhalbh sna coinbhinsiúin airgeadais a bhain leis an dá chlár infheistíochta.

(225) Murach sin, bheadh na pobail ag iarraidh tacaíocht airgeadais a fháil trí ardán aerfoirt Beauvais a iompú ina uirlis i seirbhís fhorbairt gheilleagrach an réigiúin. Is léir seo fiú ó théarmaí choinbhinsiúin an airgeadais agus an CDSP. Léirigh na pobail agus riarthóirí an aerfoirt i ndiaidh a chéile go raibh cuspóir acu aerfort a dhéanamh as aerfort Beauvais nach mbeadh a thuilleadh ina aerfort trasdula chuig Páras, ach ina aerfort a bheadh ionchur aige i bhforbairt réigiúnach Picardie.

(226) Sa deireadh, chomhlíon an t-aerfort cuspóirí maidir le forbairt inbhuanaithe agus le cosaint an chomhshaoil. Rinneadh foráil sna cláir infheistíochta go léir maidir le staidéir agus oibreacha ar an dúlra ar mhaithe leis an gcur isteach a bhí á dhéanamh ar an gcomhshaol a laghdú, cur isteach a bhí ann mar gheall ar an trácht aerga ag aerfort Beauvais. Soláthraíodh na hinfreastruchtúir mar sin agus oiriúnaíodh iad don riachtanas arna leagan síos ag an bpobal forbairt na trachta aerga ag aerfort Beauvais a rialú.

(227) Measann an Coimisiún mar sin gur shamhlaigh leis na cúnaimh arna ndeonú ar riarthóirí aerfort Beauvais i ndiaidh a chéile éascú le forbairt ardán aerfort Beauvais trína ligean dó infreastruchtúir a bheith aige a bheadh cinnte de chineál chun fáilte a chur roimh thrácht níos suntasaí.

([120]) Ní ionann an fóirdheontas de shuim de 1 110 669 EUR arna dheonú chun costais cheannasacha Chlár 2 a chlúdach le Státchabhair ide réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, de réir mar atá léirithe in aithris (131).

([121]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais (an Mór-Dlísheomra) an 22 Meán Fómhair 2020, C-594/18 P, *Poblacht na hOstaire in aghaidh an Choimisiúin*, ECLI:EU:C:2020:742, pointe 20.

— *Bíonn an t-infreastruchtúr riachtanach agus comhréireach don chuspóir a bhfuiltear ag díriú uirthi*

Clár 1

(228) Measann an Coimisiún gur leor na píosaí éagsúla arna soláthar ag an Fhrainc lena rá go raibh an chuma ann ag an dáta ag ar deonaíodh na cúnaimh infheistíochta seo go raibh na hinfreastruchtúir thuasluaite riachtanach agus comhréireach don chuspóir a rabhthas ag díriú uirthi.

(229) Ar thaobh amháin, bhí aerfort Beauvais ag tús na 2000í i staid trochlaithe suntasach go leor mar gheall ar gan aon infheistíochtaí arna nglacadh ag an Stát agus ag an riarthóir a bheith ann ó cuireadh ar bun é. Mar sin de, nuair a ghlac an Stát an cinneadh aerfort Beauvais a oibriú ar mhaithe leis an tráchtáil, bhí an t-aerfort go mór in easnamh infreastruchtúr, go háirithe chomh fada is a bhain le trealamh slándála, le deisiú bóithre agus le hinfreastruchtúir aerfoirt féin. Ní raibh na hinfreastruchtúir a bhí ann cheana de chineál chun fáilte a chur roimh phaisinéirí náisiúnta agus idirnáisiúnta faoi choinníollacha sásúla slándála. Bhí gá mar sin leis an tacar infheistíochtaí a samhlaíodh i gcomhthéacs Chlár 1 féachaint chun a ráthú go n-oibreofaí aerfort Beauvais go cinnte.

(230) Ar an taobh eile, bhí an chuma air go raibh na hinfreastruchtúir arna réadú i gcomhthéacs Chlár 1 comhréireach i bhfianaise na cuspóra a rabhthas ag díriú uirthi, sa mhéid nach ndeachaigh siad thar an méid a bhí riachtanach chun ligean d'aerfort Beauvais seirbhís de réir na gcaighdeán íosta slándála a chinntiú. Mar a míníodh in aithris 236, beartaíodh na hinfreastruchtúir arna soláthar sa chlár seo infheistíochtaí de réir fhorálacha stuamachta an mhéadaithe ar an trácht aerga ag aerfort Beauvais.

Clár a 2

(231) Nótálann an Coimisiún gur údaraigh na cúiseanna céanna leo siúd a nochtadh in aithrisí 229 agus 230 maidir le Clár 1 riachtanas agus comhréireacht Chlár 2 a soláthraíodh féachaint leis na hoibreacha slándála agus nuachóirithe a lorg agus bhaint amach a bheadh riachtanach chun freastal ar thrácht aerga a bheadh ag méadú i gcónaí.

(232) Is amhlaidh atá ach go háirithe maidir le síneadh ar an gcríochfort: tarraingíodh aird le tuairisc 2002 ó phainéal ailtirí, ó oifig rialaithe agus ó phainéal speisialaithe ar bhainistiú an fhoirgnimh, ar easnamh a bhí ann cheana ar dhromchla suntasach i gcroílár aerfort Beauvais i bhfianaise na sprice tráchta seasta de 800 000 paisinéir do 2010, ach a d'fhéadfadh bheith inbhuanaithe i gcónaí mura rachfaí thar an líon seo paisinéirí faoi réir ag riaradh éifeachtúil na bpaisinéirí tríd an aerfort. Dá réir sin, in 2006, mar a léirítear i dTábla 1, d'fhreastail an t-aerfort cheana ar bheagnach dhá mhilliún paisinéir, rud a d'údaraigh an riachtanas ordaitheach dul ar aghaidh le síneadh ar a struchtúr ([122]).

(233) Is amhlaidh tá ag oibreacha a bhaineann le heitleáin a pháirceáil, a bhfuil de chuspóir acu cur le doimhne achar páirceála na n-eitleán, naisc idir tacsaíbhealaí chur i gcrích agus marcálacha na gréine a réadú d'fhonn imshruthú an aeir a rialú agus a chinntiú i lár aerfort Beauvais, gan cead a bheith ann go gcuirfeadh na hoibreacha sin le líon na n-áiteanna páirceála a bhí ar fáil ag an aerfort.

(234) Ag leibhéal níos ginearálta, tá sé fíoraithe go bhfuil na struchtúir eile ar fad riachtanach chun ligean don aerfort an t-easnamh infreastruchtúr a shárú d'fhonn freastal ar thrách aerga a bhí tábhachtach i gcónaí agus de chineál a chuirfeadh le forbairt gheilleagrach an réigiúin.

— *Cuireann an bonneagar ionchais shásúla ar fáil le húsáid sa mheántéarma*

(235) Réadaíodh na hinfreastruchtúir féachaint le freagairt ar réamhaisnéisí d'fhás réasúnta ar an trácht aerga a bheadh sásúil sa mheántéarma.

([122]) Níor leor an síneadh seo go praiticiúil dála an scéil ós rud é gur shuiteáil aerfort Beauvais struchtúir shealadacha (ollphubaill, modúil, etc.) chun aghaidh a thabhairt ar an mórphlódú paisinéirí.

(236) Sa tslí sin, in 2001, mhol an CCIO Clár 1 agus é de chuspóir aige 660 000 paisinéir a bhaint amach faoi 2006, cé gur léirigh innéacs dhul chun cinn tráchta an aerfoirt (+18% sa bhliain in 2000) úsáid ní ba mhó faoin data sin ([123]). Cuireadh an dul chun cinn sin i gcomhthéacs maidir le forbairt mhór ar thrácht aerga san Eoraip, agus go háirithe dul chun cinn na n-aerlínte praghais ísil, a dtáinig fás dochreidte orthu ó i leith 1996 ([124]).

(237) Ina theannta sin, bhí Clár 2 ag brath ar hipitéis go mbeadh 18 000 gluaiseacht tráchta ann sa mheántéarma tar éis tuarascála ó Stiúrthóireacht ghinearálta na heitlíochta sibhialta arna fhaomhadh an 29 Meitheamh 2006.

(238) Is léir ón staidéar ar Thábla 1 gur baineadh amach ar an mór gcóir na réamhaisnéisí go léir maidir leis an trácht ar a raibh na cinntí infheistíochta bunaithe agus gur sáraíodh iad roimh an spriocdháta a bhí beartaithe.

