2024/3021

9.12.2024

CINNEADH (AE) 2024/3021ÓN gCOIMISIÚN

an 9 Meán Fómhair 2024

maidir leis na bearta SA.43260 (2018/C) arna gcur chun feidhme ag an nGearmáin i bhfabhar Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH agus Ryanair DAC

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2024) 6468)

(Is é an leagan Gearmáinise amháin atá barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

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

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

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

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

(1) Chuir Deutsche Lufthansa AG ('Lufthansa' nó an 'gearánach') gearán faoi bhráid an Choimisiúin an 3 Samhain 2015, ina líomhnaítear gur chuir an Ghearmáin bearta áirithe chun feidhme a líomhnaítear a bheith ina Státchabhair trí údaráis réigiúnacha *Land* Rhineland-Palatinate na Gearmáine chun tairbhe Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH ('FFHG' anseo feasta), oibreoir aerfort Frankfurt-Hahn, agus Ryanair DAC ('Ryanair') i leith a chuid oibríochtaí ag aerfort Frankfurt-Hahn.

(2) Le litir dar dáta an 26 Deireadh Fómhair 2018, chuir an Coimisiún an Ghearmáin ar an eolas gur chinn sé an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE) a thionscnamh i leith bearta áirithe ([2]) (an 'cinneadh tosaigh'). Thug an Ghearmáin a barúil faoin gcinneadh tosaigh agus cuireadh isteach an 5 Feabhra 2019 í.

(3) Tríd an gcinneadh tosaigh a fhoilsiú in Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh an 13 Meán Fómhair 2019, d'iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha ar an mbeart sin a chur faoina bhráid.

(4) Fuair an Coimisiún barúlacha ó pháirtithe leasmhara, is é sin, Lufthansa an 3 Iúil 2019, Ryanair an 25 Deireadh Fómhair 2019 agus FFHG an 31 Deireadh Fómhair 2019.

(5) Le litreacha dar dáta an 15 Samhain 2021, an 15 Nollaig 2021 agus an 28 Márta 2024, sholáthair an Ghearmáin tuilleadh faisnéise don Choimisiún. Idir 2019 agus 2023 sholáthair Lufthansa tuilleadh faisnéise i scríbhinn.

2. CUR SÍOS MIONSONRAITHE AR NA BEARTA

2.1. Faighteoirí na mbeart

(6) Is iad FFHG agus Ryanair faighteoirí na mbeart.

([1]) IO C 310, 13.9.2019, lch. 5.
([2]) Cinneadh ón gCoimisiún an 26 Deireadh Fómhair 2018 i gcás SA.43260 (2015/FC) – An Ghearmáin – Cabhair líomhnaithe d'Aerfort Frankfurt Hahn agus Ryanair (IO C 310, 13.9.2019, lch. 5).

2.1.1. *FFHG*

(7) Mar a shonraítear sa chinneadh tosaigh (aithrisí 13 agus 14), tá aerfort Frankfurt-Hahn suite i *Land* Rhineland-Palatinate sa Ghearmáin, thart ar 120 km siar ó chathair Frankfurt/Main. Aerbhunáit mhíleata de chuid na Stát Aontaithe a bhí ann go dtí 1992 agus rinneadh é a thiontú ina aerfort sibhialta ina dhiaidh sin le haghaidh iompar paisinéirí agus lasta araon. Tá ceadúnas oibríochta ag aerfort Frankfurt-Hahn a cheadaíonn dó oibriú 24 uair sa lá seacht lá na seachtaine.

(8) Tá aerfort Frankfurt-Hahn á oibriú ag FFHG. Cruthaíodh FFHG in 2001. I dtosach báire, bhí tromlach na scaireanna in FFHG faoi úinéireacht Flughafen Frankfurt/Main GmbH ('Fraport'), agus ba é *Land* Rhineland-Palatinate an scairshealbhóir mionlaigh. I mí Eanáir 2005, thóg Land Hesse scairsheilbh mhionlaigh in FFHG freisin.

(9) Ó mhí Eanáir 2005 go dtí an 31 Nollaig 2008, is mar a leanas a bhí roinnt na scaireanna idir scairshealbhóirí FFHG: Fraport (bun 65 %), *Land* Rhineland-Palatinate (bun 17.5 %) agus Land Hesse (bun 17.5 %).

(10) Le héifeacht ón 1 Eanáir 2009, ghlac *Land* Rhineland-Palatinate FFHG ar láimh tríd an leas urlámhais 65 % a fháil ó Fraport. Tar éis na héadála sin, is iad Land Rhineland-Palatinate (bun 82.5 %) agus *Land* Hesse (bun 17.5 %) an dá scairshealbhóir in FFHG a bhí fágtha.

(11) An 1 Márta 2017, shínigh *Land* Rhineland-Palatinate Comhaontú Ceannaithe Scaireanna, a rinneadh an 9 Lúnasa 2017, lenar dhíol sé a bhun 82.5 % in FFHG le HNA Airport Group GmbH, grúpchuideachta de chuid HNA Group na Síne atá gníomhach ar fud an domhain ('HNA Group'). Tá an bun 17.5 % eile in FFHG i seilbh Land Hesse fós.

(12) Rinne FFHG iarratas ar dhócmhainneacht i mí Dheireadh Fómhair 2021.

(13) Mar a mhínítear sa chinneadh tosaigh (aithrisí 15 go 17), is eitiltí ísealchostais den chuid is mó a bhíonn i gceist le trácht paisinéirí ó aerfort Frankfurt-Hahn. A mhéid a bhaineann le hiompar paisinéirí, is é Ryanair an phríomh-aerlíne a oibríonn ó aerfort Frankfurt-Hahn.

(14) Idir 1998 agus 2007, tháinig méadú ar an líon paisinéirí ag aerfort Frankfurt-Hahn ó thart ar 39 000 paisinéir go dtí tuairim is 4 mhilliún paisinéir in aghaidh na bliana. Idir 2007 agus 2019, tháinig laghdú de réir a chéile ar an trácht paisinéirí go dtí thart ar 1.5 milliún paisinéir in aghaidh na bliana.

(15) Seachas eitiltí paisinéirí, oibrítear eitiltí lasta chuig aerfort Frankfurt-Hahn agus uaidh. In 2019, iompraíodh thart ar 171 000 tona d'aerlasta trí aerfort Frankfurt-Hahn. Bhí 2011 ina buaicbhliain, agus iompraíodh thart ar 286 000 tona lena linn.

2.1.2. *Ryanair*

(16) Is aerlíne ísealchostais Éireannach é Ryanair a cuireadh ar bun in 1984. In 2019, d'iompair Ryanair thart ar 142 mhilliún paisinéir agus d'fhreastail sé ar bhreis agus 200 aerfort.

2.2. **Na bearta atá ina n-ábhar díospóide**

2.2.1. *Bearta a bhaineann le FFHG*

2.2.1.1. An ráthaíocht a dheonaigh *Land* Rhineland-Palatinate do FFHG

(17) De réir na Gearmáine, rinne Haitec AG ('Haitec') ([3]), cuideachta cothabhála aerárthaí a cuireadh ar bun in 2008, cinneadh é féin a bhunú ag aerfort Frankfurt-Hahn chun seirbhísí cothabhála aerárthaí a sholáthar ar bhonn níos buaine in 2013, agus go háirithe, chun an méid a bhí á chur ar fáil ag an aerfort aici a leathnú chun go gcuimseofaí cothabháil na n-aerárthaí a bhí níos mó. Chuige sin, cheannaigh Haitec talamh ó FFHG an 20 Nollaig 2013 ar chostas thart ar EUR 7.7 milliún agus é de chuspóir aici halla cothabhála níos mó a thógáil ar an talamh sin. Tugadh tógáil an halla i gcrích i bhfómhar 2016, agus infheistíocht thart ar EUR 40 milliún déanta ag Haitec ann, méid a bhí cuid mhaith níos airde ná mar a bhí beartaithe ar dtús.

([3]) HAITEC Aircraft Maintenance GmbH anois.

(18) Sa chéim dheireanach den chaibidlíocht maidir leis an gcomhaontú díola talún idir FFHG agus Haitec, d'éiligh Haitec go gcuimseofaí ceart chun tarraingt siar sa chomhaontú, ceart ar ghá ráthaíocht ó *Land* Rhineland-Palatinate a bheith ag gabháil leis.

(19) De réir an chirt sin chun tarraingt siar, d'fhéadfadh Haitec tarraingt siar as an gcomhaontú díola le linn tréimhse thart ar 15 bliana (go dtí an 31 Nollaig 2028) dá dtitfeadh ceann de na trí chúinse seo a leanas amach:

(a) i gcás ina gcaillfeadh FFHG nó a chomharbaí dlíthiúla an ceadúnas chun aerfort Frankfurt-Hahn a oibriú;

(b) i gcás ina scoirfí go hiomlán d'aerfort Frankfurt-Hahn a oibriú;

(c) i gcás ina mbeadh FFHG dócmhainneach agus gan oibreoir eile ag leanúint den aerfort a oibriú.

(20) I gcás ina bhfeidhmíonn Haitec a cheart chun tarraingt siar, ní mór do Haitec an talamh a thabhairt ar ais do FFHG agus tá sé de cheart aige 80 % den phraghas ceannaigh a fháil dar luach EUR 6.2 milliún. Ós rud é gur rídhócha nach mbeadh FFHG in ann EUR 6.2 milliún a íoc ar ais le Haitec i gcás ina dtarlódh aon cheann de na trí chúinse a liostaítear in aithris (19) a d'fhágfadh go dtarraingeofaí siar mar sin, d'éiligh Haitec urrús i leith íoc a éilimh. Dá bhrí sin, an 20 Feabhra 2014, fuair Haitec ráthaíocht (*Bürgschaftserklärung*) ó *Land* Rhineland-Palatinate ina ngeallann an *Land* EUR 6.2 milliún a íoc le Haitec i gcás ina dtarraingeofaí siar ón gcomhaontú díola talún faoi na cúinsí a liostaítear in aithris (19).

(21) Mhínigh údaráis na Gearmáine, chun an ráthaíocht sin a sholáthar, go n-íocann FFHG préimh 2.56 % in aghaidh na bliana ar ráthaíocht dar luach EUR 6.2 milliún le *Land* Rhineland-Palatinate. Is é [an chomhairleacht] a shuigh an phréimh ráthaíochta. Bhain [an chomhairleacht] úsáid as an uirlis RiskCalc de chuid Moody agus rinne sí measachán gurbh é [...] ar feadh bliain amháin rátáil neamhspleách FFHG agus gurbh é [...] ar feadh 5 bliana í, ar bhonn ráitis airgeadais iniúchta 2012 ón aerfort. Ar an mbonn sin, rinne [an chomhairleacht] measachán gur raon idir 1.51 % agus 2.56 % raon na bpréimheanna ráthaíochta bliantúla a bheadh i gcomhréir leis an margadh. Ghlac FFHG agus *Land* Rhineland-Palatinate leis an teorainn uachtarach den raon measta agus tháinig siad ar chomhaontú gur préimh ráthaíochta 2.56% in aghaidh na bliana (thart ar EUR 158 000) a bheadh ann. Ní dhéantar foráil leis na socruithe ráthaíochta maidir le coigeartuithe sa phréimh ráthaíochta.

2.2.1.2. Díol 'dúbailte' dáileachta talún ag FFHG

(22) I mí na Samhna 2014, fuair FFHG EUR [10-25] milliún le haghaidh idirbheart réadmhaoine, lenar dhíol FFHG dhá phíosa talún, an dáileacht 'campas' agus an dáileacht 'tithíocht', le *Land* Rhineland-Palatinate ('conradh díola 2014'). Choinnigh FFHG ceart chun tarraingt siar ó chonradh díola 2014 a mhéid a bhain leis an dáileacht 'tithíocht'. Rinneadh foráil le conradh díola 2014 gur cheart an praghas díola a bheith bunaithe ar thuairim shaineolach nua i gcás ina bhfeidhmeofaí an ceart chun tarraingt siar. I gcomhthéacs an idirbhirt réadmhaoine sin, chruthaigh *Land* Rhineland-Palatinate 29 bpost nua le haghaidh fostaithe in Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), ar poist iad a líonadh go príomha (ach ní go heisiach) le fostaithe a tháinig ó FFHG. Ba é conclúid an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh gur tharla conradh díola 2014 ar luach an mhargaidh. Bhí an chonclúid sin bunaithe ar thuairim shaineolach ó Choiste na Tuairime Saineolaí um Luachanna Réadmhaoine le haghaidh Limistéar Osteifel-Hunsrück arna coimisiúnú ag *Land* Rhineland-Palatinate agus a comhlánaíodh le tuarascáil ó Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord ('SGD Nord').

(23) In 2015, thionscain FFHG próiseas tairisceana poiblí chun an dáileacht talún 'tithíocht' a dhíol. Chuir ADC Airport Harbour Investment GmbH ('ADC') tairiscint dar luach EUR 1.25 milliún isteach.

(24) Ina dhiaidh sin, thionscain *Land* Rhineland-Palatinate an nós imeachta príobháidithe le haghaidh aerfort Frankfurt-Hahn. Rinne an tairgeoir rathúil, Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. ('SYT'), tairiscint ina raibh na dáileachtaí talún 'campas' agus 'tithíocht' san áireamh. D'úsáid *Land* Rhineland-Palatinate an tairiscint ó ADC mar léiriú ar mhargadhphraghas na dáileachta 'tithíocht' agus shocraigh sé praghas na dáileachta sin sa chonradh maidir le príobháidiú le SYT ag EUR 1.25 milliún. Tugadh an conradh maidir le príobháidiú le SYT i gcrích an 2 Meitheamh 2016. Chun a chur ar a chumas do *Land* Rhineland-Palatinate na dáileachtaí talún 'campas' agus 'tithíocht' a aistriú chuig SYT in éineacht le chéile faoi chuimsiú an phríobháidithe, bhí sé beartaithe go dtréigfeadh FFHG a cheart chun tarraingt siar ó chonradh díola 2014 le *Land* Rhineland-Palatinate. Mar sin féin, theip ar SYT an praghas a íoc ar an gconradh príobháidithe an 10 Meitheamh 2016, agus d'fheidhmigh *Land* Rhineland-Palatinate a cheart an díol le SYT a chur ar ceal an 6 Iúil 2016.

(25) An 6 Meitheamh 2016, d'fheidhmigh FFHG a cheart chun tarraingt siar ó chonradh díola 2014. Rinneadh nótaireacht ar fheidhmiú an chirt chun tarraingt siar an 6 Iúil 2016. Níor íoc FFHG aon chúiteamh le Rhineland-Palatinate as an gceart chun tarraingt siar a fheidhmiú maidir leis an dáileacht 'tithíocht'. Míníonn an Ghearmáin gurb é is cúis leis sin conclúid na tuairime saineolaí ó Choiste na Tuairime Saineolaí um Luachanna Réadmhaoine le haghaidh Limistéar Osteifel-Hunsrück ó 2014, a comhlánaíodh le tuarascáil ó SGD Nord, gurbh amhlaidh, chun críoch chonradh díola 2014, a bheadh na costais, a bhainfeadh leis na foirgnimh ar an dáileacht 'tithíocht' (iarbheairic airm) a leagan agus an talamh a athshlánú ina dhiaidh sin, níos mó ná luach na talún, agus na hoibreacha sin déanta. Leis an tuairim shaineolach, cuireadh as an áireamh go bhféadfadh margadhluach diúltach a bheith ann, agus dá bhrí sin, socraíodh margadhluach na dáileachta 'tithíocht' ag nialas EUR. Dhíol FFHG an dáileacht 'tithíocht' ar EUR 1.25 milliún le ADC trí chonradh an 6 Iúil 2016. Tá trí pháirtí sa chonradh sin, ADC, FFHG agus *Land* Rhineland-Palatinate, toisc gurb é a bhí i gceist leis an gconradh, ní hamháin díol na dáileachta 'tithíocht' ag FFHG le ADC, ach freisin díol na dáileachta 'campas' ag *Land* Rhineland-Palatinate le ADC.

(26) Léirigh an Coimisiún sa chinneadh tosaigh go raibh sé in amhras faoi cé acu a tharla feidhmiú an chirt chun tarraingt siar i dtaca leis an dáileacht talún 'tithíocht' ag FFHG i dtreo *Land* Rhineland-Palatinate gan aon chúiteamh a íoc, ar luach an mhargaidh nó nár tharla (féach aithrisí 184-189 den chinneadh tosaigh), toisc nár sholáthair an Ghearmáin meastóireacht ar luach na talún tráth fheidhmiú an chirt chun tarraingt siar, d'ainneoin gur foráladh i gconradh díola 2014 gur cheart an praghas díola a bheith bunaithe ar thuairim shaineolach nua i gcás ina bhfeidhmeofaí an chirt chun tarraingt siar.

2.2.2. *Bearta a bhaineann le Ryanair*

2.2.2.1. Tacaíocht margaíochta do Ryanair

Comhaontú margaíochta 2005

(27) An 4 Samhain 2005, thug *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair comhaontú margaíochta ('comhaontú margaíochta 2005') i gcrích, a bhí bailí go dtí deireadh 2016. Is é an *Land* amháin a thug an comhaontú i gcrích, go neamhspleách ar FFHG, nach raibh ina pháirtí sa chomhaontú margaíochta. An tráth a tugadh an comhaontú margaíochta i gcrích, ní raibh ach sciar 17.5 % in FFHG ag an *Land*, ach bhí 65 % de na scaireanna i seilbh Fraport, nach bhfuil faoi rialú *Land* Rhineland-Palatinate.

(28) Comhaontaíodh go n-úsáidfí an maoiniú a sholáthair an *Land* do Ryanair trí chomhaontú margaíochta 2005 le haghaidh gníomhaíochtaí margaíochta agus díola a dhéanfadh Ryanair agus a rachadh chun tairbhe do chomhmhargaíocht turasóireachta *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair (aithris 90 den chinneadh tosaigh). Bhí na híocaíochtaí le déanamh le Ryanair ar bhonn sonraisc chomhfhreagracha le haghaidh gníomhaíochtaí cur chun cinn i bhfabhar shuíomhanna turasóireachta *Land* Rhineland-Palatinate. Chun na gníomhaíochtaí margaíochta sin a chur chun feidhme, d'fhorbair Ryanair 'coincheap margaíochta'.

(29) Faoi chomhaontú margaíochta 2005, cheannaigh an *Land* ó Ryanair (i) naisc ar shuíomh gréasáin Ryanair chuig na tairiscintí turasóireachta in *Land* Rhineland-Palatinate (Airteagal 1 den chomhaontú margaíochta); (ii) dhá leathanach in iris Ryanair do phaisinéirí le linn eitilte (Airteagal 2 den chomhaontú margaíochta); agus (iii) feachtas preasa chun tairbhe thionscal turasóireachta an *Land* (Airteagal 3 den chomhaontú margaíochta). A mhéid a bhaineann leis an ngníomhaíocht dheireanach sin, sonraítear sa chomhaontú méid an spáis fógraíochta nach mór do Ryanair a cheannach ó thríú páirtithe le haghaidh 2006 go 2010 (ó EUR 160 000 in 2006 go EUR [400 000 – 500 000] in 2009 agus 2010).

(30) Déantar foráil i gcomhaontú margaíochta 2005 freisin maidir leis na híocaíochtaí atá le déanamh ag *Land* Rhineland-Palatinate le Ryanair, íocaíochtaí ar cheart – de réir Airteagal 7 den chomhaontú – iad a bheith 50 % níos lú ar a laghad ná na praghsanna a ghearrann Ryanair ar chustaiméirí eile na seirbhísí margaíochta ar líne. Thairis sin, déantar foráil le hAirteagal 9 den chomhaontú margaíochta go ngeallann Ryanair go mbeidh bunáit le haghaidh líon áirithe aerárthaí ([4]) ag aerfort Frankfurt-Hahn, ar líon éagsúil aerárthaí a bheadh i gceist i gcaitheamh na

([4]) Trí aerárthach a bhunú ag aerfort, is gnách go mbíonn an t-aerárthach ag an aerfort sin thar oíche. Tugtar le tuiscint leis sin go n-úsáidtear an t-aerárthach chun roinnt eitiltí a oibriú ón aerfort sin.

mblianta a chumhdaítear leis an gcomhaontú (mar a shonraítear san Iarscríbhinn a ghabhann leis an gcomhaontú), ós rud é nach mbíonn na bearta margaíochta mar a shainmhínítear leis an gcomhaontú éifeachtach ach amháin má iompraítear níos mó turasóirí isteach sa réigiún. Mura mbíonn an líon comhaontaithe aerárthaí bunaithe ag aerfort Frankfurt-Hahn ag Ryanair, tá sé de cheart ag *Land* Rhineland-Palatinate an comhaontú margaíochta a fhoirceannadh láithreach.