— *Tá rochtain ar an infreastruchtúr ar fáil do gach úsáideoir ionchasach go cothrom agus gan idirdhealú*

(239) Leis an nós imeachta foirmeálta iniúchta bhíothas in ann na tuairimí a nochtadh ag an gcinneadh tosaigh a dhearbhú, tuairimí a raibh an t-infreastruchtúr ar fáil dá réir do gach úsáideoir ionchasach go cothrom agus gan idirdhealú.

— *Níor cuireadh i gcrích forbairt na malartuithe i mbealach a bhí contrártha le leas an phobail*

(240) Tá sé deimhnithe ag an Fhrainc ina cuid tuairimí gur aerfoirt gnó agus caitheamh aimsire iad aerfoirt Amiens-Glisy agus Rouen nach réadaíonn aon tracht tráchtála. Ní dheachaigh forbairt aerfort Beauvais i gcion ar chor ar bith ar an dá aerfort seo, nach bhféadfaí iad a mheas mar mhalairtí bailí ar aerfort Beauvais. Bhí an iomaíocht idir na haerfoirt seo agus aerfort Beauvais an-teoranta mar sin, agus ní raibh aon bhaol ann go rachfaí i gcion ar na malairtí i gcaoi a bheadh contrártha le leas an phobail.

(241) In ainneoin gur tháinig fás an-mhór ar an trácht paisinéirí in aerfort Beauvais idir 2000 agus 2013, ag gabháil ó 380 000 ar dtús go dtí beagnach 4 milliún paisinéir, bhí an chuid seo den mhargadh an-teoranta i gcónaí do zón Pháras (4 % in 2011) i gcomparáid le haerfoirt Roissy agus Orly. Maidir leis an tráchta*praghais ísil*, ghabh aerfort Beauvais 31 % de na heitiltí in 2011 ag teacht agus ag imeacht ó Pháras, i gcomparáid le 69 % d'aerfoirt Roissy agus Orly. Ós rud é, ag an am céanna, de réir staidéar Microeconomix arna sholáthar ag an CCIO, an SMABT agus an SAGEB (féach aithrisí 106 agus a leanas), tháinig méadú de 5,7 % idir 2009 agus 2010, ansin 11,3 % idir 2010 agus 2011 ar an gcéadatán de thrácht*praghais ísil* i dtrácht iomlán aerfoirt Roissy agus Orly. Ar bhonn anailís chruinn, léirítear leis an staidéar seo tríd is tríd nach ndeachaigh forbairt aerfort Beauvais, atá dírithe ar an mór gcóir ar thrácht *praghais ísil* i gcion ar fhorbairt gníomhaíochta *praghais ísil* dá aerfort Pháras, de bharr tréithe agus margaidh (dírithe go heisiach ar an margadh *praghais ísil* murab ionann agus aerfoirt Pháras) agus de bharr nach mbíonn trácht ollmhór ag imeacht astu i dtreo ceann nó ceann eile de dhá aerfort Pháras mar a bhíonn as aerfort Beauvais.

(242) Ina theannta sin, 62 052 917 paisinéir an trácht a bhí ag aerfort Roissy agus 28 274 154 paisinéir an trácht a bhí ag aerfort Orly an bhliain chéanna. Tá sé ráite ag an gCoimisiún go gcaithfidh aerfort Roissy aghaidh a thabhairt ar éileamh de bhreis ar a chumas ó 2025 amach. Ina theannta sin arís, de bharr go bhfuil uasmhéid curtha leis an trácht ag aerfort Orly le cinneadh riaracháin ([125]), is féidir faoi láthair a mheas go bhfuil an t-aerfort seo lán go barr. Tá an chuma ann ó shin i leith gur meán éifeachtach é aerfort Beauvais, mar gheall ar é bheith cóngarach do Pháras, chun cur in aghaidh an phlódaithe ag dhá aerfort Pháras.

(243) De mhalairt air sin, nótálann an Coimisiún go raibh na cúnaimh don infheistíocht arna mbeartú ag aerfort Beauvais dírithe thar gach rud eile ar shlándáil na n-infreastruchtúr a bhí ag cur thar maol leis an bhfás ollmhór a bhí réadaithe cheana féin ar an trácht idir 2000 agus 2010, seachas forbairt an tráchta seo a spreagadh. I dtéarmaí eile, bhí rath áirithe cheana féin ar aerfort Beauvais fiú gan na cúnaimh don infheistíocht (féach aithris 224), mar gheall ar rogha cuideachtaí áirithe *praghais ísil* teagmhálacha aerga a oscailt ann agus bunáit mharthanach a shuiteáil ann faoi dheoidh.

([123]) Idir 800 000 agus 1 000 000 paisinéir.

([124]) Tugann an CCIO le fios mar sin sa phunann aige maidir le héileamh ar infheistíochtaí go raibh an margadh Eorpach d'eitiltí ar phraghas íseal ar tí fás thar cuimse, ós rud é go raibh an margadh gafa ó 400 milliún dollar in 1996 go dtí 1.5 billiún de dollar in 2000.

([125]) Tá líon na nideog aerfoirt ag éirí in aghaidh na bliana go dtí 250 000 fad is atá líon na ngluaiseachtaí ina sheasamh ag 229 654 in 2013.

(244) Maidir leis na modhanna malartacha iompair, ní féidir a rá feasta i bhfianaise an nós imeachta foirmeálta iniúchta go ndeachthas i gcion ar fhorbairt na modhanna seo i mbealach a bhí contrártha le leas an phobail, mar atá léirithe ag an SMABT, an CCIO agus an SAGEB ina gcuid tuairimí cónasctha (féach aithris 108).

— *Riachtanas agus comhréireacht an chúnaimh*

(245) Maidir le Clár 1 sa chéad dul síos, tugann an Coimisiún faoi deara gur rí-léir ó na faisnéisí arna gcur faoi bhráid nach mbeadh an CCIO in acmhainn na hinfheistíochtaí cláraithe a mhaoiniú leis féin. Go deimhin, bhí easnamh ag seirbhís aerfoirt an CCIO sna blianta fioscacha 2000 agus 2001 (féach Tableau 2). Ina theannta sin, bhain an CCIO úsáid as iasacht chun a rannpháirtíocht i maoiniú an chláir infheistíochta a mhaoiniú ([126]). Mar a tharla, bhí na cúnaimh seo arna ndeonú ar an gclár infheistíochtaí riachtanach mar sin.

(246) Tugann an Coimisiún faoi deara chomh maith gur ardaíodh leibhéal cabhrach na bpobal áitiúil go dtí 53 % de shuim iomlán na gcostas incháilithe, agus ní céatadán nach raibh comhréireach é sin nuair a chuirtear san áireamh na riachtanais a bhí le hinfheistíochtaí láithreach ag dáta deonaithe na cabhrach. Ina theannta sin, samhlaíodh leis na coinbhinsiúin airgeadais a comhaontaíodh i gcaitheamh 2002 gach ceann acu sás chun na cúnaimh a fháil ar ais i gcas caiteachais nár réadaíodh nó níos ísle ná suim réamheasta iomlán na n-infheistíochtaí. Bhí na cúnaimh seo teoranta an oiread céanna sa chás fiú gur sáraíodh an tsuim réamheasta iomlán. Chuir na coinbhinsiúin maoinithe ar bun chomh maith srianadh ag na pobail ar an gcaiteachas a tabhaíodh, mar gur leithdháileadh na fóirdheontais i dtráinsí de réir na gcruthúnas a chuir an CCIO ar fáil. Mar a tharla, bhí na cúnaimh seo arna ndeonú ar an gclár infheistíochtaí riachtanach mar sin.

(247) Sa dara dul síos, maidir leis na cunaimh don infheistíocht arna ndeonú ag an CCIO i gcomhthéacs Chlár 2, tá tugtha faoi deara ag an gCoimisiún an riachtanas ordaitheach tabhairt faoi na hinfheistíochtaí spriocdhírithe agus tréimhse dímheasa an-teoranta na n-infheistíochtaí seo don CCIO ([127]). Measann sé chomh maith go dtarlódh go mbeadh an chabhair riachtanach agus comhréireach ag cur san áireamh na dtosca sainiúla a bhí i réim ag dáta deonaithe na cabhrach seo.

(248) Tá an Coimisiún tagtha ar an tátal mar sin go raibh an tacar cabhrach arna dheonú don infheistíocht riachtanach agus comhréireach sa chás seo.

Tátal maidir le comhoiriúnacht na cabhrach don infheistíocht

(249) Tá an Coimisiún tagtha ar an tátal mar sin go raibh an chabhair ar ar díríodh sa roinn seo i gcomhréir le hAirteagal 107(3)(c) CFAE de réir mar a mhínítear i dTreoirlínte 2005.