(31) Leagtar amach sa tábla seo a leanas na híocaíochtaí atá dlite do Ryanair ón *Land* in aghaidh na bliana faoi chomhaontú margaíochta 2005, chomh maith leis an líon aerárthaí a gheallann Ryanair a bhunú ag aerfort Frankfurt-Hahn in aghaidh na bliana:

Tábla 1

Comhaontú margaíochta 2005 – íocaíochtaí atá dlite ó *Land* Rhineland-Palatinate agus an líon aerárthaí de chuid Ryanair atá le bunú ag aerfort Frankfurt-Hahn.

Bliain	An líon aerárthaí atá le lonnú ag aerfort Frankfurt-Hahn	Íocaíocht ó *Land* Rhineland-Palatinate le Ryanair (EUR)
2006	8	[0-2 mhilliún]
2007	10	[0-2 mhilliún]
2008	12	[0-2 mhilliún]
2009	14	[0-2 mhilliún]
2010	16	[0-2 mhilliún]
2011	17	[0-2 mhilliún]
2012	18	[0-2 mhilliún]
2013	18	[0-2 mhilliún]
2014	18	[0-2 mhilliún]
2015	18	[0-2 mhilliún]
2016	18	[0-2 mhilliún]

(32) Seachas léargas ginearálta ar phraghsanna a ghearrann suíomhanna gréasáin éagsúla le haghaidh feachtais fógraíochta, níor sholáthair an Ghearmáin aon mheastóireacht mhionsonraithe *ex ante* ar chomhaontú margaíochta 2005 a rinne an *Land* agus lena léireofaí go raibh an comhaontú i gcomhréir leis an margadh.

Comhaontú margaíochta 2017

(33) An 20 Deireadh Fómhair 2017, tar éis a scaireanna in FFHG a dhíol le HNA Group ([5]) i mí an Mhárta 2017, thug *Land* Rhineland-Palatinate comhaontú margaíochta nua i gcrích le Ryanair (ar a dtugtar 'Comhaontú um Fheachtas Comhoibríoch', ('comhaontú margaíochta 2017' anseo feasta)). Tháinig an comhaontú sin i bhfeidhm an 1 Deireadh Fómhair 2017 agus is ar feadh tréimhse 5 bliana a tugadh i gcrích é. Ag brath ar shrianta buiséadacha an *Land*, bhí sé de cheart ag an *Land* an comhaontú a fhoirceannadh le héifeacht ón 31 Nollaig 2018 ar a luaithe.

(34) Rinneadh foráil sa chomhaontú nua maidir le híocaíochtaí margaíochta bliantúla ón *Land* le Ryanair dar luach EUR 1.2 milliún in aghaidh na bliana i bprionsabal. Le haghaidh na tréimhse ón 1 Deireadh Fómhair go dtí an 31 Nollaig 2017, socraíodh an íocaíocht *pro rata* ag EUR 350 000, i gcás 2018, beartaíodh méid breise EUR 200 000 ar a mhéad (a d'fhág gurbh é EUR 1.4 milliún an méid iomlán le haghaidh 2018) dá ndéanfaí aistriú comhfhreagrach cistí neamhúsáidte a bhí beartaithe le haghaidh 2017 déanta i gcomhréir leis na rialacha buiséadacha is infheidhme de chuid an *Land*.

(35) Chomhaontaigh na páirtithe feachtas margaíochta mionsonraithe agus a luach a chinneadh ar bhonn bliantúil. Ní bheadh níos mó ná EUR 1.2 milliún i gceist leis an íocaíocht bhliantúil.

([5]) Ba ilchuideachta de chuid na Síne é HNA Group, a bhí gníomhach san eitlíocht agus sa turasóireacht den chuid is mó.

(36) Ar feadh thréimhse an chonartha, gheall Ryanair [100 000 – 200 000] paisinéir ar a laghad a iompar in aghaidh na bliana chuig aerfort Frankfurt-Hahn, ar paisinéirí iad a d'fhanfadh oíche amháin ar a laghad in *Land* Rhineland-Palatinate ('aerthurasóirí'). Dá mbainfí amach líon aerthurasóir níos lú ná [100 000 – 200 000], ní bheadh aon íocaíocht dlite. Dá mbeadh níos mó ná [100 000 – 200 000] aerthurasóir ann, ach níos lú ná [100 000 – 200 000], ní bheadh ach [...] % de EUR 1.2 milliún dlite.

(37) Ina theannta sin, rinneadh foráil i bplean feachtais 2018 maidir le bearta lena gcruthófaí agus lena bhfeabhsófaí feasacht ar cheann scríbe Rhineland-Palatine trí na meáin shóisialta, bunachar sonraí agus suíomhanna gréasáin Ryanair maidir le Bainistíocht Caidrimh le Custaiméirí, chomh maith le fógraíocht spriocdhírithe. Ina theannta sin, beartaíodh feachtas margaíochta cuimsitheach ar luach EUR [0 – 1.2 milliún] trí úsáid a bhaint as cainéil na meán traidisiúnta agus trí úsáid an-spriocdhírithe a bhaint as na meáin dhigiteacha araon.

(38) Áitíonn an Ghearmáin gur tugadh comhaontú margaíochta 2017 i gcrích tar éis phríobháidiú aerfort Frankfurt-Hahn agus gur ghníomhaigh na páirtithe sa chomhaontú mar oibreoirí an gheilleagair margaidh, agus na dálaí margaidh chun comhaontú margaíochta den sórt sin a thabhairt i gcrích á n-urramú acu. De réir na Gearmáine, bhí cinneadh *Land* Rhineland-Palatinate an comhaontú margaíochta a thabhairt i gcrích le Ryanair bunaithe ar staidéar tagarmharcála a rinne saineolaí neamhspleách, rud a d'fhág gur chuir Ryanair an luach is fearr ar airgead ar fáil, a mhéid a bhaineann leis na seirbhísí margaíochta a bhí á lorg ag an *Land*. Seachas an staidéar tagarmharcála, níor sholáthair an Ghearmáin aon mheastóireacht *ex ante* mhionsonraithe ar an gcomhaontú margaíochta a rinne an *Land* lena léireofaí gur chomhlíon an comhaontú prionsabal na hiompraíochta tráchtála agus prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

2.2.2.2. Comhaontuithe seirbhísí aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair

(39) Tá sraith comhaontuithe tugtha i gcrích ag FFHG agus Ryanair lena rialaítear na coinníollacha airgeadais faoina n-oibríonn Ryanair ag aerfort Frankfurt-Hahn. I gCinneadh (AE) 2016/788 ón gCoimisiún ([6]) ('Cinneadh Hahn I'), ba é conclúid an Choimisiúin gur chomhlíon comhaontuithe seirbhísí aerfoirt idir FFHG agus Ryanair ó 2002 ('comhaontú seirbhíse aerfoirt 2002') agus 2005 ('comhaontú seirbhíse aerfoirt 2005') prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh agus, dá bhrí sin, nár Státchabhair iad na comhaontuithe sin. Socraíodh i dtosach báire go mbeadh feidhm ag comhaontú seirbhíse aerfoirt 2002 go dtí an 13 Feabhra 2017, agus rogha ag gabháil leis go bhféadfaí é a fhadú go dtí an 13 Feabhra 2022, agus socraíodh i dtosach báire go mbeadh feidhm ag comhaontú seirbhíse aerfoirt 2005 go dtí 2027.

(40) An 27 Márta 2013, áfach, rinneadh Comhaontú maidir le Litir Chumhdaigh ('Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh' nó 'comhaontú seirbhíse aerfoirt 2013') a thabhairt i gcrích idir FFHG agus Ryanair ar feadh tréimhse 3 bliana (2013 go 2016). De réir a théarmaí féin, le Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh 'déantar achoimre ar gach comhaontú a rinneadh roimhe maidir le hoibriú aerárthaí paisinéirí chuig aerfort Frankfurt-Hahn agus uaidh, agus cuirtear Comhaontú 2013 sin ina n-ionad'. Níor chuir an Ghearmáin measúnú isteach ar Chomhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh faoi phrionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh. Is litir chumhdaigh é Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh, a ghabhann leis an gcomhaontú caighdeánach maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh is infheidhme ag aerfort Frankfurt-Hahn. Ní imítear sa Litir ó sceideal na muirear aerfoirt, ach is amhlaidh a dheimhnítear a hinfheidhmeacht léi. Déantar léi rialacha na seirbhísí láimhseála ar an talamh is infheidhme maidir le Ryanair a thabhairt cothrom le dáta chun teacht le forbairtí ginearálta i dtionscal na heitlíochta.

(41) An 8 Márta 2015, trí bhíthin Nóta Mínithe a ghabhann leis an gcomhaontú maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh agus a cuireadh i gceangal le Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh ('Nóta Mínithe 2015' nó 'comhaontú seirbhíse aerfoirt 2015'), modhnaíodh Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh i leith na bpointí seo a leanas: (a) Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh a fhadú go dtí an 31 Márta 2017, (b) feithicil rampa/veain cothabhála a sholáthar do Ryanair agus (c) oifig riaracháin agus spás stórála le haghaidh páirteanna spártha a sholáthar do Ryanair. Shoiléirigh an Ghearmáin maidir leis an tacaíocht margaíochta de thart ar EUR 100 000 le haghaidh gach bealach nua a osclaíodh ó aerfort Frankfurt-Hahn agus chuige agus a luaitear in aithris 109 den chinneadh tosaigh, go raibh an tacaíocht sin san áireamh cheana féin i gcomhaontú Ryanair 2002. Chuir an Ghearmáin in iúl don Choimisiún nár deonaíodh, in aon chuma, aon tacaíocht margaíochta le haghaidh bealach nua le linn na tréimhse ar cuireadh Nóta Mínithe 2015 i bhfeidhm lena linn.

([6]) Cinneadh (AE) 2016/788 ón gCoimisiún an 1 Deireadh Fómhair 2014 i gcás SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) arna chur chun feidhme ag an nGearmáin maidir leis na socruithe maoinithe d'aerfort Frankfurt Hahn a cuireadh i bhfeidhm in 2009 go dtí 2011 (IO L 134, 24.5.2016, lch. 1).

(42) An 8/9 Meán Fómhair 2016, thug FFHG agus Ryanair comhaontú nua i gcrích ar feadh 5 bliana, arbh infheidhme é ón 1 Aibreán 2017 go dtí an 31 Márta 2022. Tá an comhaontú sin i bhfoirm Litreach Cumhdaigh a ghabhann le Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh ('Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016' nó 'Comhaontú seirbhíse aerfoirt 2016'). I Litir Cumhdaigh Uimh. 2, 2016, ina leagtar amach go príomha cé mhéad muirear aerfoirt ag a bhfuil feidhm i gcúinsí éagsúla, déantar leasuithe áirithe ar Chomhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh agus cuirtear an Litir 2016 sin in ionad Nóta Mínithe 2015.

(43) De réir na Gearmáine, is i leith dhá phointe a dhéantar modhnú le Litir Chumhdaigh Uimh. 2, 2016 ar Chomhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh agus ar Nóta Mínithe 2015, agus i leith an dá phointe sin amháin:

(a) tá feidhm ag muirear aerfoirt EUR [...] in aghaidh an phaisinéara faoi Litir Chumhdaigh Uimh. 2, 2016 ar choinníoll go n-iompraíonn Ryanair [...] paisinéir in aghaidh na bliana ar a laghad, ach roimhe sin, is ag [...] paisinéir in aghaidh na bliana a bhí feidhm;

(b) tugtar córas nua tacaíochta margaíochta isteach leis na modhnuithe freisin, lena bhfágtar nach mbeadh aon mhuirear aerfoirt le cur i bhfeidhm maidir le haon líon paisinéirí a bheadh os cionn an lín paisinéirí a d'imigh ón aerfort an bhliain roimhe.

2.2.2.3. Tacaíocht oiliúna do Ryanair

(44) Creideann an gearánach – ar bhonn thuarascálacha bliantúla Hahn Campus Management GmbH ('HCM'), ar fochuideachta 100 % de FFHG atá inti, – go bhfuair HCM méid thart ar EUR 1.685 milliún i gcabhair oiliúna ó údaráis *Land* Rhineland-Palatinate sa tréimhse 2001-2002 chun oiliúint a chur ar dhaoine dífhostaithe nó ar dhaoine a bhfuil an dífhostaíocht ag bagairt orthu. Thairis sin, choimisiúnaigh HCM cuideachta ar a dtugtar a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung ('a und o Gettmann') chun an próiseas riaracháin a bhainistiú, go háirithe chun an fhianaise a bhailiú gurbh amhlaidh a úsáideadh na híocaíochtaí chun an oiliúint a chur i gcrích (*Verwendungsnachweise*).

(45) De réir an ghearánaigh, sholáthair Ryanair seirbhísí oiliúna do HCM faoi chuimsiú clár oiliúna do fhoirne cábáin agus do phíolótaí agus tugadh luach saothair do Ryanair as na seirbhísí sin. Sa chomhthéacs sin, luann an gearánach méid dar luach EUR 4 mhilliún. Luann an gearánach alt preasa freisin ina ndearna saineolaí meastachán go raibh thart ar 80 go 90 % de na píolótaí agus den fhoireann cábáin ar cuireadh oiliúint orthu trí chlár HCM fostaithe ag Ryanair ar deireadh. Sonraíonn an gearánach gurbh eol an fhíric go raibh ar fhostaithe Ryanair a gcáilíocht a airgeadú iad féin agus nár íoc Ryanair as costais na hoiliúna a cuireadh ar a phearsanra féin (idir phíolótaí agus fhoireann cábáin). Luann an gearánach ráiteas chuige sin ar shuíomh gréasáin Ryanair in 2003 maidir le hoiliúint foirne cábáin.

2.2.2.4. Scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú chun tairbhe Ryanair

(46) Creideann an gearánach gur thóg FFHG lárionad oiliúna arbh fhiú EUR 9 milliún é do Ryanair in 2010. De réir an ghearánaigh, tá suas le 16 sheomra oiliúna agus 70 seomra leapa san ionad oiliúna agus tá siad á n-úsáid ag Ryanair chun oiliúint a chur ar phíolótaí agus ar bhaill criú ó bhí mhí Lúnasa 2010 ann.

(47) Thairis sin, creideann an gearánach gur thóg FFHG halla cothabhála in 2010 chun é a léasú do Ryanair, cé nár cumhdaíodh na costais as sin do FFHG leis an gcomhaontú léasa. De réir an ghearánaigh, dearadh an halla cothabhála do dhá aerárthach Boeing 737-800, arb é sin an cineál aerárthaigh a úsáideann Ryanair. De réir an ghearánaigh, tógadh an halla cothabhála go sonrach arna iarraidh sin do Ryanair. I leith sin, tagraíonn an gearánach d'ailt phreasa lena léirítear go raibh Ryanair i mbun caibidlíochta le roinnt aerfort maidir le saoráidí den sórt sin a thógáil.

(48) Creideann an gearánach, chun an halla sin a thógáil, gur fhoilsigh FFHG tairiscint le haghaidh comhaontú lamháltais ar luach suas le EUR 8 milliún. Mar sin féin, is méid EUR 17.46 milliún a bhí sa chonradh lamháltais a thug FFHG i gcrích le cuideachta tógála ar deireadh chun an halla cothabhála a thógáil. Lig an chuideachta tógála an halla cothabhála ar cíos le FFHG ina dhiaidh sin ar feadh 30 bliain. Sonraíonn an gearánach go bhfuair FFHG úinéireacht eacnamaíoch an halla cothabhála in 2011 ar EUR 12.1 milliún, agus dá réir sin go ndearna sé é a fholigean le Ryanair go dtí 2027, ar phraghas faoi bhun costais dar luach thart ar EUR 8.3 milliún san iomlán.

(49) Measann an gearánach nach fíorlamháltas a bhí sa 'lamháltas', ós rud é nár oibrigh an chuideachta tógála an halla chun a costais infheistíochta a chumhdach trí tháillí a d'íoc úsáideoirí tríú páirtí. Ina áit sin, ní dhearna an chuideachta tógála ach é a léasú ar ais le FFHG ar feadh 30 bliain chun na costais infheistíochta a chumhdach. Dá bhrí sin, is ar FFHG *de facto* a bhí an riosca airgeadais a bhain leis an halla cothabhála a thógáil. Thairis sin, ós rud é go bhfuair FFHG úinéireacht eacnamaíoch an halla cothabhála in 2011 ar thart ar EUR 12.1 milliún agus nach raibh sé d'oibleagáid ar Ryanair ach thart ar EUR 8.3 milliún i gcíos a íoc go dtí 2027, ní raibh na costais á gcumhdach leis an gcíos sin, agus dá bhrí sin, soláthraíonn sé buntáiste do Ryanair.

2.3. **Forais chun an próiseas a thionscnamh**

(50) Leis an gcinneadh tosaigh tarraingíodh anuas an cheist an mbaineann Státchabhair leis na bearta seo a leanas agus an bhféadfaí a mheas go bhfuil siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach:

(a) Maidir le bearta a d'fhéadfadh a bheith ina gcabhair do FFHG:

(1) an ráthaíocht a dheonaigh *Land* Rhineland-Palatinate do FFHG i leith talamh a dhíol leis an gcuideachta cothabhála aerárthaí Haitec, agus

(2) díol 'dúbailte' dáileachta talún ag FFHG;

(b) Maidir le bearta a d'fhéadfadh a bheith ina gcabhair do Ryanair:

(1) an chabhair oiliúna do Ryanair,

(2) scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú

(3) comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 idir *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair, agus

(4) comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair.

2.3.1. *An ráthaíocht a dheonaigh Land Rhineland-Palatinate do FFHG i leith talamh a dhíol leis an gcuideachta cothabhála aerárthaí Haitec*

(51) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur Státchabhair do FFHG í préimh ráthaíochta 2.56%, toisc gur cosúil nár léiríodh praghas margadh-dhírithe léi agus, dá bhrí sin, nár chosúil go raibh an phréimh i gcomhréir le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh ('MEOP'). Mheas an Coimisiún gur dócha go ndearna [an chomhairleacht] an tagarmharc margaidh a mheas faoina luach. ([7])

2.3.2. *Díol 'dúbailte' dáileachta talún ag FFHG*

(52) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin, maidir leis na dálaí faoinar fheidhmigh FFHG a cheart chun tarraingt siar a mhéid a bhain leis an dáileacht 'tithíocht' in 2016, nár chomhlíon na dálaí sin prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh. Le feidhmiú an chirt chun tarraingt siar, gan aon chúiteamh do *Land* Rhineland-Palatine, d'ainneoin an dáileacht talún 'tithíocht' a bheith díolta le ADC ar EUR 1.25 milliún mí amháin tar éis na tarraingthe siar, tugann réamhchlonclúid le fios go raibh buntáiste eacnamaíoch ann. ([8])

(53) In éagmais tuilleadh faisnéise ón nGearmáin, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le cé acu an mbeadh an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcomhréir leis na critéir a leagtar síos i Roinn 5.1.2 de Threoirlínte 2014 maidir le Státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte (Treoirlínte Eitlíochta 2014') ([9]) ([10])

2.3.3. *An chabhair oiliúna do Ryanair*

(54) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur Státchabhair i leith Ryanair í an chabhair oiliúna, rud atá neamhréireach leis an margadh inmheánach.

(55) Cuimsíodh an méid seo a leanas i mbarúlacha tosaigh an Choimisiúin:

(a) Ní fhágtar go bhfuil an ghníomhaíocht oiliúna atá i gceist ina gníomhaíocht neamheacnamaíoch toisc gur chun an dífhostaíocht a chomhrac aidhm na gcistí poiblí a deonaíodh.

([7]) Cinneadh tosaigh, aithris 158.
([8]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 186 – 188.
([9]) Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte maidir le Státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte (IO C 99, 4.4.2014, lch. 3).
([10]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 326 – 330.

(b) Is cosúil nach bhfuil in HCM ach idirghabhálaí idir *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair chun deontais a threorú ó Aireacht Saothair, Gnóthaí Sóisialta, Teaghlaigh agus Sláinte an *Land* chuig Ryanair.

(c) Ní léir cé acu ar íocadh Ryanair faoi dhó as na seirbhísí oiliúna a sholáthar, mar a áitíonn an gearánach, is é sin, na mic léinn ag íoc astu uair amháin, agus *Land* Rhineland-Palatinate ag íoc astu uair eile – nó cé acu ba cheart nó nár cheart na híocaíochtaí líomhnaithe a bheith cáilithe mar chúiteamh i leith costais oiliúna a n-íocfadh Ryanair féin astu de ghnáth, i gcomhthéacs inar cosúil gur fhostaigh sé formhór na ndaoine a lean na cúrsaí oiliúna atá i gceist.

(d) In éagmais tuilleadh faisnéise ón nGearmáin, chuir an Coimisiún amhras in iúl go bhféadfadh an beart atá i gceist a bheith cáilithe mar chabhair oiliúna faoi Airteagal 31 den Rialachán Ginearálta maidir le Blocdhíolúine ('GBER') ([11]). ([12])

2.3.4. *Scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú*

(56) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur Státchabhair do Ryanair é scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú. Ba é conclúid an Choimisiúin, ar bhonn tosaigh, gur thug an maoiniú atá i gceist buntáiste eacnamaíoch do Ryanair, ós rud é go raibh an anailís ar an mbrabúsacht a chuir an Ghearmáin isteach ina údar le roinnt amhras ([13]).

2.3.5. *Comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 idir Land Rhineland-Palatinate agus Ryanair*

(57) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur Státchabhair i leith Ryanair iad an dá chomhaontú margaíochta agus go bhfuil siad neamhréireach leis an margadh inmheánach. Bhí amhras ar an gCoimisiún go raibh na comhaontuithe margaíochta comhoiriúnach le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh. Bhí amhras ar an gCoimisiún, go háirithe, go bhféadfadh *Land* Rhineland-Palatinate aon ghné de bhrabús a bhaint as na comhaontuithe sin, ar gnéithe brabúis iad a chuirfeadh oibreoir príobháideach hipitéiseach san áireamh agus measúnú á dhéanamh aige ar cé acu ba cheart na comhaontuithe sin a thabhairt i gcrích nó nár cheart. ([14])

(58) Thairis sin, bhí imní ar an gCoimisiún nárbh é príomhchuspóir na gcomhaontuithe seirbhísí margaíochta a fháil d'fhonn críoch *Land* Rhineland-Palatinate a chur chun cinn ach chun tacaíocht airgeadais a thabhairt d'oibríochtaí aeriompair Ryanair ó Frankfurt-Hahn agus chuige, ar mhaithe le haerthrácht ag an aerfort sin a fheabhsú.

2.3.6. *Comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair*

(59) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin go raibh baint ag *Land* Rhineland-Palatinate, mar scairshealbhóir tromlaigh de chuid FFHG, le cinneadh FFHG comhaontuithe a thabhairt i gcrích, agus bhí amhras air go ndéanfadh oibreoir geilleagair margaidh, agus ionchais ó thaobh na brabúsachta de á spreagadh, Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh, Nóta Mínithe 2015 agus Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016 a thabhairt i gcrích agus an t-oibreoir sin sa chás céanna le FFHG. ([15])

(60) A mhéid a bhaineann le Litir Chumhdaigh Uimh. 2, 2016, bhí amhras ar an gCoimisiún gur shásaigh sé prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh, go háirithe toisc gur cosúil, maidir leis na toimhdí ar a bhfuil staidéar PwC bunaithe agus ar a mbraitheann an Ghearmáin chun a léiriú go bhfuil iompraíocht an *Land* i gcomhréir leis an margadh, gur toimhdí ródhóchasacha atá iontu. ([16])

([11]) Rialachán (AE) Uimh. 651/2014 ón gCoimisiún an 17 Meitheamh 2014 ina ndearbhaítear go bhfuil catagóirí áirithe cabhrach comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcur i bhfeidhm Airteagail 107 agus 108 den Chonradh (IO L 187, 26.6.2014, lch. 1).
([12]) Cinneadh tosaigh, aithris 230.
([13]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 264 – 267.
([14]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 233 – 252.
([15]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 277 – 291.
([16]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 287 – 290.

3. BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA

3.1. Barúlacha ón ngearánach

3.1.1. *Maidir le bearta a bhaineann le FFHG*

3.1.1.1. An ráthaíocht a dheonaigh *Land* Rhineland-Palatinate do FFHG

(61) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, áitíonn Lufthansa gur mheas an Coimisiún go mícheart go bhfuil feidhm ag prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

(62) Ar an gcéad dul síos, áitíonn Lufthansa nár ghníomhaigh an *Land* mar infheisteoir príobháideach, ós rud é nach n-eiseodh aon oibreoir príobháideach ráthaíocht den sórt sin sa staid shonrach. Spreagfaí an ráthaíocht íocaíochta dá scoirfí den oibríocht aerfoirt roimh 2024. Cuireann Lufthansa an riosca sin i dtábhacht toisc nach raibh aon dualgas conarthach ar Ryanair oibriú ag aerfort Frankfurt-Hahn agus toisc go bhféadfadh sé an t-aerfort a fhágáil thar oíche. Bhagair Ryanair an t-aerfort a fhágáil cheana féin in 2008.

(63) D'áitigh Lufthansa gurbh amhlaidh a mhalairt de chás, is é sin, fiú dá mba rud é go raibh feidhm ag prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh, go raibh an phréimh ó FFHG ró-íseal agus dá bhrí sin gur tugadh buntáiste do FFHG.

(64) Ceistíonn Lufthansa an cur chuige a roghnaigh an Ghearmáin agus an Coimisiún a leanúint sa chinneadh tosaigh chun measúnú a dhéanamh ar leibhéal na préimhe. Go háirithe, ceistíonn Lufthansa an toradh ón gCoimisiún gur 3.10 % an t-íosráta a bheadh i gcomhréir leis an margadh. Measadh gurbh é sin an ráta bunaithe ar FFHG a láimhseáil mar 'iasachtaí', ach sa chás seo is amhlaidh a bheadh íocaíocht phionósach le Haitec á cumhdach leis an ráthaíocht, seachas aisíocaíocht iasachta. Dá bhrí sin, ní mór úsáid a bhaint as an Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le hathbhreithniú an mhodha chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú ([17]) ('an Teachtaireacht maidir le rátaí tagartha') ina ionad sin. Is é 7.98 % an phréimh íosta a bheadh ann ansin.

3.1.1.2. Díol 'dúbailte' dáileachta talún ag FFHG

(65) Áitíonn Lufthansa gur ullmhaigh eintitis phoiblí na tuairimí saineolacha a luaitear sa chinneadh tosaigh maidir leis an talamh a dhíol. Measann Lufthansa nach bhfuil na saineolaithe sin incháilithe mar shaineolaithe neamhspleácha. Baineann an bharúil sin, áfach, leis an bpraghas díola tosaigh i gconradh díola 2014 agus ní bhaineann sí leis an amhras a chuirtear in iúl maidir le FFHG a bheith ag feidhmiú a chirt chun tarraingt siar ón díolachán, arb amhras é a bhain leis an dáileacht talún 'tithíocht' i gcomhthéacs dhíol na dáileachta le ADC mí amháin ina dhiaidh sin. Comhaontaíonn Lufthansa leis an amhras sin agus áitíonn sé gur tugadh buntáiste do FFHG leis an dara cás.

3.1.2. *Maidir le bearta a bhaineann le Ryanair*

3.1.2.1. Comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 idir *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair

(66) Áitíonn an gearánach nach ndéanann údarás poiblí comhaontú den sórt sin de ghnáth. Bhain an t-aon fhasach atá ann leis an aerfort in Zweibrücken, cás ar cinneadh ina leith go raibh an chabhair neamhdhleathach agus neamhréireach go deimhin.

(67) Tugann an gearánach faoi deara nach mbaineann an comhaontú margaíochta ach le haerfort Frankfurt-Hahn amháin, seachas le *Land* Rhineland-Palatinate ar fad.

(68) Dar le Lufthansa, ba cheart a thabhairt faoi deara thairis sin, le haghaidh 2008 ar a laghad, gur íoc *Land* Rhineland-Palatinate Ryanair as naisc idirlín faoi dhó: uair amháin faoi chomhaontú Zweibrücken agus uair eile faoi chomhaontú margaíochta 2005 ar a bhfuil measúnú á dhéanamh sa chás seo.

(69) Ní aontaíonn an gearánach ach oiread gur fheidhmigh Ryanair feachtas preasa i bhfírinne a chuaigh chun tairbhe do thionscal turasóireachta an *Land*. Maidir leis an straitéis turasóireachta in 2015, a bhí dírithe ar chuairteoirí eachtracha, níor cheart í a chur san áireamh agus measúnú á dhéanamh ar chomhaontú margaíochta 2005.

([17]) Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le hathbhreithniú an mhodha chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú (IO C 14, 19.1.2008, lch. 6).

(70) Thairis sin, easaontaíonn an gearánach leis gurbh amhlaidh a baineadh amach an líon aerárthaí a comhaontaíodh a bheadh lonnaithe ag aerfort Frankfurt-Hahn, agus maíonn sé nár fhoirceann *Land* Rhineland-Palatinate an comhaontú d'ainneoin shárú líomhnaithe sin an chomhaontaithe.

(71) Thairis sin, tugann an gearánach le tuiscint gur caitheadh 30 % go 50 % de bhuiséad margaíochta *Land* Rhineland-Palatinate ar Ryanair. Is idirdhealú i bhfabhar Ryanair é rogha den sórt sin, go háirithe i bhfianaise go bhfuair Ryanair tacaíocht margaíochta freisin faoi chomhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2005, 2015, 2016 chomh maith le tacaíocht margaíochta ó aerfoirt eile.

3.1.2.2. Comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair

(72) Measann an gearánach go bhfuil comhaontuithe seirbhíse aerfoirt inchurtha i leith an Stáit toisc gur dócha go raibh baint ag *Land* Rhineland-Palatinate le síniú na gcomhaontuithe, ina cháil mar scairshealbhóir tromlaigh de chuid FFHG agus mar chomhalta den bhord maoirseachta.

(73) Sa bhreis air sin, infheisteoir príobháideach i staid chomhchosúil leis sin, mheasfadh sé príomhthoradh eacnamaíoch an chomhaontaithe, mar atá, an t-easnamh suntasach, agus staonfadh sé ón gcomhaontú céanna a athnuachan. I gcomhréir leis an mbreithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais i gcás C-300/16 ([18]), maidir leis an bhfaisnéis uile ar dócha go mbeadh tionchar suntasach aici ar phróiseas cinnteoireachta an infheisteora, ní mór í a chur san áireamh.

(74) Maíonn Lufthansa thairis sin gur tháinig FFHG ar an eolas faoi thuairim shaineolach AT Kearney a tugadh in 2012 agus lena ndearnadh measúnú ar bhrabúsacht FFHG, nó easpa na brabúsachta sin. Bunaithe ar an moladh a tugadh leis an tuairim shaineolach sin, chuaigh FFHG i dteagmháil le Ryanair go luath in 2013 agus d'iarr air go ndéanfaí méadú ar na táillí. Mar sin féin, níor chomhaontaigh Ryanair ach roinnt athruithe mionchúiseacha. Dá bhrí sin, níor cheart do FFHG comhaontú seirbhíse aerfoirt 2013 ná 2015 a thabhairt i gcrích dá mbeadh sé ag gníomhú mar infheisteoir príobháideach.

(75) A mhéid a bhaineann le comhaontú seirbhíse aerfoirt 2016, bhí an staid shonrach mar infheisteoir i gcás FFHG beagán difriúil le comhaontuithe 2013 agus 2015. Maíonn Lufthansa maidir le comhaontú seirbhíse aerfoirt 2016, nach dtabharfadh infheisteoir a bheadh ag gníomhú go réasúnach i gcrích é dá mba rud é go raibh sé i staid shonrach FFHG, ós rud é gur tugadh i gcrích é de thoradh brú ó Ryanair i dtreo comhlacht a d'fhéadfadh a bheith ina úinéir nua don aerfort agus imeachtaí maidir le príobháidiú ar siúl lena linn sin (an ceathrú imeacht dá leithéid), agus téarmaí i gceist a bhí níos tairbhiúla fós ná téarmaí chomhaontú seirbhíse aerfoirt 2005, agus ar téarmaí iad nár leor chun caillteanais shuntasacha do FFHG i gcaitheamh na mblianta ina n-iomláine a chosc.

(76) Thairis sin, níl aon pharaiméadar eacnamaíoch intuartha ná fiú inríofa ann chun tástáil an infheisteora phríobháidigh a dhéanamh, go príomha toisc nár gheall Ryanair aon mhéid sonrach gníomhaíochta ag aerfort Frankfurt-Hahn.

(77) Tugann Lufthansa dá aire freisin go gcruthaíonn sleachta athfhriotail ó na seisiúin pharlaiminteacha áitiúla, ina gcuirtear in iúl faisnéis a soláthraíodh do chomhaltaí bhord maoirseachta FFHG, gur chomhaontaigh lucht bainistíochta FFHG príomhpharaiméadair an chomhaontaithe cheana féin an 28 Iúil 2016 de thoradh brú ó Ryanair. Mar sin féin, is é Meán Fómhair 2016 dáta an staidéir féidearthachta ó PwC. Dá bhrí sin, measann Lufthansa go ndeimhnítear leis sin an t-amhras a chuir an Coimisiún in iúl sa chinneadh tosaigh, is é sin, nach ndearnadh an staidéar sular tugadh comhaontú seirbhíse aerfoirt 2016 i gcrích. Ina áit sin, ba é aidhm an staidéir go seachnódh FFHG iarratas ar dhócmhainneacht a dhéanamh le linn an nós imeachta príobháidithe.

(78) Ar deireadh, maíonn Lufthansa gurbh é EUR 70 milliún ar a laghad méid iomlán na cabhrach faoi chomhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016.

3.1.2.3. An tacaíocht oiliúna do Ryanair

(79) Measann Lufthansa gurb é Ryanair tairbhí na cabhrach oiliúna líomhnaithe ós rud é gur aistrigh an *Land* na híocaíochtaí chuig HCM agus é d'aidhm aige iad a thabhairt ar aghaidh do Ryanair.

([18]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 20 Meán Fómhair 2017, *an Coimisiún Eorpach* v *Frucona Košice a.s.*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, mír. 60.

(80) Nascann an gearánach an chabhair oiliúna líomhnaithe le comhaontú margaíochta 2001 idir FFHG agus Ryanair, agus é ag áitiú go bhfuil dlúthnasc eatarthu ó thaobh ama de.

(81) Agóideann an gearánach in aghaidh mhaíomh na Gearmáine nach mbaineann an chabhair oiliúna líomhnaithe le gníomhaíocht eacnamaíoch. Ní aontaíonn Lufthansa gur beartaíodh an tacaíocht oiliúna chun tacú le daoine dífhostaithe nó le daoine a raibh an dífhostaíocht ag bagairt orthu cáilíocht a bhaint amach, agus dá bhrí sin, gur bhain na gníomhaíochtaí le beartas margaidh saothair mar a mhaígh an Ghearmáin.

(82) Maíonn an gearánach freisin nár íoc Ryanair as na costais chun oiliúint a chur ar a phearsanra.

(83) Úsáideann an gearánach foinsí éagsúla chun méid na cabhrach oiliúna líomhnaithe a chinneadh, go háirithe tuarascálacha bliantúla HCM. Áitíonn sé maidir le cistí Stáit a íocadh chun oiliúint a chur ar phíolótaí agus ar fhoireann cábáin Ryanair gur thart ar EUR 2.9 milliún a bhí i gceist leo, agus dá bhrí sin, go raibh na cistí cuid mhaith níos airde ná an toimhde a rinneadh ina leith sa chinneadh tosaigh. Ar léamh thuarascálacha bliantúla HCM le haghaidh 2001 agus 2002, is léir go bhfuair HCM EUR 2 675 555,20 ar a laghad ó *Land* Rhineland-Palatinate, suim a thug sé ar aghaidh ansin, dar leis an ngearánach, do Ryanair. Áitíonn an gearánach gur íocadh cuid amháin den chabhair go díreach le Ryanair as cúrsaí oiliúna, a líomhnaítear gur fheidhmigh Ryanair é féin lena fhoireann iad. Baineadh úsáid as cuid eile chun oiliúint a chur ar fhoireann eitilte, a d'fhostaigh Ryanair níos déanaí.

(84) Thairis sin, áitíonn an gearánach go bhfuil an chabhair oiliúna líomhnaithe neamhréireach leis an margadh inmheánach. Measann sé nach gcomhlíontar na coinníollacha maidir leis an gcabhair oiliúna líomhnaithe a dhíolmhú faoi Airteagal 31 GBER agus cáineann sé ina leith sin, ar an gcéad dul síos, easpa trédhearcachta na cabhrach, ar an dara dul síos, an fhíric gur sáraíodh an tairseach fógartha agus, ar an tríú dul síos, nach gcomhlíontar an coinníoll a leagtar síos in Airteagal 31(2) GBER toisc gur comhionann le caighdeáin oiliúna éigeantacha an t-ábhar oiliúna dá dtugtar tacaíocht de réir na líomhna.

(85) Ar deireadh, agóideann an gearánach in aghaidh agóid na Gearmáine a mhéid a bhaineann leis an tréimhse choinneála le haghaidh doiciméid tráchtála faoi dhlí na Gearmáine (10 mbliana). Sholáthair an gearánach mionsonraí maidir leis an gcabhair oiliúna líomhnaithe don Choimisiún i ngearán a cuireadh isteach in 2011. Sonraítear go sainráite i gCinneadh Hahn I, in aithrisí 2 agus 3 de, gur chuir an Coimisiún an gearán sin ar aghaidh chuig an nGearmáin an 18 Márta 2011. Dá bhrí sin, fuair an Ghearmáin amach faoin tsaincheist sin 9 mbliana tar éis íoc na gcistí in 2002, agus dá bhrí sin is faoi bhainistíocht HCM a bheadh sé na doiciméid ábhartha a choinneáil agus a stóráil. Cuireann an gearánach leis sin á rá gur cheart a mheas i gcás den sórt sin go raibh na doiciméid ar fáil don Ghearmáin ach nár thug sí ar aird don Choimisiún iad arna iarraidh sin dó. Dá bhrí sin, de bhun Airteagal 15(1) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ([19]), ba cheart cinneadh a dhéanamh ar bhonn na faisnéise atá ar fáil.

3.1.2.4. Scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú.

(86) Barúlacha an ghearánaí faoi na cúinsí a bhí i gceist le tógáil an halla cothabhála agus na foirne agus leis an scoil criú agus píolótaí, is lena aighneachtaí an 4 Márta 2011 agus an 9 Meitheamh 2016 a bhaineann siad. Tugann an gearánach dá aire go háirithe go raibh tuairiscí sa phreas faoi infheistíocht FFHG, agus dá réir siúd, gur EUR 9 milliún suim na hinfheistíochta i saoráidí oiliúna criú agus foirne. Thairis sin, tagraíonn an gearánach do tháscairí éagsúla cuir i gcás, naisc orgánacha le bord maoirseachta FFHG an tráth sin, rud a léiríonn go bhfuil na comhaontuithe faoi seach inchurtha i leith an Stáit.

(87) Áitíonn an gearánach thairis sin go raibh comhaontuithe breise ann maidir leis na saoráidí oiliúna píolótaí agus foirne a tógadh le haghaidh Ryanair.