8.1.3.2. Cabhair don oibriúchán

(250) Foráiltear le pointe 137 de Threoirlínte 2014 gur féidir an chabhair don oibriúchán arna ndeonú roimh thús na hidirthréimhse (lena n-áirítear an chabhair a íocadh roimh 4 Aibreán 2014) a dhearbhú mar chabhair atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcomhair na gcostas oibriúcháin ina n-iomláine nach bhfuil cumhdaithe fad is a bheidh na coinníollacha arna leagan amach i Roinn 5.1.2. comhlíonta, pointí 115, 119, 121, 122, 123, 126 go dtí 130, 132, 133 agus 134 de Threoirlínte 2014 fágtha as an áireamh.

([126]) Féach plé thionól ginearálta an CCIO an 25 Meitheamh 2001 maidir le plean nuachóirithe aerfort Beauvais agus le maoiniú an phlean seo.

([127]) Go deimhin, b'éigean don lamháltas arna chomhaontú leis an CCIO teacht chun a dheiridh in 2007. Mar sin phléigh an Stát agus na pobail áitiúla a bhí ag maoiniú an chláir infheistíochtaí nós imeachta do ghairm ar thairiscintí a eagrú chun an lamháltas a athnuachan.

(251) Déantar anailís anseo thíos ar na coinníollacha arna leagan amach i Roinn 5.1.2. de Threoirlínte 2014.

— *Éascaíonn an chabhair forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche*

(252) Is é an chuspóir a bhí leis na ranníocaíochtaí ón Státchiste ag ráta nialais in 2001, 2002 agus 2004 ná go mbeadh seirbhís aerfoirt an CCIO in ann a gníomhaíocht riartha ag aerfort Beauvais a choinneáil ar siúl féachaint le huirlis ar mhaithe le forbairt gheilleagrach a dhéanamh as an aerfort i gcomhair réigiún Picardie. Dá bhrí sin, bhí na cúnaimh dírithe ar éascú le forbairt réigiúnach ar an ngníomhaíocht aerfoirt ag Beauvais. Go deimhin, sonraíonn an Coimisiún sochar aerfort Beauvais i gcomhair réigiún Pháras ag féachaint leis an róphlódú tráchta aerga a fhuascailt thart timpeall ar phríomhchathair na Fraince.

— *An gá atá le hidirghabháil Stáit*

(253) De thairbhe phointe 118 de Threoirlínte 2014, tugann an Coimisiún faoi deara gurb amhlaidh ar bhonn an tráchta bhliantúil éifeachtaigh paisinéirí arna chlárú i gcaitheamh an dá thréimhse airgeadais roimhe sin a raibh na réamhíocaíochtaí ón Státchiste deonaithe le linn gach ceann acu (is é sin le rá in 2001, 2002 agus 2004), go bhféadfaí aerfort Beauvais a mheas ag dáta deonaithe gach ceann de na cúnaimh oibriúcháin mar aerfort nár ghlan cuid ar bith beag ná mór de na costais seo ([128]).

(254) Éilítear le treoirlínte 2014 chomh maith go dtabharfadh an chabhair feabhas inbhraite nach mbeadh an margadh é féin in ann tairiscint. Measann an Coimisiún gur mar sin atá an cás sa chás seo. Bhí an baol ann go mbeadh sé deacair don tseirbhís aerfoirt de bharr na géarchéime geilleagraí ina raibh aerfort Beauvais ag an uair a deonaíodh gach ceann de na réamhíocaíochtaí ón Státchiste (marcáilte ag trácht lag arís, riachtanas ordaitheach infreastruchtúr daingnithe agus iarmhéid gheilleagrach easnamhach) ([129]) rochtain ar an margadh ag rátaí réasúnta iasachta ([130]). Bhí an cineál seo deacrachtaí in ann infreastruchtúr daingnithe, úsáideach dá fhorbairt gheilleagrach, a bhaint ó réigiún Picardie, tharla sé go raibh na réamhíocaíochtaí ón Státchiste riachtanach chun nach mbeadh aerfort Beauvais ag loiceadh ar íocaíochtaí.

— *Cineál cuí an chúnaimh mar ionstraim idirghabhála*

(255) Ós rud é gur chuir seirbhís aerfoirt an CCIO i láthair torthaí easnamhacha airgeadais ag dáta deonaithe na cabhrach ([131]) agus go raibh loiceadh ag an Státchiste os a chomhair, chuir na réamhíocaíochtaí ón Státchiste ar a chumas dul ar aghaidh lena ghníomhaíocht riartha ar aerfort Beauvais ag féachaint le huirlis ar mhaithe leis an bhforbairt gheilleagrach réigiúnach agus le daingniú an infreastruchtúir a dhéanamh as. Tugann an Coimisiún faoi deara go raibh na réamhíocaíochtaí seo teoranta de réir ama chomh maith, agus gurb ionann iad le hionstraim a raibh an íosmheid saofa ag gabháil léi don mhargadh sa mhéid go raibh siad ag iarraidh freagairt ar riachtanas sealadach leachtachta. Dá bhrí sin, b'ionann an chabhair agus ionstraim chuí chun cuspóirí leasa an phobail a réadú.

— *Tionchar dreasachta a bheith ann*

(256) Tugann an Coimisiún faoi deara gurb amhlaidh, in éagmais na réamhíocaíochtaí seo ón Státchiste, go laghdófaí go mór ar obair an CCIO ina cháilíocht mar riarthóir an aerfoirt (mura mbeadh stad curtha léi de bharr riosca loicthe ar íocaíochtaí) ainneoin gur tháinig fás mór ar an infreastruchtúr aerfoirt ag Beauvais ag tús na 2000í. Ba cheist mhór cás dá leithéid don chuspóir leasa ghinearálta a rabhthas ag díriú uirthi mar atá léirithe ag aithris (252). Níl aon amhras ann mar sin ach go raibh tionchar dreasachta ag na cúnaimh.

([128]) Féach Tábla 1. Bhí an trácht éifeachtach in aghaidh na bliana ag aerfort Beauvais idir 1999 agus 2002 ag pointe idir 200 000 agus 700 000 paisinéir bliantúil éifeachtach. Ghabh sé thar an uasteorainn de 700 000 paisinéir in 2003.

([129]) Féach Tábla 2 agus aithrisí (217) agus (220).

([130]) Is ga a thabhairt faoi deara gur iarr aerfort Beauvais cúnaimh chomh maith ó na pobail chun freagairt ar riachtanas práinneach na hinfreastruchtúir a dhaingniú (aithrisí (37) agus (40)).

([131]) FéachTableau 2.

— *Comhréireacht na cabhrach (cabhair teoranta don íosmhéid)*

(257) De réir phointe 125 de Threoirlínte 2014, chun go mbeidh siad comhréireach, caithfidh na cúnaimh oibriúcháin a chomhaontaítear leis na haerfoirt bheith teoranta don íosmhéid is gá chun an ghníomhaíocht i gceist a thbhairt chun críche. Measann an Coimisiún sa chás seo go raibh réamhíocaíochtaí ón Státchiste comhréireach leo siúd atá ceadaithe d'aerfort Beauvais chun déileáil lena spriocdhátaí láithreacha íocaíochta. Nótálann an Coimisiún chomh maith gur suimeanna laga a bhí sna réamhíocaíochtaí seo, sa chaoi go raibh na cúnaimh seo teoranta don méid a bhí riachtanach chun déileáil leis na riachtanais láithreacha leachtachta. Nótálann an Coimisiún leis sin gur aisíoc seirbhís aerfoirt an CCIO gan mhoill iad ó 2005 i leith. Dá bhrí sin, bhí na réamhíocaíochtaí ón Státchiste teoranta don lomíosmhéid ba ghá.

— *Seachaint éifeachtaí diúltacha míchuí ar iomaíocht agus trádáil*

(258) Mar fhocal scoir, agus de réir mar atá leagtha amach in aithris (240) agus a leanas, ainneoin go raibh aerfoirt eile i gcrios meallta aerfort Beauvais, níor oibrigh aerfoirt áirithe ina measc an trácht tráchtála. Ina theannta sin, níorbh fhéidir leis an tsuim lag de chúnaimh oibriúcháin arna deonadh sa chás seo dul i gcion go díobhálach ar fhorbairt dhá aerfort Pháras (Roissy agus Orly) nach raibh aon chomparáid idir a dtábhacht agus méid an trácht iontu agus tábhacht agus méid tráchta aerfort Beauvais. Ina theannta sin, cuireadh na infreastruchtúir an aerfoirt ar fáil do na haerlínte go léir ar choinníollacha neamhidirdhealaitheacha.