3.2. **Barúlacha ó Ryanair**

3.2.1. *Maidir le cabhair oiliúna do Ryanair*

(88) Agraíonn Ryanair an tréimhse theorann maidir le haisghabháil de bhun Airteagal 17 de Rialachán (AE) 2015/1589 agus áitíonn sé go bhfuil an tréimhse sin caite ó thráth na híocaíochta cabhrach deireanaí in 2003.

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

(89) Thairis sin, tugann Ryanair chun suntais gur 6 bliana atá i gceist le reacht na dtréimhsí in Éirinn agus, dá bhrí sin, nach gá go gcoimeádadh Ryanair taifid ar chomhaontuithe tar éis na tréimhse sin. Dá bhrí sin, níl Ryanair in ann brath ar aon fhaisnéis faoin mbeart cabhrach líomhnaithe sin chun é féin a chosaint ná a chruthú nach raibh cabhair ann nó gur cabhair chomhoiriúnach a bhí inti. Dá bhrí sin, bheadh aon imscrúdú air sin ina shárú ar chearta cosanta Ryanair agus ar a cheart chun dea-riaracháin. Ar deireadh, áitíonn Ryanair nárbh é féin tairbhí na tacaíochta Stáit é, ach ina ionad sin gurbh é an chomhairleacht a und o Gettmann, a bhí coimisiúnaithe ag HCM, tairbhí na cabhrach. Ó thaobh an toraidh ón gCoimisiún nár ghníomhaigh HCM 'ach mar idirghabhálaí agus é sin amháin' idir *Land* Rhineland Palatinate agus Ryanair, tagann sé sin salach ar an bhfíric gur mhaoinigh HCM 50 % den oiliúint le cistí dá chuid féin.

3.2.2. *Scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú.*

(90) De bhun an chinnidh tosaigh, sholáthair an Ghearmáin anailís bhrabúsachta ar na socruithe atá i gceist chun a chruthú go gcomhlíonann siad prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh, agus is é atá i gceist leis sin glanluach láithreach comhiomlán na sreabh airgid atá inchurtha i leith na socruithe, a ríomh. Cháin an Coimisiún roinnt pointí san anailís sin. Dhiúltaigh an Coimisiún ligean do Ryanair rochtain a fháil ar an gcomhad. Dá bhrí sin, níl Ryanair in ann barúlacha a thabhairt maidir leis na pointí a tharraing an Coimisiún anuas in aghaidh na hanailíse brabúsachta a sholáthair an Ghearmáin.

3.2.3. *Comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 a tugadh i gcrích idir Land Rhineland-Palatinate agus Ryanair*

(91) Ar an gcéad dul síos, áitíonn Ryanair go raibh fíorghá le seirbhísí margaíochta. Braitheann aerfort Frankfurt-Hahn agus an réigiún mórthimpeall an aerfoirt ar ioncam a ghintear de thoradh na turasóireachta. Tá sé measartha coitianta anois go ndéanann údaráis réigiúnacha cuid dá n-obair chun a mbranda a chur chun cinn ar shuíomhanna gréasáin agus ar mheáin eile a chuireann aerlínte ar fáil. Bíonn ar chathracha móra fiú, mar shampla an Róimh agus Páras, infheistíocht ar leithligh a dhéanamh i bhfógraíocht idirnáisiúnta, rud a chruthaíonn gur mó fós an gá do chathracha agus réigiúin nach bhfuil chomh cáiliúil sin infheistíocht a dhéanamh i margú a n-íomhá agus a mbranda féin.

(92) Ar an dara dul síos, comhlíonann na seirbhísí margaíochta a sholáthraíonn Ryanair riachtanais mhargaíochta a gceannaitheoirí. Níorbh é cuspóir an *Land* fógraíocht a dhéanamh faoi naisc eitilte Ryanair le Londain-Stansted, Dún Eideann, Newquay agus an Róimh a fhógairt, ach is léir gurbh é an cuspóir an réigiún timpeall aerfort Frankfurt-Hahn a chur chun cinn ar an Idirlíon. Dar le Ryanair, fágann an fhógraíocht ar a shuíomh gréasáin agus an mhargaíocht ina irisí do phaisinéirí le linn eitilte gur fearr is féidir spriocdhíriú ar lucht léite atá ar fáil cheana féin. Ceann de na saintréithe a bhaineann leis an margadh le haghaidh aerlínte ísealchostais is ea go bhfuil líon nach beag ann de phaisinéirí nach bhfuil cinneadh déanta go fóill acu agus a bhíonn ag brabhsáil ar shuíomh gréasáin na n-aerlínte le haghaidh moltaí faoi chinn scríbe. Go háirithe paisinéirí a bhíonn ag lorg tairiscintí ag an nóiméad deireanach, ní bhíonn ach tuairim ghinearálta acu maidir lena gcineál cinn scríbe (mar shampla ceann scríbe grianmhar, cathair stairiúil srl.) agus tugann siad a rogha chun críche bunaithe ar an ábhar margaíochta a chuirtear ar a súile dóibh. Maidir le suíomh gréasáin Ryanair agus na modhanna cur chun cinn eile atá aige, is éasca a sheasann siad amach i dtéarmaí an luacha don fhógróir, agus is cinnte nach bhfuil siad 'inchomparáide', ina leith sin le suíomh gréasáin aon aeriompróra eile – gan trácht ar shuíomh gréasáin turasóireachta oifigiúil de cuid rialtas áitiúil, nach bhféachann eachtrannaigh air ach go hannamh. Déanann Ryanair tagairt go háirithe d'uathúlacht agus tarraingteacht a shuímh ghréasáin.

(93) Ar an tríú dul síos, níorbh é ab aidhm don tagairt do bhealaí i gcomhaontuithe 2005 agus 2017 Ryanair a chur chun cinn ach is amhlaidh is ag an *Land* a bhfuil gealltanais ó Ryanair ag teastáil maidir le líon áirithe eitiltí agus paisinéirí toisc go mbraitheann éifeachtúlacht agus éifeachtacht an fhógráin don réigiún ar a infheictheacht, rud a bhraitheann, faoi seach, ar an líon turasóirí a d'fhéadfadh féachaint ar shuíomh gréasáin Ryanair agus ar an líon paisinéirí in aerárthaí Ryanair dá nochtar an mhargaíocht le linn eitilte. Dar le Ryanair, is iad gealltanais i dtéarmaí an lín eitiltí agus phaisinéirí an ráthaíocht is fearr go dtugtar infheictheacht leordhóthanach don mhargaíocht a dhéanann Ryanair thar ceann an *Land*. Thairis sin, is inmhianaithe don *Land* méadú a dhéanamh ar chion na bpaisinéirí isteach sa réigiún. Ó thaobh údaráis réigiúnaigh de, ar nós an *Land,* is mó i bhfad an seans go nginfear ioncam don réigiún nach ioncam ón aerloingseoireacht é de thoradh paisinéirí a thiocfaidh isteach chun a chuid aerfort, agus a imeoidh uathu ansin ná an t-ioncam a ghinfí de thoradh paisinéirí áitiúla a úsáideann na haerfoirt chun eitilt chuig cinn scríbe eachtracha. Is dóichí go mór go gcaithfidh paisinéirí eachtracha airgead sa réigiún in óstáin, bialanna, le haghaidh cuimhneachán, táirgí agus seirbhísí áitiúla, carranna a fháil ar cíos srl., agus is nádúrtha go mbeadh na nithe tarraingteacha sa réigiún níos suimiúla do phaisinéirí isteach.

(94) Ar bhealach tánaisteach, áitíonn Ryanair go bhféadfadh sé gur shaothraigh an *Land* spriocanna eacnamaíocha trí na comhaontuithe margaíochta. Fiú scairshealbhóir ag a bhfuil sciar 17.5 %, d'fhéadfadh sé spriocanna eacnamaíocha a shaothrú. Fiú leas neamh-urlámhais ar nós leas an *Land* in FFHG roimh 2009, d'fhéadfadh sé údar a thabhairt le hanailís chomhpháirteach a dhéanamh ar an leas ó thaobh an dlí de, in éineacht leis na comhaontuithe seirbhíse aerfoirt. Fraport agus *Land* Hesse, an dá scairshealbhóir eile de chuid FFHG, is cuideachta faoi úinéireacht Stáit agus eintiteas Stáit a bhí iontu faoi seach freisin. Is é sin le rá, fiú sula bhfuair *Land* Rhineland-Palatinate bun 82.5 % in FFHG an 1 Eanáir 2009, bhí sínitheoir chomhaontú margaíochta 2005 agus úinéirí FFHG araon ina n-ionadaithe Stáit ar deireadh. Dá bhrí sin, ní dianriachtanach mar chonclúid é nach féidir a mheas gur eintiteas eacnamaíoch aonair iad sínitheoir an chomhaontaithe agus FFHG. Ar a laghad, ba cheart don Choimisiún idirdhealú a dhéanamh idir an tréimhse ón 4 Samhain 2005 (is é sin, síniú chomhaontú margaíochta 2005) go dtí an 31 Nollaig 2008, tréimhse a raibh 17.5 % de FFHG faoi úinéireacht an *Land* lena linn, agus an 1 Eanáir 2009 go dtí an 2 Lúnasa 2017, tréimhse a raibh 82.5 % de FFHG faoina úinéireacht.

(95) Ina theannta sin, ní fhágann leas ginearálta a bheith á shaothrú ag an *Land* nach saothraítear leasanna tráchtála go comhuaineach. D'fhéadfadh sé gur ghníomhaigh an *Land* mar úinéir 'punainne branda'.

(96) Thairis sin, praghsáladh na seirbhísí margaíochta ar a luach margaidh. Léirigh praghas na seirbhísí margaíochta ar mheáin Ryanair an tóir as cuimse a bhí ar shuíomh gréasáin Ryanair. Dar le Ryanair, is amhlaidh go bhfuil cleachtas an Choimisiúin, go háirithe i gcásanna *Marseille* agus *na Bratasláive* ([20]), ina thacaíocht leis an toimhde sin. Sa chás deireanach sin, chinn an Coimisiún, fiú i gcás nach n-íocann aerfort as seirbhísí margaíochta breise ar shuíomh gréasáin Ryanair, agus gan é a bheith le feiceáil ach mar cheann scríbe ar an suíomh gréasáin, nach féidir a chur as an áireamh go bhféadfaí luach áirithe a cheangal leis.

(97) Ar deireadh, áitíonn Ryanair nach ndeachaigh buntáiste chun tairbhe dó. Maíonn Ryanair go bhfuil a chuid margaíochta dá sheirbhísí féin difriúil ó thaobh ábhair de agus íogair ó thaobh ama de. Ceannaíonn ceannaitheoirí poiblí agus príobháideacha araon seirbhísí margaíochta Ryanair. Níl aon riail ann nár cheart go rachadh seirbhísí margaíochta atá ceannaithe ag cliant chun tairbhe do dhaoine eile.

3.2.4. *Comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 a tugadh i gcrích idir FFHG agus Ryanair*

(98) Dar le Ryanair, ní chuirtear anailís chomparadóra i láthair leis an gcinneadh tosaigh agus ní chuirtear i bhfeidhm ann ach anailís bhrabúsachta ar chomhaontuithe seirbhísí aerfoirt 2013, 2015 agus 2016, gan aon chúis a thabhairt leis an anailís chomparadóra a fhágáil as an áireamh. Ba cheart don Choimisiún comparáid a dhéanamh idir comhaontuithe Ryanair le haerfoirt phoiblí, a líomhnaítear Státchabhair a bheith ag baint leo, agus na comhaontuithe sin a thug sé i gcrích le haerfoirt phríobháideacha agus le haerfoirt phríobháideacha phoiblí. Ba cheart don Choimisiún brath, mar thúsphointe, ar chur chuige comparadóra agus gan réiteach costasbhunaithe a úsáid ach amháin i gcás nach bhfuil tagarmharc ar fáil, i gcomhréir le cásdlí an Aontais. I bhfianaise bhreithiúnas *Chronopost* ([21]) agus an Fhógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach ([22]), is i gcásanna nach bhfuil infheisteoir príobháideach ar fáil mar chomparadóir, agus sna cásanna sin amháin, a d'fhéadfaí an tástáil a athrú ó thástáil comparadóra mhargadhbhunaithe go dtí tástáil brabúsachta chostasbhunaithe/ioncambhunaithe. Dá bhrí sin, níor cheart don Choimisiún brath ar thástáil bhrabúsachta (bunaithe ar chostais agus ar ioncaim) ach amháin ar bhealach tánaisteach.

(99) A mhéid a bhaineann le comhaontuithe seirbhísí aerfoirt 2013 agus 2015, rinne an Coimisiún earráid ó thaobh an dlí de trí chinneadh gur leormhaith brabúsacht laghdaithe líomhnaithe (rud nárbh amhlaidh), seachas easpa brabúsachta, chun a chinneadh go bhfuil cabhair ann. Le cur chuige an Choimisiúin, déantar talamh slán de nach nglacfadh oibreoir geilleagair margaidh ar aon chúis riamh le laghdú ar bhrabúis de thoradh athchaibidliú comhaontuithe. Dá ndeimhneofaí gurbh é an cur chuige sin a bhí i gceist, chlaochlódh tástáil oibreoir an gheilleagair margaidh chun bheith ina riachtanas le brabúis a bheadh seasmhach nó a bheadh ag fás. Bheifí ag tabhairt neamhairde leis sin ar chúinsí a tharlaíonn go minic ina bhféadfadh oibreoir tráchtála glacadh le brabúis

([20]) Cinneadh (AE) 2016/1698 ón gCoimisiún an 20 Feabhra 2014 i gcás SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) maidir le bearta 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); Cinneadh (AE) 2011/60/AE ón gCoimisiún an 27 Eanáir 2010 i gcás C 12/08 (ex NN 74/07) – An tSlóvaic – Comhaontú idir Aerfort na Bratasláive agus Ryanair, (IO L 27, 1.2.2011, lch. 24), mír 114.

([21]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 3 Iúil 2003, *Chronopost* v *UFEX*, Cásanna Uamtha C-83/01 P, C-93/01 P agus C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, míreanna 38-40.

([22]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1), míreanna 225-228.

níos ísle. Mar shampla, is é an glanéifeacht a bheadh ag laghdú ar phraghsanna, a thabharfaí isteach mar gheall ar iomaitheoir a bheith tagtha isteach sa mhargadh, go bhféadfadh laghdú teacht ar bhrabúis, ach d'fhéadfadh iompraíocht lena n-uasmhéadaítear brabúis a bheith léirithe ag an oibreoir dá ainneoin sin. Sa chás sin, mar shampla, i bhfianaise athruithe ar na coinníollacha trádála, d'fhéadfadh sé go luíodh sé le ciall dá dtoileodh FFHG le laghdú ar an mbrabúsacht chun teacht le hiarrachtaí a bhí á ndéanamh ag Ryanair chun oibriú bealaí tearcfheidhmiúla a shábháil. Mar shampla, tugadh isteach dleacht aerphaisinéara dar luach EUR 8 sa Ghearmáin in 2010 agus tugadh isteach muirear slándála dar luach EUR 3.36 (a ardaíodh ina dhiaidh sin go EUR 4,4) sa Ghearmáin in 2014. Gach uair, is cosúil gur fhan na páirtithe ar feadh bliana nó dhó chun a dhéanamh amach an gcoinneofaí an beart ar bun nó an dtarraingeofaí siar é i bhfianaise a thionchair dhiúltaigh ar thrácht, sular cuimhníodh ar choigeartuithe.

(100) Dar le Ryanair, trí dhíriú go cúng ar Litir Chumhdaigh 2013 agus Nóta Mínithe 2015 agus neamhaird a thabhairt ar an bpictiúr níos leithne a bhain leis an gcoigeartú ar chomhaontú seirbhíse aerfoirt 2005, is amhlaidh a bheadh an Coimisiún ag tabhairt neamhairde ar an bprionsabal *[i]t is […] necessary, when applying the private investor test, to envisage the commercial transaction as a whole* … [gur gá, agus tástáil an infheisteora phríobháidigh á cur i bhfeidhm, an t-idirbheart tráchtála ina iomláine a bheartú ...' ([23]).

(101) Chomh maith leis sin, léirítear i dtuarascáil ó mhí na Nollag 2013 ón gcomhairleacht ghnó Oxera, a choimisiúnaigh Ryanair, go raibh comhaontú seirbhísí aerfoirt 2013 agus comhaontú seirbhísí aerfoirt 2015 brabúsach don aerfort ar bhonn neamhspleách mar aon le cás ina bhféadfadh an t-aerfort leanúint ar aghaidh le comhaontú seirbhísí aerfoirt a bhí ann roimhe, nó an comhaontú sin a athnuachan. Is fianaise láidir é sin go bhfuil an dá chomhaontú i gcomhréir leis an prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

(102) Maidir le comhaontú seirbhísí aerfoirt 2016, maíonn Ryanair go raibh sé brabúsach ó pheirspictíocht *ex ante*, mar a léirítear i dtuarascáil Oxera.

(103) Thairis sin, agóideann Ryanair in aghaidh comhaontú seirbhísí aerfoirt 2016 a bheith inchurtha i leith an Stáit agus acmhainní Stáit a bheith ag baint leis. Síníodh an comhaontú an 9 Meán Fómhair 2016, tráth a bhí an *Land* díreach ag teacht chuige féin i bhfianaise teip a bhain go gairid roimhe sin dó ar a iarrachtaí chun FFHG a dhíol, agus bhí sé i mbun iarrachtaí gníomhacha FFHG a dhíol le ceannaitheoir eile, agus sin go gairid (5 mhí) sular shínigh an *Land* comhaontú ceannaithe scaireanna le HNA Airport Group GmbH an 1 Márta 2017. I bhfianaise go mbíonn cúpla mí i gceist le comhaontú ceannaithe scaireanna a ullmhú, is intuartha an rud é, tráth a síníodh comhaontú seirbhísí aerfoirt 2016, go raibh a fhios ag an *Land* cheana féin go ndíolfaí FFHG le HNA Airport Group GmbH agus nach mbeadh ar an *Land* comhaontú seirbhísí aerfoirt 2016 a fheidhmiú. Dá bhrí sin, is é an *Land* a shínigh comhaontú seirbhísí aerfoirt 2016, ach thar ceann HNA Airport Group GmbH. Ós rud é nach eintiteas Stáit é HNA Airport Group GmbH, ní acmhainní Stáit iad a chuid acmhainní airgeadais agus ní raibh an comhaontú inchurtha i leith an Stáit ach oiread.

3.3. **Barúlacha ó FFHG**

3.3.1. *Comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair*

(104) Tagraíonn FFHG do thuarascáil Oxera a chuir Ryanair isteach agus athdhearbhaíonn sé go bhfuil comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015, 2016 i gcomhréir le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

(105) Agóideann FFHG in aghaidh an amhrais a chuir an Coimisiún in iúl maidir leis an uainiú agus leis na toimhdí a bhí i staidéar PwC 2016. Maidir leis an uainiú, míníonn FFHG gur cuireadh réamhaisnéisí PwC ar fáil do FFHG ina ndréachtfhoirm dóibh, roimh an leagan críochnaitheach agus dá bhrí sin gur cuireadh san áireamh iad sular tugadh comhaontú seirbhíse aerfoirt 2016 i gcrích. Dearadh an scéim dreasachta sa chomhaontú (ar a dtugtar 'Scéim Fáis') ar bhealach nach bhfaighidh Ryanair lascaine ar an táille in aghaidh an phaisinéara má thagann laghdú ar an líon paisinéirí nó má fhanann an líon paisinéirí mar an gcéanna i gcomparáid leis an mbliain roimhe sin. Dá bhrí sin, d'fhéadfaí glacadh leis *ex ante* go dtiocfadh méadú ar thrácht paisinéirí Ryanair le linn théarma chomhaontú seirbhíse aerfoirt 2016. I bplean gnó FFHG le haghaidh 2017, bhí coinne leis freisin go dtiocfadh méadú [5 – 10] % ar an líon iomlán paisinéirí idir 2016 agus 2017. Thairis sin, tugadh aghaidh i dtuarascáil Oxera ar an imní a bhí ar

([23]) Breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 17 Nollaig 2008 *Ryanair* v *an Coimisiún*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, mír 59.

an gCoimisiún nach raibh measúnú riosca i staidéar PwC. Baineann sé sin freisin leis an imní a bhí ar an gCoimisiún maidir leis an riosca go bhféadfadh Ryanair scor láithreach de na gníomhaíochtaí uile ag aerfort Frankfurt-Hahn ó 2016 ar aghaidh. Is bunaithe ar ráta fáis bliantúil [3.5 – 4.0] % a ríomhtar staidéar Oxera bunaithe; comhfhreagraíonn sé sin d'fheidhmíocht an tionscail an tráth sin. Dá bhféadfadh an scéim dreasachta dul chun tairbhe do Ryanair, thiocfadh méadú ar luach chomhaontú seirbhíse aerfoirt 2016 ó EUR [20 – 25] milliún (sa bhonnchás) go EUR [25 – 30] milliún.

3.3.2. *Scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú.*

(106) Maíonn FFHG go bhfuil airgeadú scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála i gcomhréir le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh. Ceistíonn FFHG amhras an Choimisiúin maidir le pointí modheolaíochta na hanailíse brabúsachta a leagtar amach sa chinneadh tosaigh.

(107) Ar an gcéad dul síos, bhí an méid dímheasa fágtha as an áireamh cheana féin sna sreabha airgid arna ríomh ag an nGearmáin.

(108) Ar an dara dul síos, an costas infheistíochta tosaigh a bhí thart ar EUR [100 000 – 200 000] , cuireadh san áireamh cheana féin é, agus fiú mura gcuirfí san áireamh é (rud nárbh amhlaidh), bheadh Glanluach Láithreach dearfach ('NPV') fós ann dá gcuirfí leis an tsuim iad.

(109) Ar an tríú dul síos, míníonn FFHG maidir leis na hinsreabha airgid bliantúla a raibh ceist fúthu sa chinneadh tosaigh, gurbh amhlaidh a bhain siad le costais bailiúcháin bhliantúla agus/nó costais choimhdeacha sheasta arb *eis*-sreabha airgid atá iontu agus a ríomhadh go cuí san anailís bhrabúsachta, nó leasanna, a mbeadh tionchar dearfach ar an nglanluach láithreach dá bhfágfaí as an áireamh san anailís bhrabúsachta iad.

(110) Ar an gceathrú dul síos, maidir leis an ráta lascaine [4.0 – 4.5] %, a raibh ceist faoi sa chinneadh tosaigh (aithris 266) mar ráta ró-íseal, is amhlaidh a bhí sé sách coimeádach i ndáiríre. Fiú dá nglacfaí leis go bhféadfadh [5 – 10] % a bheith ann mar ráta lascaine malartach iomchuí, bheadh tionchar dearfach, seachas tionchar diúltach, ag an ráta lascaine níos airde sin ar an nglanluach láithreach mar gheall ar an bpróifíl ó thaobh sreabhadh airgid de i gcás na gcomhaontuithe sin, ós rud é gurb insreabhadh airgid suntasach í an íocaíocht cíosa speisialta dar luach EUR [0 – 5] milliún ó Ryanair le haghaidh 2010, agus go mbeadh eis-sreabhadh airgid an-bheag ann de thoradh gach ceann de na 14 bliana ina dhiaidh sin. Is é conclúid FFHG dá bhrí sin, dá ndéanfaí méadú ar an ráta lascaine, gurbh é an chonclúid a bheadh ann fós go gcomhlíonann na comhaontuithe prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

4. BARÚLACHA ÓN nGEARMÁIN

4.1. Maidir le bearta do FFHG

4.1.1. *An ráthaíocht a dheonaigh Land Rhineland-Palatinate do FFHG*

(111) Diúltaíonn an Ghearmáin go bhfuil buntáiste eacnamaíoch ann agus mar mhalairt air sin déanann sí tagairt do Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 ón gCoimisiún ([24]).

(112) A mhéid a bhaineann leis an mbuntáiste eacnamaíoch, athdhearbhaíonn an Ghearmáin gur comhlíonadh coinníollacha carnacha an Fhógra ón gCoimisiún maidir le cur i bhfeidhm Airteagail 87 agus 88 de Chonradh CE maidir le Státchabhair i bhfoirm ráthaíochtaí ([25]) (an 'Fógra Ráthaíochta'). Go deimhin, áitíonn an Ghearmáin (a) nach raibh deacrachtaí airgeadais ag an iasachtaí an tráth a tugadh an conradh i gcrích, (b) go bhféadfaí raon feidhme na ráthaíochta a chinneadh an tráth a eisíodh í, agus (c) nach raibh níos mó ná 80 % den oibleagáid á cumhdach aici. De réir na Gearmáine, níor agóid an Coimisiún in aghaidh an chéad dá cheann de na coinníollacha sin sa chinneadh tosaigh. Is cosúil go mbaineann an t-aon amhras a chuir an Coimisiún in iúl sa chinneadh tosaigh leis an gceann deireanach de na coinníollacha carnacha thuasluaite, mar atá, gur íoc FFHG praghas margadh-dhírithe as an ráthaíocht. Ina leith sin, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil an praghas margadh-dhírithe.

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

([25]) Fógra ón gCoimisiún maidir le hAirteagail 87 agus 88 de Chonradh CE a chur i bhfeidhm maidir le státchabhair i bhfoirm ráthaíochtaí (IO C155, 20.6.2008, lch. 10).

(113) Ar an gcéad dul síos, áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil an saineolas ag an *Land* chun an phréimh ráthaíochta a bheadh i gcomhréir leis an margadh a ríomh agus go bhféadfadh coinne a bheith aici leis go réasúnta go raibh na torthaí ón [gcomhairleacht] cruinn. Áitíonn an Ghearmáin gurbh amhlaidh, sa chleachtas, nach bhféadfaí coinne a bheith leis, i dtéarmaí costas freisin, go ndéanfadh an *Land* tuarascáil [na comhairleoireachta] a cheistiú gan aon amhras á léiriú maidir lena cruinneas ná an fhíric go bhféadfadh buntáiste a bheith ann dá thoradh, de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, do FFHG. Áitíonn an Ghearmáin nach gá a chinneadh an bhfuil ríomh an Choimisiúin ceart nó nach bhfuil, ós rud é gur úsáid an *Land* tríú páirtí inniúil chun préimh ráthaíochta a chinneadh atá i gcomhréir le préimheanna margaidh agus gur chomhlíon sé a oibleagáid faoi dhlí an Aontais maidir le Státchabhair dá réir sin. Rud a dtugann an *Land* chun suntais, sa chás áirithe seo, is ea go mbeadh préimh ráthaíochta dhifriúil comhaontaithe ag na páirtithe dá mba rud é gur difriúil an chonclúid ón [gcomhairleacht]. Dá bhrí sin, glacann an *Land* leis gur cruthaíodh ionchas dlisteanach ar cheart don Choimisiún a chur san áireamh.

(114) Ar an dara dul síos, áitíonn an Ghearmáin gur ráthaíocht comhlíonta conartha í an ráthaíocht ar a bhfuil measúnú á dhéanamh (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). De réir na Gearmáine, bíonn tairbhe don ráthóir i gceist leis an gcineál ráthaíochta sin (is é sin, an *Land*) i gcás ina n-iarrfaí air an ráthaíocht a chomhlíonadh (*Bürgschaftsfall*), rud ar cheart a chur san áireamh agus préimh na ráthaíochta á socrú. Ba cheart measúnú a dhéanamh ar ráthaíocht comhlíonta conartha de réir critéir dhifriúla seachas critéir a bhaineann le ráthaíocht chun iasacht a urrú, toisc go laghdaítear an riosca mainneachtana don ráthóir. Go deimhin, míníonn an Ghearmáin, i gcás ina mbainfeadh mainneachtain do FFHG, nach n-íocfadh an *Land* an méid ráthaithe le Haitec ach a luaithe a bheadh an réadmhaoin tugtha ar ais ag Haitec. I gcás ina n-iarrfaí go gcomhlíonfaí an ráthaíocht, gheobhadh an *Land* an réadmhaoin dá bhrí sin, cuir i gcás, an halla cothabhála a tógadh uirthi ó shin, gan aon chúiteamh a bheith dlite do Haitec uaidh. D'fhéadfaí halla cothabhála den sórt sin a úsáid fiú gan oibríochtaí eitilte agus dhéanfaí, ar a laghad, luach na réadmhaoine a choinneáil ar bun dá bharr, mura méadófaí féin é.

(115) I gcás nach n-iarrfaí go gcomhlíonfaí an ráthaíocht, fad a bhí an *Land* fós ina scairshealbhóir de chuid FFHG, rachadh athaistriú na réadmhaoine chuig FFHG chun tairbhe don *Land* freisin toisc go méadófaí luach foriomlán scaireanna FFHG leis an athaistriú.

(116) Fiú tar éis scaireanna an *Land* a bheith aistrithe chuig an infheisteoir príobháideach HNA, bhí tairbhe ann fós don *Land*, toisc go raibh sé d'oibleagáid ar FFHG an réadmhaoin a aistriú chuig an *Land* dá n-iarrfaí go gcomhlíonfaí an ráthaíocht ([26]). Ós rud é gur luachmhar an réadmhaoin a bheadh ann, a bhuí leis an halla cothabhála a tógadh uirthi, laghdófaí riosca mainneachtana iarbhír an *Land*.

(117) Deimhníodh go cúlghabhálach, an tráth a comhaontaíodh an ráthaíocht, gur ceart an toimhde a rinne FFHG agus an *Land*, is é sin, go dtiocfadh méadú inbhuanaithe ar luach na dáileachta talún de thoradh a díolta le Haitec, toisc gur tharla go raibh na hinfheistíochtaí ar luach thart ar EUR 40 milliún a rinne Haitec cuid mhaith níos airde ná mar a bhí beartaithe ar dtús.

(118) Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin, fiú má ghlactar leis gur ceart ríomh na préimhe ráthaíochta a rinne an Coimisiún agus gur buntáiste eacnamaíoch do FFHG an difríocht idir an phréimh arna cinneadh ag [an gcomhairleacht] (2.56 %) agus an phréimh arna cinneadh ag an gCoimisiún (3.10 % – 4.41 %), gurb amhlaidh nach bhfuil sa bhuntáiste sin ach difríocht 0.54 pointe, is é sin, difríocht bhliantúil dar luach EUR 33 480. Tar éis 3 bliana, bheadh an méid iomlán
EUR 100 440 fós cuid mhaith níos ísle ná an méid a shocraítear in Airteagal 3(2) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013.

(119) Ar deireadh, ní heol don Ghearmáin aon nasc a bheith idir máthairchuideachta Haitec (City Leasing Ltd) agus Ryanair.

4.1.2. *Díol 'dúbailte' dáileachta talún ag FFHG*

(120) Cuireann an Ghearmáin in iúl don Choimisiún, murab ionann agus an méid a bhí beartaithe i gconradh díola 2014 idir FFHG agus an *Land* Rhineland-Palatinate, nár ullmhaíodh aon tuairim shaineolach nuair a d'fheidhmigh FFHG a cheart chun tarraingt siar. Ina ionad sin, tharla aistriú na dáileachta talún 'tithíocht' ag luach nialas EUR, is é sin, an praghas céanna leis an díolachán tosaigh.

([26]) Comhaontú ceannaithe scaireanna le HNA, pointe 8.2(4).

(121) Tugann an Ghearmáin údar leis an gcinneadh sin trí áitiú nach raibh aon chomhartha ann go mbeadh athrú tagtha ar phraghsanna na dáileachta 'tithíocht' sa tréimhse idir conradh díola 2014 agus feidhmiú an chirt chun tarraingt siar in 2016. Ina theannta sin, tugann an Ghearmáin faoi deara gurbh é conclúid na tuairime saineolaí tosaigh ó Choiste na Tuairime Saineolaí um Luachanna Réadmhaoine le haghaidh Limistéar Osteifel-Hunsrück arna coimisiúnú ag *Land* Rhineland-Palatinate, agus a comhlánaíodh le tuarascáil ó SGD Nord, gur luach diúltach suntasach a bheadh ar an dáileacht (thart ar EUR [-5 – -2] milliún, bunaithe ar mheastachán ar an gcostas chun foirgnimh a leagan agus an talamh a athshlánú, arbh é sin EUR [4 – 6] milliún, agus gur luach díola dearfach a bheadh ar an talamh, a luaithe a bheadh na foirgnimh leagtha agus an láithreán athshlánaithe, dar luach EUR [1 – 4] milliún). Chun béim bhreise a chur ar a seasamh, d'iarr an Ghearmáin tuairim shaineolach nua ó Choiste na Tuairime Saineolaí um Luachanna Réadmhaoine le haghaidh Limistéar Osteifel-Hunsrück tar éis fógra a bheith tugtha di faoin gcinneadh tosaigh, chun measúnú a dhéanamh, bunaithe ar an bhfaisnéis a bhí ar fáil an tráth a feidhmíodh an ceart chun tarraingt siar, cé acu ba ea nialas EUR margadhluach na dáileachta 'tithíocht' nó nárbh ea go deimhin. Deimhnítear anailís na Gearmáine leis an tuairim sin. Míníonn an Ghearmáin go bhféadfadh sé gurbh amhlaidh gur de thoradh tuairimíochta go bhféadfaí an dáileacht 'tithíocht' a fhorbairt go rathúil tar éis phríobháidiú an aerfoirt an chúis le tairiscint an phraghais díola níos airde ó ADC. Maidir le coinne a bheith ag infheisteoir príobháideach leis sin go suibiachtúil de thoradh na tuairimíochta sin (ar coinne í nach cosúil a bheith deimhnithe, toisc go bhfuil an talamh neamhúsáidte fós) ní féidir amhras a chaitheamh dá bharr sin ar an anailís oibiachtúil ón *Land* tráth an díolacháin, rud a deimhníodh leis an tuairim shaineolach ina dhiaidh sin.

4.2. **Maidir le bearta a d'fhéadfadh a bheith ina gcabhair do Ryanair**

4.2.1. *Comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 idir Land Rhineland-Palatinate agus Ryanair*

(122) Áitíonn an Ghearmáin go bhfuil comhaontú margaíochta 2005 neamhspleách ar na seirbhísí aerfoirt a chuireann FFHG ar fáil agus go gcomhfhreagraíonn na híocaíochtaí a dhéanann *Land* Rhineland-Palatinate le Ryanair do mhargadhphraghsanna. Chuige sin, rinne an Ghearmáin comparáid idir na praghsanna a ghearrann Ryanair agus na praghsanna a ghearrtar ar shuíomhanna gréasáin eile le haghaidh feachtais fógraíochta chomhchosúla. Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin go bhfuil an turasóireacht tábhachtach don gheilleagar i *Land* Rhineland-Palatinate, agus go gcuireann an straitéis turasóireachta a bunaíodh in 2015 béim ar leith ar an margadh eachtrach agus, dá bhrí sin, go leagtar béim ar leith i straitéis mhargaíochta *Land* Rhineland-Palatinate ar níos mó turasóirí ón gcoigríoch a mhealladh isteach. Sa chomhthéacs sin, measann an Ghearmáin gurb í an fhógraíocht ar shuíomh gréasáin Ryanair is éifeachtaí, mar gheall ar na húsáideoirí idirnáisiúnta a bhreathnaíonn ar an suíomh gréasáin sin.

(123) Ó thaobh na Gearmáine de, is bearta chun an turasóireacht a chur chun cinn a bhí i gceist le comhaontú margaíochta 2005 agus 2017, seachas bearta chun Ryanair a chur chun cinn. Dá bhrí sin, dearadh na comhaontuithe margaíochta i gcomhréir le dálaí an mhargaidh, is é sin, rinneadh na híocaíochtaí a sholáthair an *Land* a mheaitseáil le seirbhísí margaíochta breisluacha i ngach cás.

(124) Sholáthair Ryanair na seirbhísí sonracha mar sheirbhísí margaíochta ar leithligh, gan beann ar na hoibríochtaí eitilte i *Land* Rhineland-Palatinate nó gar dó. Go sonrach, is é an aidhm a bhí ann Rhineland-Palatinate a chur chun cinn mar láithreán turasóireachta agus méadú a dhéanamh ar an gcion turasóirí a chaitheann oíche amháin ar a laghad i Rhineland-Palatinate, i measc paisinéirí Ryanair a thagann isteach in aerfoirt tráchtála atá suite i Rhineland-Palatinate nó gar dó (trácht isteach). Chomh maith le haerfort Frankfurt-Hahn, tá na haerfoirt tráchtála Karlsruhe/Baden-Baden, Strasbourg, Saarbrücken, Lucsamburg, Köln-Bonn agus Frankfurt-Main san áireamh sna haerfoirt sin. Tugadh an comhaontú margaíochta deireanach i gcrích i mí Dheireadh Fómhair 2017, nuair a bhí príobháidiú aerfort Frankfurt-Hahn curtha i gcrích cheana féin trí scaireanna an *Land* a aistriú i samhradh 2017.

(125) De réir na Gearmáine, maidir le cur chuige leathan sin an *Land*, go háirithe na haerfoirt éagsúla a bheith san áireamh, tagann sé salach ar hipitéis an Choimisiúin freisin (aithris 239 den chinneadh tosaigh), is é sin, gurbh é ba aidhm do na bearta margaíochta go príomha aersheirbhísí Ryanair go dtí Rhineland-Palatinate agus uaidh a chur chun cinn. Rud a thagann salach air sin is ea an fhíric gur trácht amach é formhór na bpaisinéirí a iompraíonn Ryanair ó aerfort Frankfurt-Hahn ([75 – 80] % de thrácht paisinéirí Frankfurt-Hahn, de réir na fianaise ó staidéar ó Dornier Consulting a chuir an Ghearmáin isteach). Ní mór diúltú do thoimhde an Choimisiúin 'nár baineadh amach' an cuspóir maidir leis an turasóireacht a chur chun cinn, mar thoimhde nach bhfuil i gceist léi ach tuairimíocht agus í sin amháin. Theip ar an gCoimisiún a thuiscint nárbh é méadú a dhéanamh ar an líon paisinéirí aidhm aonair na gcomhaontuithe margaíochta. Diúltaíonn an Ghearmáin do réamhthuairim an Choimisiúin gur cabhair oibriúcháin do Ryanair i ndáiríre a bhí i gceist le comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017. Go háirithe, cuireann an Ghearmáin i dtábhacht go bhféadfaí oibleagáidí Ryanair faoi chomhaontú margaíochta 2017 a chomhlíonadh freisin dá dtabharfaí turasóirí a thaistil chuig aerfoirt eile atá suite lasmuigh den *Land* go dtí Rhineland-Palatinate agus dá bhfanfaidís ann thar oíche.

(126) Roghnaíodh Ryanair mar pháirtí conarthach toisc go bhfuil ardleibhéal acmhainneachta ag Ryanair i réimse na margaíochta suímh agus toisc, mar aerlíne, go n-iompraíonn Ryanair turasóirí chuig aerfoirt atá suite sa *Land* nó i gcóngaracht an *Land* ó aerfoirt éagsúla. Go réalaíoch, bhí Ryanair in ann líon mór aíonna a thabhairt chuig an *Land*, toisc go bhfreastalaíonn Ryanair ar líon mór aerfort atá suite sa *Land* agus timpeall air agus go raibh láithreacht mhór sa mhargadh forbartha aige san earnáil margaíochta in imeacht na mblianta agus go raibh sé de cháil air go soláthraíonn sé seirbhísí margaíochta éifeachtacha.

(127) Áitíonn an Ghearmáin go bhféadfaí na seirbhísí margaíochta a cheannach gan tairiscint phoiblí, toisc go ndearnadh foráil i ndlí soláthair phoiblí na Gearmáine maidir le díolúine i gcás nach mbeidh ach aon oibreoir amháin, Ryanair, in ann na seirbhísí a sholáthar go réalaíoch. Chomh maith leis sin, toisc go raibh an ceannach ina chuid dá chúraimí beartais phoiblí, mar atá, an turasóireacht agus an fhorbairt eacnamaíoch réigiúnach a chur chun cinn, ghníomhaigh *Land* Rhineland-Palatinate mar cheannaitheoir poiblí a bhí ag saothrú chuspóir a bheartais phoiblí.