— *Tátal*

(259) Ar an mbonn seo, tá an Coimisiún tagtha ar an tátal gur comhlíonadh na coinníollacha comhoiriúnachta arna bhforáil i dtreoirlínte 2014 agus, dá bhrí sin, gurb ionann na réamhíocaíochtaí arna ndeonú ag ráta nialais ag seirbhís ghinearálta an CCIO ar sheirbhís aerfoirt an eintitis chéanna agus Státchabhair a bhí comhoiriúnach leis an margadh inmheanach i gcomhréir le hairteagal 107(3)(c), de réir mar a mhínítear é i dTreoirlínte 2014.

8.2. **Bearta i bhfabhar aerlínte**

(260) Mar atá leagtha síos in aithris 125, d'fhonn cáiliú do Státchabhair, ní mór do bheart i bhfabhar cuideachta aerga an-chuid coinníollacha carnacha a chomhlíonadh. Caithfidh sé ach go háirithe buntáiste geilleagrach a bhronnadh ar an gcuideachta aerga. Tá an Coimisiún tagtha ar an tátal nár bhronn na bearta i gceist i bhfabhar aerlínte buntáiste geilleagrach orthu de bharr na gcúiseanna a nochtar i Roinn 8.2.1. Chomh maith leis sin, tá an rannán seo teoranta dona léiriú nach bhfuil buntáiste geilleagrach ann gan gá a bheith ann staidéar a dhéanamh ar na critéir eile a léiríonn go bhfuil Státchabhair i gceist.

8.2.1. *Gan buntáiste geilleagrach a bheith ann*

(261) D'fhonn a chinneadh ar bhronn na conarthaí arna gcomhaontú ag an CCIO agus an SAGEB leis na haerlínte buntáiste orthu siúd, caithfidh an Coimisiún a iniúchadh an amhlaidh, i dtosca comhchosúla, ag fágáil as an áireamh gach ceist faoi chineál sóisialta nó faoin bpolaitíocht réigiúnach nó earnála, an gcomhaontódh oibreoir príobháideach a bheadh ag brath ar phoitéinseal na brabúsachta intuartha agus ag gníomhú faoi ghnáthchoinníollacha geilleagracha an mhargaidh conarthaí tráchtála ar aon dul nó comhionann leo siúd arna gcomhaontú ag oibreoir aerfort Beauvais (an CCIO, agus ansin an SAGEB). Ní mheastar mar Státchabhair maoiniú poiblí a dheonaítear i dtosca gur ionann iad le gnáthchoinníollacha an mhargaidh.

(262) Dá bhrí sin, maidir le maoiniú poiblí na n-aerfort agus an anailís ar chomhlíontacht phrionsabal MEOP, agus níl aon amhras ann faoi infheidhmeacht an phrionsabail sa chás seo sa mhéid gur conarthaí de chineál tráchtála atá i gceist a mbíonn ar aerfort a leithéid a chomhaontú go minic i gcomhthéacs a ghníomhaíochta tráchtála, caithfidh an anailís sin bheith bunaithe ar shásúlacht maidir le brabúsacht i dtuairim ex ante an eintitis a dheonaíonn an maoiniú. Ní mór do gach soláthar don trácht bheith réalaíoch agus bheith ina ábhar anailíse réasúnta íogair. Is ionann easpa plean oibriúcháin agus léiriú gur féidir nár cloíodh le prionsabal MEOP ([132]). In éagmais plean dá leithéid, is féidir leis na Ballstáit anailís nó doiciméid inmheánacha ó na húdaráis phoiblí nó ón aerfort i gceist a sholáthar a léiríonn go soiléir gur réadaíodh méadú luacha sular deonaíodh an maoiniú poiblí agus gur léir uaidh sin gur tugadh aird ar phrionsabal MEOP.

([132]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais (an Mór-Dlísheomra) an 5 Meitheamh 2012, C-124/10 P, *An Coimisiún in aghaidh Électricité de France (EDF)*, ECLI:EU:C:2012:318, pointí 84, 85 agus 105.

8.2.1.1. Atógáil na bpleananna gnó — CCIO & SAGEB

(263) Measann an Coimisiún go bhfuil na hidirbhearta ar díríodh orthu sa réamhaithris roimhe seo i gcomhréir le coinníollacha an mhargaidh ar bhonn atógála ar na pleananna gnó a chuirfeadh oibreoir ar bun i ngeilleagar an mhargaidh chun a chinneadh ar na conarthaí a shíniú (nó gan a shíniú) leis na haerlínte ([133]).

(264) Mar a tugadh le fios ag Roinn 5.2, chuir an Fhrainc faoi bhráid, i leith na gconarthaí arna síniú ag an CCIO arna lua ag **Tableau 9** (taobh amuigh de chonarthaí RYAN1 agus RYAN2), anailísí arna réadú a posteriori, ach ag déanamh aithrise ar an eolas agus ar na hipitéisí réasúnta a bheadh ar fáil do riarthóir an aerfoirt sular síníodh na conarthaí. I leith na gconarthaí arna síniú ag an SAGEB, chuir an Fhrainc ar fáil na pleananna gnó arna réadú roimhe sin ag síniú na gconarthaí, agus d'athchruthaigh sí na pleananna gnó céanna seo chun an t-ionchur incriminteach uathu sna brabúis as oibriú an aerfoirt a ríomh.

(265) Tugann an Coimisiún faoi deara nach bhfuil an-chuid hipitéisí a bhfuil glactha leo sna hanailísí ex-ante agus ex-post araon sách údaraithe ag an Fhrainc. Níl na hipitéisí, a bhaineann le costais incriminteacha oibriúcháin an aerfoirt ach go háirithe, arna dtacú le hanailís mhionsonraithe. Níl anailísí eile, de leithéid ráta líonta na n-eitleán nó na n-ioncam aerloingseoireachta nó seach-aerloingseoireachta, ach beagán údaraithe in anailísí áirithe.

(266) Sa mhéid gur ionann na hipitéisí thuasluaite agus paraiméadair bhunúsacha de réamhaisnéisí airgeadais, tá roghnaithe ag an gCoimisiún a chinneadh céard iad na hipitéisí a ghlacfadh oibreoir aerfoirt leo a bheadh ag gníomhú faoi ghnáthchoinníollacha geilleagracha an mhargaidh. Tá roghnaithe ag an gCoimisiún chomh maith na pleananna gnó a atógáil mar a bheidís mionléirithe ar bhonn na hipitéisí seo ag oibreoir aerfoirt a bheadh ag gníomhú faoi ghnáthchoinníollacha geilleagracha an mhargaidh roimh dó roghnú (nó gan a roghnú) na conarthaí a shíniú leis na aherlínte. Más rud é go léirítear leis an atógáil ar an bplean gnó gur cuireadh ar cumas le síniú an chonartha brabús incriminteach a ghineadh d'oibreoir an aerfoirt, bhí an t-oibreoir sin á iompar féin mar MEOP agus é ag síniú an chonartha.

8.2.1.2. Atógáil ar an bplean gnó ag an gCoimisiún - hipitéisí ar glacadh leo

(267) Tá tréithe an-shainiúla ag gach ceann de na conarthaí arna lua i dTábla 9 (féach Tábla 10). I gcomhair gach ceann de na conarthaí, tá plean gnó atógtha ag an gCoimisiún ag cur san áireamh dóibh na hipitéisí maidir le líon na bpaisinéirí, le líonadh na n-eitleán, leis an ioncam agus leis na costais. Cuireann na hatógálacha seo ar cumas a chinneadh cén barabús incriminteach (nó caillteanas incriminteach) a bhféadfadh riarthóir an aerfoirt bheith ag súil leo agus é ag síniú an chonartha. Glacadh leis na hipitéisí seo a leanas:

Líon na bpaisinéirí (trácht)

(268) Tá conarthaí áirithe bunaithe ar thiomantais tráchta paisinéirí (mar shampla, tá conradh RYANAOR4 bunaithe ar thiomantas 10 rothlúchán ar a laghad a dhéanamh in aghaidh an lae de bhreis ar na rothlúcháin a dhéantar cheana féin). Tagraítear i gconarthaí eile do thrácht a shamhlaíonn an chuideachta aerga, gan é sin a bheith mar thiomantas daingean in an chor. Agus faoi dheireadh, ní thagraítear i gconarthaí áirithe d'aon chuspóir tráchtála.

(269) Nuair a bhíonn tiomantas tráchta san áireamh sna conarthaí, tá glactha leis an gCoimisiún leis an méid sin tráchta. Nuair atá lua ann do mhéid tráchta, gan aon tiomantas ag an gcuideachta aerga a bheith le tuiscint, tá glactha leis an gCoimisiún leis an méid luaite agus tá anailísí íogaire déanta aige d'fhonn a fhíorú an dtiocfadh an chonclúid chéanna as méid níos mó nó níos lú, is é sin le rá an ghinfeadh an conradh faoi chaibidil brabús nó caillteanas d'oibreoir an aerfoirt. Nuair nach bhfuil aon lua ann do mhéid tráchta, tá líon mór anailísí tráchta déanta ag an gCoimisiún chun a chinntiú nach bhfuil na conclúidí maidir le brabúsacht an chonartha modhnaithe de réir an lín eitiltí a bhfuil glactha leo. Tá an anailís seo go sonrach tábhachtach nuair a athraíonn ioncam oibreoir an aerfoirt de réir an lín eitiltí. Mar shampla, i gcás conradh WIZZ1, laghdaítear ar na táillí tuirlingthe de 20% in aghaidh gach rothlúcháin de bhreis ar 4 rothlúchán in aghaidh an lae. Is gá chomh maith bheith cinnte go mbíonn an conradh brabúsach i gcónaí má ghabhann líon na rothlúchán laethúil thar 4.

([133]) Cumarsáid (AE) ón gCoimisiún maidir le coincheap na "Státchabhrach" ar a díríodh le hAirteagal 107(1) CFAE, (IO C 262, 19.7.2016, lch.1), pointí 101 go dtí 105 agus an dlí-eolaíocht a luadh.

Toilleadh na n-eitleán agus an ráta líonta

(270) Luaitear uaireanta sa chonradh an cineál eitleáin a úsáideann cuideachta aerga (agus mar sin a thoilleadh). Sa chás seo, is é toilleadh an chineáil sin eitleáin a bhfuil glactha leis. Nuair nach luaitear an cineál eitleáin a úsáidtear sa chonradh, bhraith an Coimisiún ar na faisnéisí arna soláthar ag an Fhrainc. Tá raon toillte ag na heitleáin idir 132 agus 198 suíochán.

(271) Is é an rata líonta ar ghlac an Coimisiún leis an ráta a sonraíodh i rith na bliana roimh shíniú an chonartha. I gcás na gcuideachtaí Ryanair agus Wizz Air, glacadh le ráta sainiúil líonta na-eitiltí arna n-oibriú ag na cuideachtaí seo i rith na bliana roimh shíniú an chonartha. I gcás na gcuideachtaí eile, nach raibh sonraí stairiúla le fáil ó riarthóir an aerfoirt ina leith, glacadh le meánsonraí stairiúla an aerfoirt (gach cuideachta). Tá raon rátaí líonta ann idir 70% agus 80%.

Ioncam aerloingseoireachta

(272) Tá na hioncaim aerloingseoireachta bunaithe ar théarmaí na gconarthaí. Cuimsíonn siad na hioncaim a bhaintear ó na táillí tuirlingthe agus táillí atá dlite ó gach aon phaisinéir ag an eitilt amach. In an-chuid conarthaí, bíonn na táillí tuirlingthe ag laghdú (laghdaítear ar an ráta ar bhonn líon na rothlúchán seachtainiúil nó laethúil) agus in an-chuid conarthaí ní chuirtear san áireamh táillí na bpaisinéirí. Mheas an Coimisiún gurb amhlaidh, i gcás na gconarthaí a chlúdaigh líon blianta, go raibh na táillí tuirlingthe agus paisinéara seasta i gcónaí i gcaitheamh an chonartha, sa mhéid nár foráladh clásal méadaithe rátaí sna conarthaí.

Ioncaim seach-aerloingseoireachta

(273) Is ionann na fálacha seach-aerloingseoireachta d'aerfort Beauvais agus tromlach na n-ioncam, agus istigh sa fálacha seach-aerloingseoireachta, is ionann na hioncaim a baineadh ón nasc bus idir Páras agus an t-aerfort agus príomhfhoinse na bhfálacha. Mar an gcéanna in 2009, b'ionann na hioncaim a baineadh ó oibriú na líne bus agus 49 % d'ioncaim an aerfoirt agus b'ionann na fálacha iomlána seach-aerloingseoireachta agus 16 % de na fálacha (b'ionann na fálacha seach-aerloingseoireachta agus 12 % de na fálacha agus b'ionann an cháin sábháilteacha agus 23 % díobh).

(274) Bhunaigh an Coimisiún meastachán na n-ioncam arna mbaint ó oibriú na líne bus ar (i) na rátaí i bhfeidhm tráth ar síníodh na conarthaí ([134]) agus (ii) an céatadán de na paisinéirí a úsáideann an bus sa bhliain sular síníodh an conradh (bhí an céatadán seo ag [55-60]% idir 1997 agus 2005 tháinig sé chun cobhsaíochta timpeall ar 50 % idir 2006 agus 2011). Mheas an Coimisiún gurb amhlaidh, i gcás conarthaí a chlúdaíonn roinnt blianta, gur méadaíodh na rátaí bus de 2 % in aghaidh na bliana mar gheall ar an mboilsciú. I gcomhair atógáil phlean gnó RYAN3, do thréimhse 10 mbliana, ghlac an Coimisiún chomh maith le bunlíne bliantúil d'aon phointe céatadáin i gcomhair an chion paisinéirí a bhí ag úsáid an bus (ag gabháil mar sin ó 57 % go dtí 48 % i 10 mbliana) chun a chur san áireamh an fás ar ghníomhaíochtaí páirceála an aerfoirt agus an fás ionchasach den líon paisinéirí áitiúla nó an líon ag teacht ó thuaisceart an réigiúin.

(275) Tá an meastachán de na hioncaim eile seach-aerloingseoireachta (páirceáil, búitíceanna, etc.) bunaithe ar anailís ar na suimeanna do thorthaí oibriúchán an aerfoirt. Tháinig ardú go timpeall ar 1,50 EUR air in aghaidh an phaisinéara in 2000-2001 agus go 2.20 EUR in aghaidh an phaisinéara in 2008-2009. Mheas an Coimisiún gurb amhlaidh, i gcás conarthaí a chlúdaíonn roinnt blianta, gur méadaíodh na hioncaim eile seach-aerloingseoireachta de 2 % in aghaidh na bliana mar gheall ar an mboilsciú.

(276) Cuireadh sa chuntas na hioncaim seach-aerloingseoireachta arna lua in aithrisí (274) agus (275) sna hatógálacha ar fad de na pleananna gnó ar fad. Cuireadh sa chuntas go pras ioncaim sheach-aerloingseoireachta de chineálacha eile chomh maith d'fhonn comhaontuithe sainiúla áirithe a léiriú. Ní fiú trácht, áfach, ar an tionchar a bhí acu:

(a) i gcomhair na gconarthaí RYAN1, RYAN2 agus RYAN3, chuir an Coimisiún sa chuntas an comhaontú a bhíodh ag Ryanair a bhfuair oibreoir an aerfoirt dá réir coimisiún de 5 % de luach thicéid Ryanair a dhíol sé go díreach. Mheas an Fhrainc an t-ioncam seo ag à 0,15 EUR in aghaidh an phaisinéara ar bhonn ioncaim de 100 000 EUR in 2002;

(b) i gcomhair na gconarthaí a sholáthraíonn sochair roghnaitheacha maidir le glanadh na n-eitleán agus sochair eile, ghlac an Coimisiún leis go n-úsáidfeadh na haerlínte na seirbhísí seo i 5 % de na cásanna.

([134]) Ghabh na rátaí ó 5,78 EUR in aghaidh an chúrsa in 1997 go dtí 14,22 EUR in 2011.

Costais incriminteacha oibriúcháin an aerfoirt

(277) Is ionann costais incriminteacha oibriúcháin an aerfoirt agus an príomhfhoinse costais ag na pleananna gnó. Cuimsíonn siad an tacar de chostais oibriúcháin an aerfoirt (pearsanra, ceannach ábhair, etc.), ach ní chuimsíonn siad na hinfheistíochtaí a réadaigh an t-aerfort, ná na costais atá bainteach le sainchumais na n-údarás phoiblí a ghabhann an Stát air féin.

(278) Maidir lena mbaineann le costais incriminteacha oibriúcháin, is gá a thabhairt faoi deara gurb amhlaidh, dar leis an bhFrainc, nach gá go réadófaí infheistíocht ar bith i lár aerfort Beauvais mar gheall ar an gconradh sainiúil atá ina ábhar ag an iniúchadh seo. Sa chaoi sin, agus ag cur sa chuntas nach mbeidh aon eilimint den chás le feiceáil mar go mbíonn ar oibreoir i ngeilleagar an mhargaidh fanacht ar infheistíochtaí a réadú mar gheall ar chonradh amháin nó níos mó ná sin ina measc siúd is ábhar do nós imeachta foirmeálta an iniúchta, níor cuireadh sa chuntas costas incriminteach infheistíochta ar bith san anailís seo.