(128) Thairis sin, ní raibh baint ar bith ag FFHG leis na comhaontuithe margaíochta a thabhairt i gcrích. Dá bhrí sin, ba cheart don Choimisiún an straitéis mhargaíochta a dheighilt ó fhorbairt aerfort Frankfurt-Hahn.

(129) Áitíonn an Ghearmáin freisin go raibh praghsanna na seirbhísí margaíochta i gcomhréir leis an margadh. Ag tús 2017, rinneadh conradh le saineolaí seachtrach agus saineolaí neamhspleách ag a raibh saineolas sonrach in earnáil na turasóireachta agus in earnáil na n-aerfort araon. Rinne an saineolaí deireanach sin na margadhphraghsanna ar na seirbhísí margaíochta a shuíomh trí bhíthin cleachtadh tagarmharcála agus suirbhé margaidh, lenar léiríodh gurbh í tairiscint Ryanair an tairiscint ba bhuntáistí. Shainaithin an saineolaí gnéithe éagsúla ansin a bhí le meas chun go mbeadh comhaontú margaíochta 2017 i gcomhréir le dálaí an mhargaidh, ar nós fad a bheadh teoranta do 3 bliana agus monatóireacht neamhspleách.

(130) Chomhaontaigh Ryanair agus *Land* Rhineland-Palatinate nach ndéanfaí íocaíochtaí ach amháin dá mbeadh doiciméadú leormhaith déanta ar an líon aíonna thar oíche don tréimhse ábhartha ar bhonn modheolaíochtaí agus caighdeáin mhargaidh a bhfuil glactha leo go ginearálta. Cuireadh de chúram ar Coyne Research monatóireacht a dhéanamh ar an mbealach a chomhlíonfadh Ryanair téarmaí an chomhaontaithe. Míníonn an Ghearmáin gur thug Ryanair níos mó ná [...] aoi thar oíche chuig Rhineland-Palatinate ([...] % trí Aerfort Frankfurt-Hahn), idir ráithí [...] agus [...].

(131) De thoradh an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) CFAE a bheith tionscanta ag an gCoimisiún, d'fhoirceann *Land* Rhineland-Palatinate an comhaontú ón 31 Nollaig 2018.

4.2.2. *An tacaíocht oiliúna do Ryanair*

(132) Dheimhnigh an Ghearmáin gurbh é Ryanair faighteoir críochnaitheach na n-íocaíochtaí ón *Land* agus nach raibh HCM ach ina idirghabhálaí agus é sin amháin. Tharraing an Ghearmáin anuas ceithre bharúil eile: ar an gcéad dul síos, ní Státchabhair iad na híocaíochtaí; ar an dara dul síos, an méid maoiniúcháin a líomhnaítear a bheith soláthraithe do Ryanair de réir an ghearánaigh, tá sé mícheart; ar an tríú dul síos, ní féidir leis an nGearmáin an fhaisnéis a d'iarr an Coimisiún sa chinneadh tosaigh a sholáthar; agus ar an gceathrú dul síos, tá an tréimhse theorann a bhféadfaí aisghabháil a dhéanamh lena linn dulta in éag cheana féin.

(133) Maidir leis an gcéad phointe, áitíonn an Ghearmáin nach Státchabhair atá i gceist leis na híocaíochtaí le Ryanair as an tacaíocht oiliúna toisc nach mbaineann siad le gníomhaíocht eacnamaíoch. Ina ionad sin, déanann na híocaíochtaí sin bearta a airgeadú ar cuid de bheartas margaidh saothair iad. Dá bhrí sin, baineann siad le feidhmiú cumhachtaí poiblí. Ba é Ryanair an t-íocaí toisc gur sholáthair Ryanair seirbhísí lenar cuireadh ar a chumas do HCM, le cabhair a und o Gettmann, na gníomhaíochtaí a chur chun feidhme, is é sin, chun an oiliúint a dhéanamh.

(134) Maidir leis an dara pointe, cuireann an Ghearmáin trí bharúil in iúl. Ar an gcéad dul síos, níor soláthraíodh an maoiniú ach le cruthúnas comhfhreagrach ar an úsáid agus bhí méid an mhaoinithe teoranta do 50 %. Ar an dara dul síos, maidir leis an líomhain ó Lufthansa gur admhaigh dlíodóir an *Land* le linn éisteachta i gcás T-492/15 ([27]) gurbh amhlaidh a sholáthair an *Land* cabhair oibriúcháin neamhdhleathach do Ryanair, níl an Ghearmáin ná an *Land* ar an eolas faoin líomhain sin, ná ní luaitear aon admháil den sórt sin i miontuairiscí na héisteachta Cúirte. D'fhéadfadh Lufthansa rochtain a fháil ar chomhaid fuaime na héisteachta cúirte mar fhianaise ar an éileamh sin, ach ní dhearna sé amhlaidh. Ar an tríú dul síos, baineann Lufthansa de thátal as tuarascálacha bliantúla HCM gur dheonaigh an *Land* tacaíocht dar luach EUR 2.7 milliún ar a laghad. Is neamhchonclúideach atá ráitis Lufthansa agus níl aon chomhartha ann gur baineadh mí-úsáid as na cistí a aistríodh chuig HCM agus nár úsáideadh iad le haghaidh bhearta an bheartais shóisialta a bhí beartaithe.

(135) Maidir leis an tríú pointe, athdhearbhaíonn an Ghearmáin a dheacra atá sé tuilleadh faisnéise a sholáthar i bhfianaise gurb é 10 mbliana an tréimhse cartlannaithe faoi dhlí na Gearmáine agus go bhfuil sí dulta in éag. Dá bhrí sin, maidir le breithniú an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh go bhféadfadh an beart atá i gceist a bheith cáilithe mar chabhair oiliúna de réir bhrí an Rialacháin Ghinearálta maidir le Blocdhíolúine (GBER), d'fhreagair an Ghearmáin nach féidir leis an *Land* a chinneadh cé acu ar comhlíonadh coinníollacha Airteagal 31 GBER mar gheall ar an doiciméadacht neamhiomlán. Níl a fhios ag an *Land* an raibh na daoine ar cuireadh oiliúint orthu faoi na cláir sin fostaithe ag Ryanair tar éis dóibh a n-oiliúint a chur i gcrích agus, má bhí, a mhéid a bhí siad fostaithe aige. Níl a fhios ag údaráis na Gearmáine cé acu a íocann nó nach n-íocann Ryanair as na costais oiliúna le haghaidh chatagóirí éagsúla na bhfostaithe aige de ghnáth, agus má íocann, a mhéid a íocann Ryanair as na costais sin, agus cén cás ina bhféadfadh sé go mbeadh ar fhostaithe íoc as na costais oiliúna iad féin (ar bhonn *pro rata*).

(136) Maidir leis an gceathrú pointe, tugann an Ghearmáin faoi deara nach ábhartha an cheist cé acu an gcomhlíontar na coinníollacha carnacha maidir le Státchabhair a bheith ann sa chás seo, ós rud é go mbeadh cosc ama ar aon aisghabháil ar aon chuma tar éis 10 mbliana i gcomhréir le hAirteagal 17 de Rialachán (AE) 2015/1589. I gcomhréir le hAirteagal 17(2) de Rialachán (AE) 2015/1589, déantar tús na tréimhse a ríomh ón dáta a dheonaítear an chabhair, ar dáta cinntitheach é dáta na híocaíochta deireanaí. Rinneadh an íocaíocht dheireanach ag deireadh 2003, sa chaoi go ndeachaigh an tréimhse theorann in éag ag deireadh 2013. Líomhnaíonn an Ghearmáin gur scrúdaíodh an tacaíocht oiliúna den chéad uair san iarraidh ar fhaisnéis ón gCoimisiún an 13 Márta 2017. Ag an bpointe sin, bhí an tréimhse theorann dulta in éag cheana féin le breis agus 3 bliana agus dá bhrí sin ní fhéadfaí í a bhriseadh a thuilleadh.

4.2.3. *Scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú.*

(137) Agóideann an Ghearmáin in aghaidh Státchabhair a bheith ann ar an bhforas gur cinneadh uathrialach arna dhéanamh ag bainistíocht FFHG a bhí sa chinneadh an halla cothabhála a thógáil agus an scoil criú agus píolótaí a airgeadú.

(138) Diúltaíonn sí freisin do líomhain an ghearánaigh nach bhféadfaí ach na príomhchineálacha aerárthaí a bhí á n-úsáid Ryanair an tráth sin (Boeing 737) a sheirbhísiú sa halla cothabhála. D'fhéadfaí aerárthaí meánaistir eile, ar nós Airbus A320, a oibriú ansin freisin. Mhínigh an Ghearmáin go bhfuil an halla cothabhála deartha chun ré feidhme fhadtéarmach de thart ar 30 bliain a bheith aige. Ós rud é go bhfuil an comhaontú le Ryanair socraithe ar feadh tréimhse 15 bliana, níorbh é leas FFHG ar chor ar bith halla cothabhála a dhearadh le haghaidh úsáid eisiach Ryanair.

(139) Áitíonn an Ghearmáin nach bhfuil aon fhianaise ann a thacaíonn leis an toradh gur deonaíodh buntáiste do Ryanair trí na comhaontuithe a thabhairt i gcrích. Rinne FFHG staidéar brabúsachta mionsonraithe, a cuireadh faoi bhráid an bhoird maoirseachta. Cheistigh an Coimisiún cuid de na toimhdí sa staidéar sin. Níl aon fhianaise ag an nGearmáin lena dtabharfaí le tuiscint gur follasach go raibh toimhdí na bainistíochta, an tráth sin, mícheart ón bpeirspictíocht *ex ante* ábhartha.

(140) Ina theannta sin, rud a dtugann an Ghearmáin chun suntais is ea, fiú dá nglacfaí leis sa chás seo go bhfuil buntáiste deonaithe faoin dlí maidir le Státchabhair do Ryanair agus go raibh an beart inchurtha i leith an Stáit (rud nárbh amhlaidh), go bhféadfaí a mheas go raibh an chabhair infheistíochta sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 107(3) CFAE agus faoi threoirlínte Comhphobail 2005 maidir le maoiniú aerfort agus cabhair nuathionscanta d'aerlínte a imíonn ó aerfoirt réigiúnacha ([28]) ('Treoirlínte Eitlíochta 2005') arbh infheidhme an tráth sin iad.

([27]) *Deutsche Lufthansa AG* v *an Coimisiún*, Éisteacht an 9 Iúil 2018.
([28]) IO C 312, 9.12.2005, lch. 1.

(141) Ar deireadh, áitíonn an Ghearmáin go mbeadh airgeadú scoile criú agus píolótaí agus halla cothabhála comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. De réir na Gearmáine, cruthaíodh thart ar 50 post cáilithe tríd an halla cothabhála a thógáil agus an scoil criú agus píolótaí a thógáil. Measann an Ghearmáin go raibh an bonneagar a cruthaíodh riachtanach agus iomchuí chun cuspóir na forbartha réigiúnaí a bhaint amach, arbh fhianaise air sin an dea-úsáid a baineadh as, rud a shásaíonn na hionchais mheántéarmacha freisin.

4.2.4. *Comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair*

(142) Seasann an Ghearmáin lena tuairim nach Státchabhair iad comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair. Thairis sin, cuireann an Ghearmáin i dtábhacht, murab ionann agus toimhde an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh (aithrisí 108 agus 109), nach bhfuil athrú tagtha ar mheasúnú ná ar réasúnaíocht na Gearmáine le himeacht ama.

(143) Is gnáthchleachtas sa tionscal seo é bonn an chonartha a athrú agus a oiriúnú in imeacht tréimhse thart ar 15 bliana. Is é is cúis leis sin, mar shampla, na hathruithe ar an gcreat rialála is infheidhme agus, go háirithe, de thoradh na fírice gur tugadh isteach treoirlínte nua ón gCoimisiún maidir le Státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte faoi dhó le linn na tréimhse sin, rud lena ndearnadh an cleachtas maidir le hoibriú aerfoirt réigiúnaigh a athshainiú.

(144) Tá amhras ar an nGearmáin an bhféadfaí aon bhuntáiste a bheith inchurtha i leith an Stáit. Athdhearbhaíonn an Ghearmáin gur ghníomhaigh bainistíocht FFHG go neamhspleách an tráth sin, rud a chiallaíonn go ndearnadh comhaontuithe den sórt sin a chaibidliú go neamhspleách le Ryanair. Go háirithe, níor ghá formheas ón mbord maoirseachta (*Aufsichtsrat*) le haghaidh na gconarthaí sin, ach d'fhéadfadh an bhainistíocht iad a thabhairt i gcrích ina haonar ó thaobh dlí.

(145) Cé gur thug *Land* Rhineland-Palatinate comhaontuithe margaíochta i gcrích le Ryanair in 2005 agus níos déanaí arís in 2017, ní thugann sé sin le tuiscint go raibh sé beartaithe ag an *Land* gníomhaíochtaí aeriompair Ryanair a choinneáil ar bun agus a chur chun cinn ag aerfort Frankfurt-Hahn.

(146) Ina theannta sin, tá amhras ar an nGearmáin an bhfuil an roghnaíocht ann i bhfianaise an chásdlí is déanaí ó chúirteanna an Aontais. Áitíonn an Ghearmáin nach leor ann féin an fhíric gur tugadh comhaontú déthaobhach i gcrích chun údar a thabhairt leis an roghnaíocht. Ina breithiúnas i gcás T-77/16 an 13 Nollaig 2018, ([29]) thug an Chúirt Ghinearálta chun suntais nach bhfágtar go bhfuil roghnaíocht i gceist díreach de thoradh go n-imíonn comhaontuithe déthaobhacha ó cheanglais an sceidil muirear is infheidhme nó ó cheanglais comhaontuithe déthaobhacha eile. Ina ionad sin, ní mór don Choimisiún a bheith in ann a léiriú nach ionann na coinníollacha a dheonaítear d'aerlíne agus na coinníollacha a mbeadh feidhm acu maidir le haerlínte eile. Míníonn an Ghearmáin nach ndéantar foráil i gcomhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013 agus 2015 maidir le táillí nua aerfoirt lena n-imítear ó scéim ghinearálta na muirear aerfoirt is infheidhme ag aerfort Frankfurt-Hahn. Ina ionad sin, is éard a dhéantar le comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013 agus 2015 síneadh breise a chur leis na coinníollacha a bhí ann cheana, ar feadh tréimhse 3 bliana agus 5 bliana faoi seach.

(147) Dar leis an nGearmáin, tá na táillí a comhaontaíodh le Ryanair i gcomhréir le scéim ghinearálta na muirear aerfoirt is infheidhme ag aerfort Frankfurt-Hahn, ar scéim í nach ndearnadh mórán athruithe ó 2006 i leith uirthi. An t-aon difríocht idir Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016 agus scéim ghinearálta na muirear aerfoirt is infheidhme ag aerfort Frankfurt-Hahn, is é sin go bhfuil feidhm cheana féin ag muirir aerfoirt dar luach EUR [...] in aghaidh an phaisinéara a bheidh ag imeacht ó [...] paisinéir atá ag imeacht agus ag teacht isteach agus ní díreach ó [...] paisinéir. Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin, i gcás aon aerlíne eile a ghinfeadh líon inchomparáide paisinéirí, go bhféadfadh sí an t-aerfort a úsáid ar théarmaí inchomparáide, neamh-idirdhealaitheacha, is é sin, d'fhéadfadh sí comhaontú comhchosúil a dhéanamh le FFHG.

(148) Áitíonn an Ghearmáin gur chomhlíon Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016 prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh freisin agus chuir an Ghearmáin anailís brabúsachta incriminteach arna hullmhú ag PwC ('staidéar PwC') isteach chuige sin. Léiríodh in aithris 287 den chinneadh tosaigh gur coimisiúnaíodh an staidéar 2 lá ar a mhéad sular tugadh Litir Chumhdaigh 2016 Uimh. 2 i gcrích. Shoiléirigh an Ghearmáin go bhfuil staidéar PwC á ullmhú agus á phlé le FFHG i gcaitheamh tréimhse fhada, agus dá bhrí sin go raibh lucht bainistíochta FFHG ar an eolas go hiomlán faoi agus an comhaontú á thabhairt i gcrích. Dá bhrí sin, agóideann an Ghearmáin in aghaidh na líomhna nár coimisiúnaíodh an staidéar ach 2 lá sular tugadh an comhaontú i gcrích. Go deimhin, míníonn an Ghearmáin gur thacaigh PwC leis an bpróiseas caibidlíochta ón tús.

([29]) Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Nollaig 2018, *Ryanair agus Airport Marketing Services* v *an Coimisiún*, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Thairis sin, áitíonn an Ghearmáin nár deonaíodh aon bhuntáiste do Ryanair trí Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016 agus gur ceart é an measúnú ó PwC. Sa 2 bhliain tar éis thabhairt i gcrích an chonartha, bhí an líon paisinéirí os cionn 2 mhilliún, is é sin, thart ar 2.28 milliún ar an meán, is é sin, de bhreis agus [7 – 10] % os cionn na réamhaisnéise.

(150) Sa chomhthéacs sin, cuireann an Ghearmáin i bhfios go láidir freisin nach bhfuil aon fhoráil i gComhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh lena sonraítear go mbeidh feidhm ag muirir aerfoirt EUR [...] in aghaidh an phaisinéara ó [...] paisinéirí atá ag imeacht agus ag teacht isteach. Ní raibh gá leis sin, ós rud é go luaitear go sainráite sa Chomhaontú maidir le Litir Chumhdaigh nach bhfuil na costais paisinéirí le haghaidh paisinéirí a bheadh ag imeacht san áireamh i gComhaontú maidir le Litir Chumhdaigh 2013. Ina ionad sin, ba é an scéim na muirear aerfoirt ab infheidhme ag aerfort Frankfurt-Hahn i gcónaí an bonn le haghaidh na muirear aerfoirt i gcás na bpaisinéirí a bhí ag imeacht agus ag teacht isteach, agus is infheidhme an scéim ar bhonn comhionann maidir le húsáideoirí uile aerfort Frankfurt-Hahn. Dá bhrí sin, bhí na táillí a comhaontaíodh le Ryanair i gcomhréir le scéim muirear aerfoirt 2012 ab infheidhme ag aerfort Frankfurt-Hahn, ar scéim í nach ndearnadh athrú ar bith beagnach ó 2006 uirthi. Tugann an Ghearmáin chun suntais gur chinn an Coimisiún cheana féin nár thug scéim muirear aerfoirt 2006 ab infheidhme ag aerfort Frankfurt-Hahn buntáiste eacnamaíoch d'úsáideoirí aerfoirt ([30]).

(151) Ina theannta sin, ba é príomhchuspóir Nóta Mínithe 2015 síneadh a chur leis na conarthaí a bhí ann cheana go dtí an 31 Márta 2017 chun an deimhneacht dhlíthiúil a chinntiú ag tús an phróisis príobháidithe. Cuimsítear roinnt gnéithe i Nóta Mínithe 2015, a raibh cuid díobh neamhrialáilte roimhe seo, mar shampla tacaíocht do Ryanair agus acmhainneacht haingir á cuardach aige. Mar sin féin, bhí roinnt forálacha chomh ginearálta agus chomh neamhshonrach sin (mar shampla 'comhoibriú chun saoráidí haingir ísealchostais a aimsiú') gur cosúil gur léir nach raibh ach intinn tráchtála amháin á gcur in iúl ag na páirtithe ina leith sin. Mar sin féin, níor eascair oibleagáidí dlíthiúla as sin lenar bhain iarmhairtí airgeadúla inchainníochtaithe praiticiúla a d'fhéadfadh a bheith ina n-ábhar anailíse eacnamaíoch. A mhalairt go deimhin, bheadh gá le tuilleadh soiléirithe ó thaobh an chonartha de, rud nár tharla.

5. MEASÚNÚ AR NA BEARTA

5.1. Cabhair a bheith ann

(152) De bhua Airteagal 107(1) CFAE, aon chabhair a thabharfaidh Ballstát nó a thabharfar trí bhíthin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, ní luífidh sí leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit.