(279) Cuimsíonn na costais incriminteacha oibriúcháin na costais oibriúcháin a bhaineann le hoibriúcháin aerloingseoireachta chomh maith le hoibriúcháin seach-aerloingseoireachta (bus agus oibriúcháin seach-aerloingseoireachta eile).

(280) Ní chuimsíonn na costais incriminteacha oibriúcháin costais a bhaineann le hoibleagáidí na n-údarás poiblí (sábháilteacht agus slándáil) a chlúdaíonn an Stát (agus nach Státchabhair iad de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE).

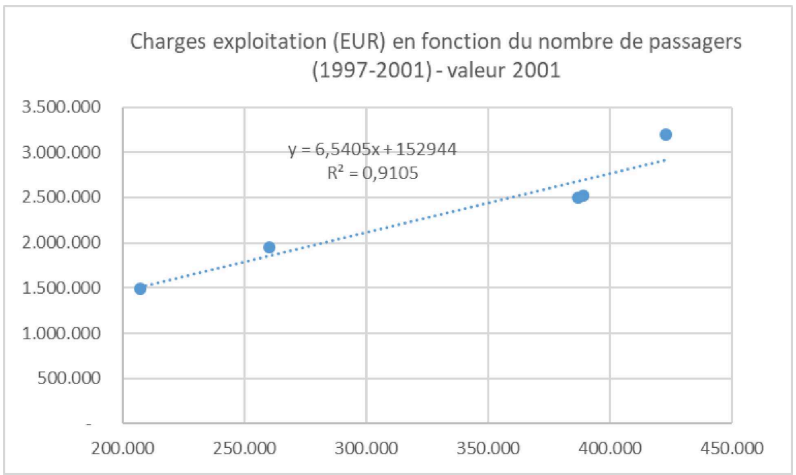
(281) Chun na costais oibriúcháin a athdhéanamh, ghlac an Coimisiún chuige arís na an fhaisnéis atá le fáil sna suimeanna do thorthaí ag an CCIO agus an SAGEB. Tá na costais oibriúcháin bliantúla comhdhéanta de tháillí iomlána oibriúcháin, lúide (i) na costais oibriúcháin a bhaineann le sainchumais na n-údarás poiblí (sábháilteacht agus slándáil) - maoinítear na costais seo leis an gcáin sábháilteachta) agus (ii) amúchtaí na n-infheistíochtaí (comhdhéanta de dhearlaicí ar na hamúchtaí agus forálacha a bhaineann le hathnuachan agus deisiúcháin mhóra).

(282) Le hanailís ar éabhlóid na gcostas oibriúcháin i dtéarmaí an lín paisinéirí is féidir a ríomh an costas incriminteach oibriúcháin in aghaidh an phaisinéara, is é sin an costas breise oibriúcháin arna ghineadh nuair a thagann paisinéir breise isteach. Léiríonn an Graphique 1 agus an **Graphique 2** go bhfuil an éabhlóid ar an líon paisinéirí agus na costais oibriúcháin comhghaolta go dlúth.

(283) Tá dhá thréimhse aitheanta ag an gCoimisiún a raibh tréithe éagsúla ag fás na gcostas oibriúcháin lena linn. Ar thaobh amháin, idir 1997 agus 2001, ba léir costas oibriúcháin ag 6,54 EUR in aghaidh an phaisinéara ag luachanna 2001. I gcás na gconarthaí arna síniú roimh 31 Nollaig 2001, bhunaigh an Coimisiún na costais incriminteacha oibriúcháin ar an bhfigiúr seo. Tá an luach ar glacadh leis chun an plean gnó a athdhéanamh coigeartaithe don bhoilsciú. Mar sin, i gcomhair phlean gnó RYAN1 a síníodh in 1999, ghlac an Coimisiún le costas incriminteach oibriúcháin de 6,35 EUR, a fhreagraíonn don luach 6,54 EUR coigeartaithe don bhoilsciú idir 1999 agus 2001. Cuirtear i láthair i Graphique 1 toradh anailís an Choimisiúin.

Grafaic 1

Costais oibriúcháin i dtéarmaí an lín paisinéirí (1997-2001)



Foinsí: Sonraí aerfort Beauvais. Anailís an Choimisiúin

(284) Thángthas ar an Graphique 1 leis an modheolaíocht seo a leanas:

(1) Freagraíonn gach pointe den ghrafaic do bhliain idir 1997 agus 2001;

(2) Tá mar aibsíosa ag gach pointe an líon paisineirí a iompraíodh sa bhliain sin, agus mar ordphéire iomlán chostais oibriúcháin an aerfoirt sa bhliain sin;

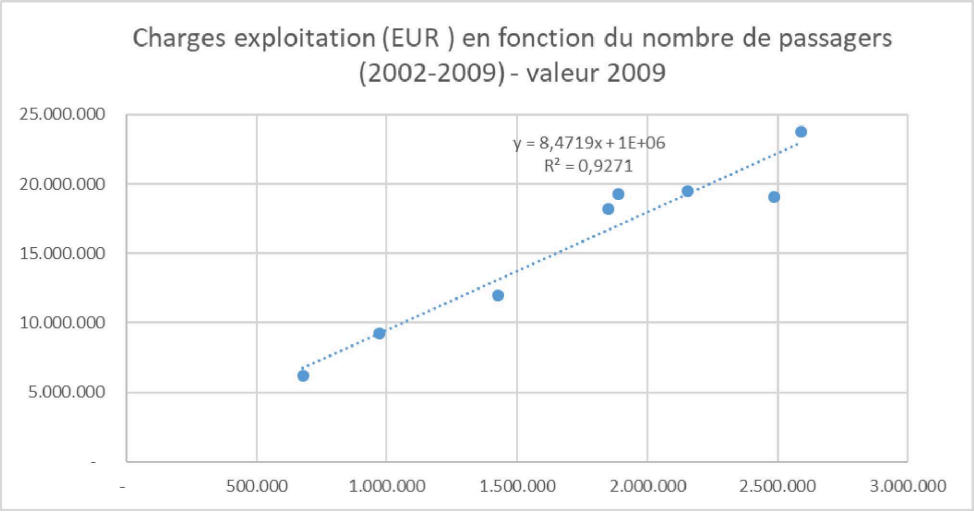
(3) Eachtarshuítear réiteach na cothromóide y=6,5405x +152944 as na pointí go léir le chéile. Tá an comhghaol idir réiteach na cothromóide agus na pointí an-ard, le R^2 de 0,9105, rud a chiallaíonn gur neastachán an-mhaith é an réiteach eachtarshuite chun ailíniú na bpointí a shamhlú agus gaol líneach a chinneadh idir táillí oibriúcháin an aerfoirt agus an líon paisinéirí a iompraíodh. Is féidir chomh maith le cothromóid an réitigh eachtarshuite suim na dtáilli oibriúcháin (y) a shloinneadh i dtéarmaí an lín paisinéirí a iompraíodh (x);

(4) I leith paisinéara breise a iompraíodh, is iad na costais breise oibriúcháin mar sin 6,5405 euro.

(285) Ar an taobh eile, idir 2002 agus 2009, is léir gurb é an costas incriminteach oibriúcháin ná 8,47 EUR in aghaidh an phaisinéara ag luachanna 2009. I gcás na gconarthaí a síníodh idir 2002 agus 2010, bhunaigh an Coimisiún na costais incriminteacha oibriúcháin ar an bhfigiúr seo de réir an phrionsabail go mbraithfeadh oibreoir stuama in 2010 ar na costais oibriúcháin arbh eol iad in 2009. Tá an luach ar glacadh leis chun an plean gnó a athdhéanamh coigeartaithe don bhoilsciú. Mar sin, i gcomhair phlean gnó FLYM 1 a síníodh in 2006, ghlac an Coimisiún le costas incriminteach oibriúcháin de 8,05 EUR, a fhreagraíonn don luach 8,47 EUR coigeartaithe don bhoilsciú idir 2006 agus 2009. Cuirtear i láthair i **Graphique 2** toradh anailís an Choimisiúin.