(153) Is critéir charnacha iad na critéir a leagtar síos le hAirteagal 107(1) CFAE. Dá bhrí sin, chun beart a bheith ina Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, ní mór gach ceann de na coinníollacha seo a leanas a chomhlíonadh. Ní mór an tacaíocht airgeadais a bheith deonaithe ag an Stát nó trí acmhainní Stáit, ní mór di taobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, ní mór go mbéarfaidh nó gur baolach a bhéarfadh sí saobhadh ar iomaíocht agus dul i gcion ar an trádáil idir Ballstáit.

(154) Sna ranna seo a leanas, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar cé acu an gcomhlíonann na bearta mar a shonraítear thuas i roinn 2 na critéir charnacha sin agus, dá bhrí sin, an cabhair iad na bearta sin de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.1.1. *Maidir le bearta a d'fhéadfadh a bheith ina gcabhair do FFHG*

5.1.1.1. Ráthaíocht arna deonú ag *Land* Rhineland-Palatinate do FFHG

5.1.1.1.1. Coincheap an ghnóthais agus na gníomhaíochta eacnamaíche

(155) Tá conclúid an Choimisiúin i gcomhréir leis an gcinneadh tosaigh gur gnóthas é FFHG a dhéanann gníomhaíocht eacnamaíoch de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE (féach aithrisí 148 agus 149 den chinneadh tosaigh).

([30]) Cinneadh (AE) 2016/789 ón gCoimisiún an 1 Deireadh Fómhair 2014 i gcás SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007) arna chur chun feidhme ag an nGearmáin maidir le maoiniú aerfort Frankfurt Hahn agus leis an gcaidreamh airgeadais idir an t-aerfort agus Ryanair (IO L 134, 24.5.2016, lch. 46, ELI:). http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), aithris 494.

5.1.1.1.2. Acmhainní stáit agus iad a bheith inchurtha i leith an Stáit

(156) I gcomhréir leis an gcinneadh tosaigh (féach aithris 150) measann an Coimisiún go bhfuil an ráthaíocht inchurtha i leith an Stáit agus go mbaineann acmhainní Stáit léi.

5.1.1.1.3. Buntáiste eacnamaíoch

(157) A mhéid a bhaineann leis an mbuntáiste eacnamaíoch, níor thángthas ar chonclúid sa chinneadh tosaigh.

(158) An cheist atá ann, sin é an buntáiste eacnamaíoch í an ráthaíocht a thug an *Land* do FFHG, go háirithe an praghas ar an ráthaíocht a comhaontaíodh idir FFHG agus an *Land*. Chun na críche sin, ní mór a shuí cé acu an gcomhlíonann an ráthaíocht prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh, is é sin, ní mór a mheasúnú cé acu, i gcúinsí comhchosúla, an bhféadfaí infheisteoir príobháideach, ar mhéid inchomparáide agus a oibríonn i ngnáthdhálaí geilleagair mhargaidh, a spreagadh chun an ráthaíocht atá i gceist a dheonú ([31]).

(159) Le Roinn 3 d'Fhógra 2008 ón gCoimisiún maidir le cur i bhfeidhm Airteagail 87 agus 88 de Chonradh CE maidir le Státchabhair i bhfoirm ráthaíochtaí ([32]) ('Fógra Ráthaíochta') leagtar amach roinnt coinníollacha chun measúnú a éascú ar cé acu an gcomhlíonann ráthaíocht prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh agus an féidir a chur as an áireamh go bhfuil buntáiste ann.

(160) Is iad seo a leanas na coinníollacha carnacha a leagtar amach i bpointe 3.2 den Fhógra Ráthaíochta nach mór a chomhlíonadh chun a chur as an áireamh go bhfuil buntáiste eacnamaíoch ann: (a) níl tairbhí na ráthaíochta i gcruachás airgeadais, (b) is féidir an ráthaíocht a thomhas i gceart i gcás ina ndeonófar í, (c) ní chumhdaítear leis an ráthaíocht níos mó ná 80 % den iasacht gan aisíoc nó d'oibleagáid airgeadais eile agus (d) íoctar praghas margadh-dhírithe as an ráthaíocht.

(161) Chomhaontaigh an *Land* agus FFHG préimh ráthaíochta 2.56% bunaithe ar mheasúnú a rinne sainchomhairleoir a bhí ar conradh chun na críche sin ([33]). Ina mheasúnú, rinne an sainchomhairleoir a bhí ar conradh ag údaráis na Gearmáine meastachán ar dtús ar rátáil neamhspleách FFHG le huirlis RiskCalc de chuid Moody. Bunaithe ar thuarascálacha airgeadais iniúchta FFHG le haghaidh 2012, is ag [...] ar feadh bliain amháin agus [...] ar feadh 5 bliana ([34]) a bhí an rátáil neamhspleách de réir na meastóireachta. Rinne an sainchomhairleoir de chuid údaráis na Gearmáine an rátáil neamhspleách sin a choigeartú bunaithe ar shaintréithe na ráthaíochta a bhain go sonrach leis an gconradh, agus fuair sé meastachán de [...] (a chomhfhreagraíonn do [...] ar an scála de chuid Standard & Poor's).

(162) Chuir an Coimisiún amhras in iúl ina chinneadh tosaigh maidir le meastacháin na sainchomhairleoirí a bhí ar conradh ag údaráis na Gearmáine. Bhain an t-amhras leis an modh a cuireadh i bhfeidhm, chomh maith le hábharthacht na sonraí a úsáideadh chun an phréimh ráthaíochta a chinneadh. Ina theannta sin, chuir an gearánach amhras in iúl faoi infheidhmeacht phrionsabal an oibreora margaidh.

(163) Dá bhrí sin, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar cibé acu an infheidhme prionsabal an oibreora margaidh agus, más ea, má tá an phréimh ráthaíochta 2.56% i gcomhréir leis an margadh.

([31]) Féach, mar shampla, breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 21 Márta 1990, *an Bheilg* v *an Coimisiún ('Tubemeuse')*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, mír 29; breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 21 Márta 1991, *an Iodáil* v *an Coimisiún ('ALFA Romeo')*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, míreanna 18 agus 19; breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 30 Aibreán 1998, *Cityflyer Express* v *an Coimisiún*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, mír 51; breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 21 Eanáir 1999, *Neue Maxhütte Stahlwerke agus Lech-Stahlwerke* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha T-129/95, T-2/96 agus T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, mír 104; breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 6 Márta 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale agus Land Nordrhein-Westfalen* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha T-228/99 agus T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) IO C 155, 20.6.2008, lch. 10.

([33]) Aithris (21).

([34]) Meastachán rátála FFHG trí úsáid a bhaint as uirlis RiskCalc de chuid Moody agus as ráitis airgeadais neamhiniúchta le haghaidh 2012, tá sé cothrom le [...]

5.1.1.1.3.1. Infheidhmeacht prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh

(164) Is í an chéad cheist cé acu an bhféadfadh oibreoir príobháideach, i bprionsabal, bunaithe ar anailís eacnamaíoch, gabháil d'iompar *Land* Rhineland-Palatinate é féin. Tuigtear leis sin gur gníomhaíocht eacnamaíoch í an ghníomhaíocht atá i gceist agus go rachadh infheisteoir príobháideach i mbun gníomhaíocht den sórt sin *a priori*.

5.1.1.1.3.1.1. Is gníomhaíocht eacnamaíoch é comhaontú ráthaíochta a dhéanamh

(165) De réir na Cúirte Breithiúnais, *[t]he applicability of the private investor test ultimately depends […], on the Member State concerned having conferred, in its capacity as shareholder and not in its capacity as public authority, an economic advantage on an undertaking belonging to it* [sa deireadh thiar thall, braitheann infheidhmeacht thástáil an infheisteora phríobháidigh [...], ar bhuntáiste eacnamaíoch a bheith tugtha ag an mBallstát lena mbaineann, ina cháil mar scairshealbhóir seachas ina cháil mar údarás poiblí, do ghnóthas ar leis féin é]. ([35]) Sa chás seo, rinne an Stát comhaontú ráthaíochta le Haitec i bhfabhar FFHG. Comhaontú ráthaíochta le Haitec, mar aon leis an gcomhaontú maidir leis an bpréimh ráthaíochta le FFHG, is faoin dlí sibhialta atá siad, sa chás seo *Kreditsicherungsrecht* na Gearmáine (dlí maidir le hidirbhearta urraithe). Dá bhrí sin, tríd an gcomhaontú sin a thabhairt i gcrích, ní ina fheidhm cheannasach dó a ghníomhaigh an Stát ach mar oibreoir príobháideach. Ní easaontaíonn Lufthansa ná Rialtas na Gearmáine leis nach feidhmiú cumhachta poiblí í an ghníomhaíocht atá i gceist agus, dá bhrí sin, gur gníomhaíocht eacnamaíoch í.

5.1.1.1.3.1.2. D'fhéadfadh oibreoir príobháideach dul i mbun an chomhaontaithe ráthaíochta i gceist

(166) De réir na Cúirte Breithiúnais, tá léirmhíniú leathan le déanamh ar an scrúdú ar cé acu an rachadh oibreoir príobháideach i mbun gníomhaíocht eacnamaíoch den sórt sin. ([36]) Meastar go bhfuil sé comhoiriúnach le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh má sholáthraíonn an earnáil phoiblí caipiteal a sholáthar chun marthanas sealadach gnóthais a chinntiú, ar choinníoll go leanann sé de bheith ag oibriú go brabúsach tar éis athstruchtúraithe. ([37]) Is díreach i gcás nach bhfuil ionchas ar bith ann go dtiocfaidh feabhas ar staid eacnamaíoch na cuideachta ina ndéantar an caipiteal a instealladh, i gcomhar le staid na hearnála lena mbaineann, agus sa chás sin amháin is féidir a mheas nach bhfuil instealladh caipitil bhreise comhoiriúnach le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh a thuilleadh. Bíonn feidhm ag an réasúnaíocht sin maidir le préimheanna ráthaíochta freisin an tráth a shocraítear iad ([38]).

(167) Murab ionann agus an méid a mhaítear i mbarúlacha an ghearánaigh, dheimhnigh an Ghearmáin don Choimisiún nach raibh Haitec i gcruachás airgeadais. Ina theannta sin, ní bhaineann an cheist maidir le cé acu, *de facto*, nach mbeadh ráthaíocht den sórt sin deonaithe ag aon infheisteoir príobháideach eile do Haitec i bhfabhar FFHG an tráth sin, ní bhaineann sí le hábhar. An t-aon fhachtóir cinntitheach amháin sin é cé acu an bhfuil an ghníomhaíocht fós inbhuanaithe ó thaobh an gheilleagair de, sa mhéid go bhféadfadh infheisteoir *hipitéiseach* rogha den sórt sin a bheartú. Díreach an fhíric go raibh oibleagáid dhlíthiúil ar FFHG leanúint de ghnó le Ryanair, ar gnó é a líomhnaítear go raibh caillteanais á bhfulaingt aige (rud nach bhfuil fíor sa chás seo), ní leor í chun an ráthaíocht idir an *Land* agus HAITEC a aicmiú mar ráthaíocht nach bhfuil inmharthana ar bhonn tráchtála. Mar a luadh thuas, ní fhágann easnaimh shealadacha nach infheidhme prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh chomh fada is léir go bhfuil feabhas inbhuanaithe ann san fhadtéarma. Sa chás sin, léiríonn an fhaisnéis a sholáthair Haitec go raibh na hinfheistíochtaí a rinne Haitec sa halla cothabhála, is é sin thart ar EUR 40 milliún, cuid mhaith níos airde ná mar a bhí beartaithe i dtosach báire, rud a léiríonn go raibh éifeacht dreasachta eacnamaíche ag an ráthaíocht a d'fhág go ndearnadh neartú inbhuanaithe ar an láithreán agus go raibh sé réasúnta ar bhonn eacnamaíoch.

(168) Chun measúnú a dhéanamh ar cé acu an ndéanfadh oibreoir príobháideach an ghníomhaíocht eacnamaíoch atá i gceist, is gá breathnú ar chreat dlíthiúil na gníomhaíochta eacnamaíche féin freisin, arb é sin an comhaontú ráthaíochta sa chás seo. Is é sin le rá, chun nárbh infheidhme prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh, níor mhór an comhaontú ráthaíochta a bheith neamhbhrabúsach, fiú agus an comhaontú á cheapadh ar bhonn teoiriciúil. Mar a luaitear thuas, bhí an ráthaíocht deartha ar bhealach go mbeadh éifeacht eacnamaíoch dhearfach aici, rud a bhí. Mar sin féin, fiú i gcás ina dteipfí ar an tionscadal tógála, ar bhonn hipitéiseach, mar gheall ar cheann

([35]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 5 Meitheamh 2012, *an Coimisiún* v *Électricité de France (EDF)*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, mír 82 *et seq*.

([36]) Breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 12 Nollaig 2000, *Aéroports de Paris* v. *an Coimisiún*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, mír 107.

([37]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 21 Márta 1991, *Poblacht na hIodáile* v *an Coimisiún*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, mír 20: *It should be added that although the conduct of a private investor with which the intervention of the public investor pursuing economic policy aims must be compared need not be the conduct of an ordinary investor laying out capital with a view to realizing a profit in the relatively short term, it must at least be the conduct of a private holding company or a private group of undertakings pursuing a structural policy — whether general or sectorial — and guided by prospects of profitability in the longer term*. [Ba cheart a chur leis sin, cé nach gá gurb iompar gnáthinfheisteora, a leagann amach caipiteal d'fhonn brabús a fhíorú sa ghearrthéarma a bheag nó a mhór, an t-iompar a bheadh i gceist sa chomparáid nach mór a dhéanamh idir iompar infheisteora phríobháidigh agus an idirghabháil ón infheisteoir poiblí a shaothraíonn aidhmeanna beartais eacnamaíoch, ní mór gurb iompar cuideachta sealbhaíochta phríobháideach nó grúpa phríobháidigh de ghnóthais a bheadh ann agus a shaothraíonn beartas struchtúrach — bíodh sé ina bheartas ginearálta nó earnálach — agus iompar ar de réir ionchais bhrabúsachta ar bhonn níos fadtéarmaí atáthar á threorú]

([38]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 21 Márta 1991, *Poblacht na hIodáile* v *an Coimisiún*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, míreanna 23 agus 24.

de na cúinsí a liostaítear in aithris (19) a bheith tite amach, dearadh an comhaontú ráthaíochta chun go mbeadh sé fós brabúsach ar bhonn eacnamaíoch d'ainneoin na gcúinsí sin. Go deimhin, dréachtaíodh téarmaí chonradh na ráthaíochta, i gcás ina n-éileofaí go gcomhlíonfaí an ráthaíocht, nach mbeadh suim na ráthaíochta dlite ón *Land* ach i gcomhthráth le tabhairt ar ais na réadmhaoine ag Haitec agus, de bhun roinn C, pointe 3, Airteagal 8, den chonradh, gan oibleagáid a bheith ar FFHG speansais d'aon chineál ar bith a chúiteamh le Haitec. Ciallaíonn sé sin, i gcás ina n-éileofaí go gcomhlíonfaí an ráthaíocht, go bhfaigheadh FFHG dáileacht talún, agus an halla a tógadh uirthi san áireamh, gan na speansais ghaolmhara a aisíoc le Haitec. Dá bhrí sin, gheobhadh FFHG réadmhaoin ar a mbeadh luach níos airde agus d'fhéadfadh sé í a úsáid chun críoch tráchtála eile. Dá réir sin, thiocfadh méadú ar luach scaireanna an *Land* in FFHG. Tugann an Coimisiún dá aire freisin, tar éis aistriú scaireanna an *Land* in FFHG chuig HNA in 2017, go raibh sé d'oibleagáid ar FFHG an réadmhaoin, agus an halla a tógadh uirthi san áireamh, a aistriú chuig an *Land* dá n-iarrfaí go gcomhlíonfaí an ráthaíocht. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh infheisteoir príobháideach gníomhaíocht eacnamaíoch den sórt sin a bheartú.

(169) Is é conclúid an Choimisiúin go bhfuil feidhm ag prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

5.1.1.1.3.2. An phréimh ráthaíochta a bheith i gcomhréir leis an margadh

(170) An dara ceist atá le meá is ea an bhfuil an phréimh ráthaíochta 2.56% i gcomhréir leis an margadh.

(171) Ba iad seo a leanas na húdair amhrais a bhí ag an gCoimisiún. ([39]) Ar an gcéad dul síos, chun an toradh ar bhannaí a ríomh, ar bannaí arna n-eisiúint ag [...] cuideachtaí rátáilte iad agus ina bhfuil aibíocht 15 bliana, is éard a bhíonn i gceist le 'cur chuige na tairbhe' go dtógtar an toradh ar bhannaí arna n-eisiúint ag na cuideachtaí sin agus ina bhfuil aibíocht 10 mbliana agus go gcuirtear leis ansin an raon difríochta idir an toradh ar bhannaí ceannasacha na Gearmáine ina bhfuil aibíocht 15 agus 10 mbliana. Is dócha go mbeidh an raon difríochta sin níos ísle ná an raon difríochta céanna le haghaidh cuideachtaí a bhfuil rátáil acu [...], mar gheall go bhfuil rátáil an-ard AAA ag bannaí ceannasacha na Gearmáine (is é sin, i gcás rátálacha ardcháilíochta den sórt sin, ní mór an raon difríochta idir torthaí bannaí ina bhfuil aibíochtaí difriúla i gcomparáid le raon difríochta comhchosúil le haghaidh gnólachtaí a bhfuil rátáil níos ísle acu). Dá thoradh sin, chinn an Coimisiún gur dócha go ndéanfaí tagarmharc an mhargaidh a ghannmheas le meastachán [na comhairleoireachta] ar phréimh na ráthaíochta agus úsáid á baint as an modh sin. Ar an dara dul síos, tagann an t-amhras céanna chun cinn de thoradh cur chuige tagarmharcála a chur i bhfeidhm i gcás rátaí na ndeimhnithe taisce, ar táscairí riosca creidmheasa iad a aithnítear go forleathan. Is éard a nochtar le rátaí na ndeimhnithe taisce gur cheart préimh ráthaíochta iomchuí i gcás cuideachta ag bhfuil rátáil neamhspleách [...] a bheith sa raon idir 3.10 % – 4.41 %, de réir cé acu an bhfuil coigeartú ar mhaithe le saintréithe a bhaineann go sonrach leis an gconradh san áireamh. Tá préimh ráthaíochta chomhaontaithe 2.56 % faoi bhun theorainn íochtarach an raoin sin. Ar an tríú dul síos, thug an Coimisiún dá aire, fiú trí ghlacadh leis na coigeartuithe rátála uile a mhol an Ghearmáin agus trí [...] a thógáil mar rátáil FFHG, go bhfuil an phréimh ráthaíochta a fhaightear ó rátaí na ndeimhnithe taisce (3.1 %) níos mó ná an 2.56 % a chomhaontaigh na páirtithe. Ar an iomlán, léirigh na hargóintí sin an t-ábhar imní go bhféadfadh an phréimh ráthaíochta chomhaontaithe a bheith ró-íseal i gcomparáid le dálaí an mhargaidh i gcás cuideachtaí a bhfuil an rátáil chéanna acu le FFHG.

(172) Maidir le barúil na Gearmáine go raibh an *Land* i dteideal brath ar shaineolas [na comhairleoireachta] agus nach bhféadfaí an phréimh ráthaíochta arna cinneadh ag [an gcomhairleoireacht] a cheistiú *ex post*, ní mór an bharúil sin a chur as an áireamh. Chiallódh sé sin go bhféadfaí dul timpeall ar inniúlacht eisiach an Choimisiúin chun athbhreithniú a dhéanamh ar Státchabhair, trí mheasúnuithe míchearta ó ghnólachtaí comhairleachta náisiúnta nó príobháideacha. Dá bhrí sin, bhí an Coimisiún i dteideal ríomhanna [na comhairleoireachta] a cheistiú chun measúnú a dhéanamh ar cé acu a raibh buntáiste eacnamaíoch ann nó nach raibh.