Grafaic 2

Costais oibriúcháin i dtéarmaí an lín paisinéirí (2002-2009)



Foinsí: Sonraí aerfort Beauvais. Anailís an Choimisiúin

(286) Thángthas ar an **Graphique 2** leis an modheolaíocht seo a leanas:

(1) Freagraíonn gach pointe den ghrafaic do bhliain idir 2002 agus 2009;

(2) Tá mar aibsíosa ag gach pointe an líon paisineirí a iompraíodh sa bhliain sin, agus mar ordphéire iomlán chostais oibriúcháin an aerfoirt sa bhliain sin;

(3) Eachtarshuítear ceart na cothromóide y=8,4719x +1 E +06 as na pointí go léir le chéile. Tá an comhghaol idir réiteach na cothromóide agus na pointí an-ard, le R^2 de 0,9271, rud a chiallaíonn gur neastachán an-mhaith é an réiteach eachtarshuite chun ailíniú na bpointí a shamhlú agus gaol líneach a chinneadh idir táillí oibriúcháin an aerfoirt agus an líon paisinéirí a iompraíodh. Is féidir chomh maith le cothromóid an réitigh eachtarshuite suim na dtáilli oibriúcháin (y) a shloinneadh i dtéarmaí an lín paisinéirí a iompraíodh (x);

(4) I leith paisinéara breise a iompraíodh, is iad na costais breise oibriúcháin mar sin 8,4719 euro.

(287) Mheas an Coimisiún gurb amhlaidh, i gcás na gconarthaí a chlúdaigh líon blianta, gur cinneadh na costais incriminteacha oibriúcháin i gcomhair na céad bliana den chonradh de réir an mhodha arna lua ag aithrisí 285 agus 286, ós rud é go méadaíonn na costais de 2% in aghaidh na bliana mar gheall ar an mboilsciú.

Costais mhargaíochta — sásanna dreasachta

(288) Cuimsíonn conarthaí RYAN4, RYAN5, WIZZ1, WIZZ2, WIZZ3, VOLA1, AIRH1, agus CENT1 clásail faoinar gheall oibreoir an aerfoirt ranníocaíochtaí airgeadais a íoc leis an gcuideachta aerga i dtéarmaí an tráchta a d'iompair an chuideachta aerga. Is ionann an maoiniú seo agus costais do riarthóir an aerfoirt agus tá siad curtha sa chuntas sna pleananna gnó arna n-athdhéanamh ag an gCoimisiun. Ní chuimsíonn na conarthaí aon chlásail den sórt sin.

8.2.1.3. Athdhéanamh na bpleananna gnó ag an gCoimisiún - torthaí

(289) I gcomhair an tacair conarthaí arna shíniú ag an CCIO agus SAGEB, na conarthaí is ábhar don chinneadh seo, gineann na pleananna gnó arna n-athdhéanamh ag an gCoimisiún brabúis incriminteacha do riarthóir an aerfoirt, rud a dhearbhaíonn tuairimí na Fraince go síneodh oibreoir aerfoirt ag gníomhú faoi ghnáthchoinníollacha geilleagracha an mhargaidh na conarthaí a shínigh an CCIO agus an SAGEB.

(290) Dá bhrí sin, níor bhronn na conarthaí arna síniú ag an CCIO agus SAGEB leis na haerlínte buntáistí ar na haerlínte de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE agus ní hionann iad mar sin agus Státchabhair.

8.2.1.4. Comhaontú scairshealbhóirí SAGEB - tionchar an scairshealbhóra aonair

(291) Mar fhorlíonadh ar an anailís arna cur i láthair ag Roinn 8.2.1.3, measann an Coimisiún faoi fho-cheannteideal go bhfuil na cinntí na conarthaí seirbhíse aerfoirt idir an SAGEB agus na haerlínte a shíniú i gcomhréir le coinníollacha an mhargaidh sa mhéid gur bhailíochtaigh an dá scairshealbhóirí ag an SAGEB iad go comhpháirteach (an CCIO ina cháilíocht mar einiteas poiblí agus cumann Véolia Transport mar oibreoir príobháideach), eintitis atá neamhchosanta sa tslí chéanna ar na brabúis agus na rioscaí a thagann as na hidirbhearta seo. Shínigh an SAGEB conarthaí RYAN4, RYAN5 agus WIZZ3 (féach aithris 51).

(292) Tugtar le fios le cumarsáid an Choimisiúin maidir le coincheap na "Státchabhrach" ar a ndírítear in Airteagal 107(1) CFAE gur féidir comhlíontacht oibriúcháin le coinníollacha an mhargaidh a chruthú go díreach nuair a chuireann eintitis phoiblí agus oibreoirí príobháideacha an t-oibriúchán i bhfeidhm *pari passu* ([135]).

(293) Sa chás seo, caithfidh an Coimisiún a anailísiú an chaoi a d'iompair an SAGEB é féin, agus é ag oibriú an aerfoirt, ní iompar comhpháirteach an SAGEB agus oibreoirí eile poiblí nó príobháideach. Ina theannta sin, rinne an Coimisiún anailís ar an bpróiseas cinnteoireachta laistigh den SAGEB maidir le síniú na gconarthaí leis na haerlínte agus róil scairshealbhóirí an SAGEB faoi seach (an CCIO ag 51 % agus an chuideachta Véolia Transport ag 49 %).

([135]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach ar a ndírítear in Airteagal 107(1) CFAE, pointe 101 (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1).

(294) Tá ról agus cumhachtaí an CCIO agus Véolia Transport laistigh den SAGEB faoi rialú ag reacht an SAGEB agus ag comhaontú na scairshealbhóirí arna shíniú ag an CCIO agus Véolia Transport.

(295) Laistigh den SAGEB, tá Coiste de na Comhpháirtithe comhdhéanta de dheichniúr ionadaithe do na scairshealbhóirí. Ainmníonn gach scairshealbhóir líon ionadaithe a bhíonn pro rata de réir a rannpháirtíochta (uimhir shlánaithe go dtí an uimhir shlán is gaire) ([136]). D'ainmnigh an CCIO cúigear ionadaithe mar sin agus d'ainmnigh Véolia Transport cúigear ionadaithe.

(296) Maidir le huachtarán an SAGEB (a fheidhmíonn feidhmeanna stiúrthóir an aerfoirt) agus leis an leas-uachtarán (a dhéanann ionadaíocht don uachtarán sa chás go mbíonn cosc ar an uachtarán), tromlach cáilithe Choiste de na gComhpháirtithe (75% de vótaí na scairshealbhóirí) a cheapann iad, ar bheith molta ag tromlach na scairshealbhóirí i gcás an uachtaráin agus ar bheith molta ag Véolia Transport i gcás an leas-uachtaráin ([137]). Bíonn bac mionlaigh ag an CCIO agus Véolia Transport araon i gcomhair an dá ainmniúchán seo nach mór iad a bheith ina n-ábhar comhthola idir an dá scairshealbhóir. Tá an t-uachtarán agus an leas-uachtarán araon ina mbaill de Choiste na gComhpháirtithe. Tugann tromlach cáilithe Choiste na gComhpháirtithe faomhadh d'ainmniúcháin stiúrthóir an oibriúcháin (molta ag Véolia Transport), agus stiúrthóir na seirbhísí teicniúla agus stiúrthóir na gcuntas agus an airgeadais, iad ar fad ([138]). I gcás na n-eochair-fheidhmeanna oibriúchán aerfoirt go léir, tá bac mionlaigh mar sin ag an CCIO agus Véolia Transport, agus ní mór cinntí a dhéanamh trí chomhthoil idir an dá scairshealbhóir.

(297) Cuireadh na cinntí maidir le síniú na gconarthaí leis na haerlínte faoi bhráid Choiste na gComhpháirtithe lena mbailíochtú de réir tromlaigh cháilithe ([139]). Bhí na cinntí seo a leanas ach go háirithe i gceist:

(a) comhaontú agus faomhadh an bhuiséid bhliantúil;

(b) faomhadh chur i ngníomh an phlean gnó;

(c) gach beart, conradh nó coinbhinsiún a mhaireann le breis is bliain nó tiomantas atá á thabhairt ag an SAGEB gur mó é ná 100 000 EUR agus nach bhfuil foráil déanta dó sa bhuiséad bliantúil;

(d) gach cinneadh a d'fhéadfadh dul i gcion ar fhigiúr gnó an SAGEB do shuim de bhreis ar 100 000 EUR (gur mar sin atá sé i gcás chonarthaí RYAN4, RYAN5 agus WIZZ3) ;

(e) gach beart, tiomantas nó cinneadh a d'fhéadfadh dul i gcion ar bhreis is 4 % de líon iomlán na ngluaiseachtaí aerga laistigh den aerfort (gur mar sin atá sé i gcás chonarthaí RYAN5 agus WIZZ3 a mbíonn tionchar acu faoi seach ar 5,3 % agus 113 % den trácht).

(298) Glacann an dá scairshealbhóir, atá i staid inchomparáide, na cinntí maidir le síniú na gconarthaí leis na haerlínte faoi na coinníollacha céanna. Tá an Coimisiún ag teacht ar an tátal seo ag tabhairt faoi deara ach go háirithe:

(a) glacann an dá scairshealbhóir go comhpháirteach na cinntí maidir le síniú na gconarthaí leis na haerlínte, agus ach go háirithe i gcás gach rud a bhaineann leis an conarthaí le RYAN4, RYAN5 agus WIZZ3, agus teastaíonn bailíochtú ó gach ceann de na scairshealbhóirí;

(b) tá an dá scairshealbhóir neamhchosanta ar rioscaí agus brabúis as oibriú an aerfoirt de réir na dtéarmaí agus i gcomhréir lena rannpháirtíocht i scairshealbhú an SAGEB, is é sin le rá 51 % don CCIO agus 49 % do Véolia Transport ;

(c) glacann rannpháirtíocht Véolia Transport mar sin fíorthábhacht gheilleagrach ([140]), agus ag cur chomhaontú na scairshealbhóirí sa chuntas, tá an tábhacht chéanna ag a chinntí atá ag cinntí an CCIO ;

([136]) Airteagal 3.3 (a) de chomhaontú scairshealbhóirí an SAGEB.
([137]) Airteagal 3.1 de chomhaontú scairshealbhóirí an SAGEB.
([138]) Airteagal 3.2 de chomhaontú scairshealbhóirí an SAGEB.
([139]) Airteagal 3.3 (f) de chomhaontú scairshealbhóirí an SAGEB.
([140]) Tá tionchar ag WIZZ3 ar thrácht Wizzair ar fad agus baineann conradh RYAN5 le forbairt na gcúrsaí breise. Baineann conradh RYAN4 le forbairt cúrsaí breise agus téann sé i gcion ar 2,5% de thrácht an aerfoirt.

(d) tá staideanna an CCIO agus Véolia Transport inchomparáide maidir leis an oibriúchán. Bíodh is go raibh an CCIO ina oibreoir ar aerfort Beauvais roimh an SAGEB, tá neamhchosaint an CCIO ar thorthaí an aerfoirt teoranta dona ról sa SAGEB, agus ní bhaineann sé i gcás ar bith lena ról mar oibreoir roimh an SAGEB. Níl aon lua sa chonradh tarmligin arna shíniú idir an SMABT agus an SAGEB d'oibleagáidí an CCIO a bheadh nasctha lena riaradh ar an aerfort roimh an 1ú Meitheamh 2008 (dáta tionscanta oibriúchán an aerfoirt ag SAGEB).

(299) Tagann an Coimisiún ar an tátal (i) gurbh iad an CCIO agus Véolia Transporta chuir na sínithe ar na conarthaí leis na haerlínte i gcrích *pari passu*; (ii) go bhfuil Véolia Transport, de thoradh ar chomhaontú scairshealbhóirí a bheith ann leis an CCIO, in staid chun a bheith cinnte go bhfuil síniú na gconarthaí ag SAGEB leis na haerlínte i gcomhréir lena leasa; agus (iii) gur mar sin a dhéileálann oibreoir príobhaideach i ngeilleagar an mhargaidh leis na hidirbhearta seo agus go bhfuil siad i gcomhréir le coinníollacha an mhargaidh mar sin.

(300) Tugann an Coimisiún faoi deara chomh maith, mar thaca leis an tátal seo, gur réadaigh SAGEB anailísí geilleagracha roimh chonarthaí a shíniú le RYAN4, RYAN5 agus WIZZ3 chun a bheith deimhin de bhrabúsacht na gconarthaí seo, agus gur bhailíochtaigh Coiste na gComhpháirtithe na hanailísí seo. Tugann an Coimisiún faoi deara chomh maith, mar thaca lena thátal, gur tharraing an SAGEB siar as an mbrabús as oibriú an aerfoirt, ó 2008 go 2011, rud a léiríonn riaradh maith an aerfoirt ag an SAGEB.

(301) Faoi dheireadh, cuirtear ar cumas le reachtanna SAGEB agus le comhaontú scairshealbhóirí SAGEB an tátal a nochtar in aithris 290 a dhearbhú, is é sin le rá nach mbronnann na conarthaí arna síniú ag an SAGEB leis na haerlínte buntáistí ar na haerlínte sin de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, agus nach Státchabhair iad mar sin.

8.2.2. *Tátal maidir le Státchabhair a bheith ann*

(302) Tagann an Coimisiún ar an tátal nár bhronn na conarthaí seirbhíse aerfoirt arna gcur i gcrích ag an CCIO agus an SAGEB atá liostaithe i dTábla 9 buntáiste geilleagrach ar aerlínte mar gur cuireadh i gcrích iad de réir phrionsabal MEOP.

(303) Dá bhrí sin, ní hionann na conarthaí seirbhíse aerfoirt agus Státchabhair i de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

1. Ní hionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh na fóirdheontais arna ndeonú ag roinn an Oise, ag pobal chomúin Beauvais agus ag réigiún Picardie ar chomhlachas tráchtála agus tionscail Oise in 2001 de shuim de 1 110 669 EUR agus in 2006 de shuim de 567 782 EUR, chun na costais a chlúdach a bhain le misin flaithiúnais aerfort Beauvais, ná na fóirdheontais infheistíochta arna ndeonú ar Chumann riartha agus oibriúcháin aerfort Beauvais in 2008 de shuim de 14.5 milliún EUR ag Sindeacáit mheasctha aerfort Beauvais-Tillé.

2. Is ionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh na fóirdheontais infheistíochta arna ndeonú ag roinn an Oise, ag pobal chomúin Beauvais agus ag réigiún Picardie ar chomhlachas tráchtála agus tionscail Oise in 2001 de shuim de 3,20 milliún EUR agus in 2006 de shuim de 6,23 milliún EUR. Dheonaigh an Fhrainc na cúnaimh seo go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108 (3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

3. Ní hionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh na fóirdheontais oibriúcháin arna ndeonú ar chomhlachas tráchtála agus tionscail Oise, ná na réamhíocaíochtaí ón Státchiste arna ndeonú ag seirbhís ghinearálta chomhlachas tráchtála agus tionscail Oise ar a sheirbhís aerfoirt roimh an 12 Nollaig 2000.

4. Is ionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh na réamhíocaíochtaí ón Státchiste arna ndeonú ag seirbhís ghinearálta chomhlachas tráchtála agus tionscail Oise ar a sheirbhís aerfoirt idir 2001 agus 2004. Dheonaigh an Fhrainc na cúnaimh seo go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

5. Ní hionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh an fhreagracht pháirteach a ghlac Sindeacáit mheasctha aerfort Beauvais-Tillé as caiteachais a bhí bainteach le plean forbartha turasóireachta a chur i gcrích.

6. Tá an Stárchabhair dá dtagraítear in ailt 2 agus 4 comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhua Airteagal 107(3)(c), den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

Airteagal 2

1. Ní hionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh na conarthaí seirbhíse aerfoirt a cuireadh i gcrích idir comhlachas tráchtála agus tionscail Oise agus Ryanair an 8 Meán Fómhair 1998, an 16 Márta 2001 agus an 12 Feabhra 2002, faoi seach, ná na conarthaí seirbhíse aerfoirt a chuir Cumann riartha agus oibriúcháin aerfort Beauvais i gcrích le Ryanair an 4 Feabhra 2010 agus 27 Iúil 2010.

2. Ní hionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh na conarthaí seirbhíse aerfoirt a cuireadh i gcrích idir comhlachas tráchtála agus tionscail Oise agus Wizz Air an 11 Meitheamh 2004 agus 1ú Iúil 2005 faoi seach, ná an conradh seirbhíse aerfoirt a cuireadh i gcrích idir Cumann riartha agus oibriúcháin aerfort Beauvais agus Wizz Air an 1[ú] Meitheamh 2009.

3. Ní hionann le Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh na conarthaí seirbhíse aerfoirt arna gcur i gcrích ag comhlachas tráchtála agus tionscail Oise le Goodjet an 14 Nollaig 2001, le Ciaofly an 24 Aibreán 2002, le Berlin Jet an 30 Eanáir 2003, le Volare an 13 Febhra 2003, le Sterling an 15 Iúil 2004, le Norwegian Air Shuttle an 7 Aibreán 2005, le Air Horizon an 12 Iúil 2004, le Air Polonia an 20 Deireadh Fómhair 2004, le Blue Air an 11 Deireadh Fómhair 2005 agus 28 Lúnasa 2007, le Flyme an 30 Márta 2006 agus le Centralwings an 18 Feabhra 2007.

Airteagal 3

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