(173) Ar an gcaoi chéanna, maidir le hargóint na Gearmáine nár chuir an Coimisiún san áireamh ina ríomh an fhíric gur 'ráthaíocht comhlíonta conartha' í an ráthaíocht atá i gceist agus gur tugadh buntáiste eacnamaíoch do *Land* Rhineland-Palatinate leis an ráthaíocht, lena bhfritháirítear an phréimh ráthaíochta níos ísle, níl an argóint sin ábhartha chun an margadhphraghas a ríomh.

(174) Os a choinne sin, mhaígh Lufthansa gur mícheart mar thagarmharc an phréimh ráthaíochta a fuarthas ó rátaí na ndeimhnithe taisce (3.1 %), toisc gur chaith an Coimisiún go mícheart le FFHG go héifeachtach, mar 'iasachtaí'.

([39]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 154 – 159.

(175) Thairis sin, de réir Lufthansa, ba cheart 7.98 % ar a laghad a bheith i gceist leis an bpréimh ráthaíochta, rud a d'fhágfadh go mbeadh buntáiste 5.42 % ann. Áitíonn Lufthansa gur cheart an Teachtaireacht maidir le rátaí tagartha a bheith curtha san áireamh, ach mar athróg ionadach amháin chun an phréimh ráthaíochta a ríomh. Maíonn Lufthansa nach gcuimhneodh aon infheisteoir príobháideach eile ar chonradh den sórt sin mar gheall ar staid eacnamaíoch FFHG, agus gur ghá an phróifíl riosca sin a chur san áireamh.

(176) Diúltaíonn an Coimisiún don dá argóint sin. Bhí an Coimisiún i dteideal úsáid a bhaint as an Teachtaireacht maidir le rátaí tagartha agus dá réir sin rinne sé meastóireacht ar FFHG le rátáil [...], nach rátáil ardcháilíochta í mar a mhínítear thuas (aithris (171)), agus gur de thoradh staid eacnamaíoch FFHG is amhlaidh go beacht í.

(177) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin nach raibh an phréimh ráthaíochta i gcomhréir leis an margadh.

(178) Mar fhocal scoir, is buntáiste eacnamaíoch (0.54 %) í an difríocht sa phraghas idir an t-íosráta atá i gcomhréir leis an margadh agus a shuigh an Coimisiún (3.10 %) agus an ráta iarbhír (2.56 %) le haghaidh na ráthaíochta.

5.1.1.1.4. Roghnaíocht

(179) Ceanglaítear le hAirteagal 107(1) CFAE go dtabharfadh beart, chun bheith sainmhínithe mar Státchabhair, buntáiste do 'ghnóthais áirithe nó táirgeadh earraí áirithe'. Leis an ráthaíocht do Haitec ar phraghas faoi bhun margadhphraghas, is le FFHG amháin a thaobhaítear mar ghnóthas agus, dá réir sin agus is ráthaíocht roghnaitheach í.

5.1.1.1.5. Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil

(180) Sa chinneadh tosaigh, mheas an Coimisiún go bhfuil FFHG in iomaíocht le hoibreoirí aerfoirt eile de chuid an Aontais, chun aerlínte de chuid an Aontais a mhealladh, nó ar a laghad go bhféadfadh FFHG a bheith in iomaíocht leo, i gcomhthéacs ina bhfuil an tsaoirse ag aerlínte de chuid an Aontais seirbhísí aeriompair a thairiscint ar gach bealach laistigh den Aontas, i gcomhréir le reachtaíocht aeriompair an Aontais. Dá bhrí sin, leis an mbuntáiste eacnamaíoch a sainaithníodh ar leibhéal ráthaíocht Haitec ar bhonn tosaigh, déantar saobhadh ar iomaíocht, nó ar a laghad d'fhéadfaí saobhadh a dhéanamh ar iomaíocht, agus téitear i gcion ar an trádáil idir na Ballstáit. ([40])

(181) Mar sin féin, ní mór scrúdú a dhéanamh ar cé acu an beart cabhrach é an difríocht 0.54 pointe, arb í an difríocht sin an buntáiste eacnamaíoch, rud a d'fhágfadh gur beart é atá díolmhaithe ón gceanglas fógra faoi Airteagal 108(3) CFAE de bhun Airteagal 3(1) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013.

(182) Ar an gcéad dul síos, tá an phréimh ráthaíochta faoi raon feidhme Airteagal 1 de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013.

(183) Ar an dara dul síos, faoi Airteagal 3(2), an chéad fhomhír, de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013, ní ceadmhach méid iomlán na cabhrach *de minimis* a dheonaíonn Ballstát do ghnóthas a bheith os cionn EUR 200 000 in imeacht aon tréimhse de 3 bliana fhioscacha.

(184) Mar sin féin, más ráthaíocht é an beart atá i gceist, mar atá sa chás seo, ní mór coibhéis chomhlán an deontais a chur san áireamh i gcomhréir le hAirteagal 4(6) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 agus ní mór coinníollacha sonracha eile a chomhlíonadh. De réir Airteagal 4(1) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013, níl feidhm ag Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 ach amháin maidir le cabhair, ar féidir coibhéis chomhlán na cabhrach sin a ríomh go beacht roimh ré ('cabhair thrédhearcach'). Faoi Airteagal 4(6) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013, cabhair a chuimsítear i ráthaíochtaí, is cabhair *de minimis* thrédhearcach í más rud é, ar thaobh amháin, go gcumhdaítear leis an ráthaíocht in aghaidh an ghnóthais suas le 80 % den bhuniasacht agus, ar an taobh eile, nach bhfuil an méid ráthaithe os cionn EUR 1.5 milliún ar feadh tréimhse 5 bliana nó EUR 750 000 ar feadh 10 mbliana. An tráth céanna, faoi Airteagal 4(6), pointe (a), de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013, ní mór a chinntiú nach bhfuil tairbhí na cabhrach faoi réir imeachtaí dócmhainneachta nó go gcomhlíonann sé na coinníollacha a leagtar síos leis an dlí náisiúnta maidir le himeachtaí dócmhainneachta a thionscnamh arna iarraidh sin dá chreidiúnaithe.

([40]) Cinneadh tosaigh, aithris 161.

(185) Sa chás seo, níor deonaíodh Státchabhair do FFHG ná d'aon fhiontar atá nasctha leis de réir bhrí Airteagal 2(2) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 faoi Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 ón gCoimisiún sna 3 bliana sular deonaíodh an ráthaíocht. Ní raibh FFHG faoi réir imeachtaí dócmhainneachta an tráth sin ná níor chomhlíon sé na coinníollacha maidir le himeachtaí den sórt sin a thionscnamh sa tréimhse inar deonaíodh an chabhair. Dheimhnigh an Ghearmáin freisin nach mó an ráthaíocht ná 80 % den chonradh díola. Ar deireadh, an difríocht 0.54 pointe idir an t-íosráta atá i gcomhréir leis an margadh agus a shuigh an Coimisiún (3.10 %) agus an ráta iarbhír (2.56 %), déantar í a chomhshó ina coibhéis chomhlán bhliantúil deontais dar luach EUR 33 480, atá cothrom le EUR 100 440 san iomlán tar éis 3 bliana, rud atá go mór faoi bhun an uasmhéid faoin Rialachán (EUR 200 000).

(186) Mar chonclúid, comhlíonann an buntáiste a dheonaítear do FFHG tríd an ráthaíocht coinníoll Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013.

5.1.1.1.6. Conclúid

(187) De réir Airteagal 3(1) de Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013, measfar nach gcomhlíonann an beart na critéir uile in Airteagal 107(1) CFAE, agus dá bhrí sin beidh sé díolmhaithe ón gceanglas fógra in Airteagal 108(3) CFAE.

5.1.1.2. Díol 'dúbailte' dáileachta talún ag FFHG

(188) Maidir le feidhmiú an chirt atá ag FFHG chun tarraingt siar ó dhíol na dáileachta talún 'tithíocht' le *Land* Rhineland-Palatinate, measann an Coimisiún gurb iomchuí tús a chur leis an anailís leis an aon phointe amháin faoinar léirigh sé sa chinneadh tosaigh go raibh sé in amhras, is é sin cé acu ar thug *Land* Rhineland-Palatinate úinéireacht na dáileachta 'tithíocht' ar ais do FFHG ar luach an mhargaidh.

(189) Ar an gcéad dul síos, is oth leis an gCoimisiún, murab ionann agus an méid a bhí beartaithe i gconradh díola 2014, nár coimisiúnaíodh aon tuairim shaineolach an tráth a d'fheidhmigh FFHG an ceart chun tarraingt siar. Is léiriú *prima facie* é an chúinse sin go bhféadfadh sé nár tugadh an úinéireacht ar ais ar luach an mhargaidh.

(190) Ina ionad sin, tugadh an dáileacht talún 'tithíocht' ar ais ar an bpraghas céanna leis an bpraghas a chinn an Coiste na Tuairime Saineolaí um Luachanna Réadmhaoine le haghaidh Limistéar Osteifel-Hunsrück don dáileacht talún sin, a comhlánaíodh le tuarascáil ó SGD Nord, le haghaidh chonradh díola 2014, is é sin, nialas EUR.

(191) Ar an dara dul síos, tugann an Coimisiún faoi deara, mí amháin tar éis do FFHG a cheart chun tarraingt siar a fheidhmiú, gur dhíol sé an dáileacht talún chéanna ar EUR 1.25 milliún le ADC, infheisteoir príobháideach trí chonradh an 6 Iúil 2016 idir ADC, FFHG agus *Land* Rhineland-Palatinate (aithris (25)).

(192) Ar an tríú dul síos, mar a mhínigh an Ghearmáin ina teachtaireacht an 26 Deireadh Fómhair 2017, tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil stair i gceist le síniú an chonartha díola sin, ina raibh baint ag FFHG agus ag *Land* Rhineland-Palatinate araon (aithrisí (22) go (26)).

(193) Chinn an Chúirt in *Land Burgenland* v *an Coimisiún*, i gcás ina dtéann údarás poiblí ar aghaidh le gnóthas ar leis féin é a dhíol trí próiseas tairisceana oscailte, trédhearcach agus neamhchoinníollach, gur féidir glacadh leis go gcomhfhreagraíonn an margadhphraghas don tairiscint is airde, ar choinníoll go suitear, ar an gcéad dul síos, go bhfuil an tairiscint sin ceangailteach agus inchreidte agus, ar an dara dul síos, nach bhfuil údar le fachtóirí eacnamaíocha seachas an praghas a mheas. Sna cúinsí sin, níl sé d'oibleagáid ar an gCoimisiún dul i muinín modhanna eile chun an margadhphraghas a sheiceáil, ar nós staidéir neamhspleácha ([41]).

([41]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 24 Deireadh Fómhair 2013, *Land Burgenland agus Eile* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha C-214/12 P, C-215/12 P agus C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, míreanna 94 agus 95.

(194) Sa chás seo, bhí a fhios ag *Land* Rhineland-Palatinate go bhfuair FFHG tairiscint, mar chuid de thairiscint phoiblí, dar luach EUR 1.25 milliún don dáileacht 'tithíocht', ós rud é gur úsáid sé an tairiscint sin chun praghas na dáileachta sin a shocrú sa chomhaontú maidir le príobháidiú le SYT. Thairis sin, bhí a fhios ag *Land* Rhineland-Palatinate freisin, toisc go raibh sé ina pháirtí sa chonradh díola a tugadh i gcrích idir *Land* Rhineland-Palatinate, FFHG agus ADC an 6 Iúil 2016, is é sin, mí amháin tar éis do FFHG a cheart chun tarraingt siar a fheidhmiú, gurbh é EUR 1.25 milliún an luacháil a rinneadh ar an dáileacht talún 'tithíocht' sa chonradh sin.

(195) Ar na cúiseanna sin, trí ghlacadh leis gan agóid gur fheidhmigh FFHG a cheart chun tarraingt siar gan saineolaí a cheapadh chun meastachán a thabhairt ar mhargadhluach na dáileachta 'tithíocht', níor ghníomhaigh *Land* Rhineland-Palatinate i gcomhréir le hiompraíocht oibreoir geilleagair margaidh. Sheasfadh oibreoir geilleagair margaidh an fód lena éileamh go gceapfaí saineolaí, arbh é sin a chinnfeadh luach na dáileachta. I gcomhréir leis na prionsabail a leagtar amach in aithris (193) agus i bhfianaise na tairisceana ó ADC a fuarthas le linn an phróisis soláthair phoiblí, ba é EUR 1.25 milliún an luach a bhí an margadh toilteanach a íoc as an dáileacht talún 'tithíocht' díreach ag an bpointe ama sin. Bhí an *Land* i dteideal an praghas sin a éileamh ó FFHG don dáileacht 'tithíocht' mar chúiteamh.

(196) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin gur thug feidhmiú an chirt chun tarraingt siar ar phraghas nialais EUR, seachas ar EUR 1.25 milliún, buntáiste EUR 1.25 milliún do FFHG.

(197) Mar a leagtar amach sa chinneadh tosaigh (aithrisí 179, 180 agus 190), comhlíontar na coinníollacha eile chun a chinneadh go raibh Státchabhair ann (gnóthas agus gníomhaíocht eacnamaíoch, úsáid acmhainní Stáit agus iad a bheith inchurtha i leith an Stáit, roghnaíocht, saobhadh iomaíochta agus éifeacht ar thrádáil). Ní raibh sé sin ina ábhar agóide ag an nGearmáin ná ag na páirtithe leasmhara ina mbarúlacha.

(198) Dá bhrí sin, is Státchabhair dar luach EUR 1.25 milliún do FFHG é feidhmiú an chirt chun tarraingt siar ag nialas EUR, seachas ag 1.25 milliún EUR.

5.1.2. *Maidir le bearta a d'fhéadfadh a bheith ina gcabhair do Ryanair*

5.1.2.1. An tacaíocht oiliúna do Ryanair

5.1.2.1.1. Coincheap an ghnóthais agus na gníomhaíochta eacnamaíche

(199) Sa chinneadh tosaigh, mheas an Coimisiún mar réamhbhonn gur gnóthas é Ryanair agus gur gníomhaíocht eacnamaíoch é soláthar na hoiliúna. ([42])

(200) Ós rud é go gcloíonn an Ghearmáin lena seasamh, is é sin, nach Státchabhair í an tacaíocht oiliúna toisc gur feidhmiú cumhachta poiblí atá i gceist léi, is gá don Choimisiún aghaidh a thabhairt ar na hargóintí a chuir an Ghearmáin faoina bhráid.

(201) D'áitigh údaráis na Gearmáine go bhfuil comhpháirt shóisialta ag baint le beart arb é is aidhm dó dífhostaíocht a laghdú, rud atá ar mhaithe le leas an phobail, mar shampla an beart ar a bhfuil measúnú á dhéanamh. Mar sin féin, ainneoin cé acu an bhféadfadh an beart sin a bheith faoi oibleagáid Stát na Gearmáine chun bheith ina 'Stát sóisialta' (*Sozialstaatsprinzip* rud a leagtar síos in Airteagal 20(1) de Bhundlí na Gearmáine) agus, dá bhrí sin, gurb é feidhmiú cumhachta poiblí faoi dhlíchóras na Gearmáine a bheadh sa bheart, is coincheapa uathrialacha den dlí Eorpach maidir le Státchabhair iad na coincheapa 'gníomhaíocht eacnamaíoch' agus 'údarás poiblí a fheidhmiú', agus dá bhrí sin, ní mór iad a thuiscint dá réir sin. Féadfar a mheas go bhfuil eintiteas ag gníomhú trí chumhachtaí poiblí a fheidhmiú i gcás inar cúram í an ghníomhaíocht atá i gceist atá ina chuid d'fheidhmeanna fíor-riachtanacha an Stáit nó atá nasctha leis na feidhmeanna sin mar gheall ar a bhfuil i gceist leis, aidhm an chúraim sin agus na rialacha a bhfuil sé faoina réir. ([43]) Mar a sonraíodh cheana féin sa chinneadh tosaigh, ([44]) measadh roimhe seo gur beart lena dtacaítear le gníomhaíocht eacnamaíoch atá i mbeart chun an dífhostaíocht a chomhrac agus, dá bhrí sin, gur Státchabhair é. ([45])

([42]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 205-208.

([43]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 18 Márta 1997, *Calì & Figli* v *Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, míreanna 22 agus 23.

([44]) Cinneadh tosaigh, aithris 207.

([45]) Féach mar shampla Chinneadh ón gCoimisiún an 2 Iúil 2016 i gcás maidir le Státchabhair SA.36671 (2013/N) – An tSualainn – Tús eolais gairme mar chabhair fostaíochta d'oibrithe óga (IO C 204, 18.7.2013, lch. 9).

(202) Rinne an Coimisiún measúnú ar cé acu an bhféadfaí an tacaíocht oiliúna atá i gceist, arb é is aidhm di an dífhostaíocht a chomhrac, a mheas mar sheirbhís shóisialta leasa ghinearálta agus tríd sin, mar 'feidhmiú cumhachta poiblí' de réir an dlí Eorpaigh maidir le Státchabhair. Mar sin féin, ní cháilítear seirbhísí sóisialta leasa ghinearálta mar 'feidhmithe cumhachta poiblí' ach amháin má tá siad bunaithe ar phrionsabal na dlúthpháirtíochta. Toisc gurb é atá i gceist leis an mbeart roinnt íocaíochtaí, níl aon chóras ann de ranníocaíochtaí frithpháirteacha atá ina ranníocaíochtaí neamhspleácha mar sin féin, agus atá bunaithe ar bhallraíocht. Níl an beart san áireamh i gcóras oideachais náisiúnta na Gearmáine ach an oiread.

(203) Thairis sin, ní hamháin go bhfuil an chabhair oiliúna ar mhaithe le leas an phobail ach tá sé ar mhaithe le leas eacnamaíoch Ryanair freisin. Ós rud é go ndámhtar conradh lena ngabhann luach saothair ar Ryanair, is éard a chomhlíonann Ryanair, thar aon rud eile, seirbhís tráchtála chaighdeánach a bhfuil margadh ann di.

(204) Ar deireadh, cé go bhféadfadh sé gur scrúdaigh an Stát an oiliúint a soláthraíodh sular deonaíodh na cistí, is cosúil nach ndearnadh aon mhonatóireacht leanúnach uirthi. Is cosúil freisin nach nárbh í an Ghearmáin féin a leag síos ábhar na gcúrsaí oiliúna. Dá bhrí sin, ní feidhmiú cumhachta poiblí í an tacaíocht oiliúna.

(205) Más rud é nach feidhmiú cumhachta poiblí é beart, ní bhaineann leas an phobail le hábhar maidir le measúnú a dhéanamh ar 'Státchabhair' a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(206) Dá bhrí sin, ós rud é nár sholáthair an Ghearmáin aon ghné nua a d'fhágfadh go dtiocfadh an Coimisiún ar chonclúid eile, baineann an tacaíocht oiliúna le gníomhaíocht eacnamaíoch.

5.1.2.1.2. Acmhainní stáit agus iad a bheith inchurtha i leith an Stáit

(207) Ina barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh (féach aithris (132)), dheimhnigh an Ghearmáin gurbh é Ryanair faighteoir críochnaitheach na n-íocaíochtaí ón *Land* agus nach raibh HCM ach ina idirghabhálaí agus é sin amháin. Dá bhrí sin, ní mór diúltú d'argóintí Ryanair ina aghaidh sin.

(208) Líomhnaítear nach ndearna an Ghearmáin ach 50 % de na cistí a d'íoc HCM le Ryanair a airgeadú, mar a áitíonn Ryanair, ach ní bhaineann sé sin le hábhar chun a chinneadh cé acu ar úsáideadh acmhainní Stáit agus an bhfuil an tacaíocht oiliúna inchurtha i leith na Gearmáine, toisc nach bhfuil ach an chuid arna hairgeadú ag an nGearmáin faoi imscrúdú anseo.

(209) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin gur úsáideadh acmhainní Stáit atá inchurtha i leith an Stáit.

5.1.2.1.3. Buntáiste eacnamaíoch

(210) Chun an chonclúid a chinneadh maidir le cé acu an raibh buntáiste ag Ryanair de thoradh na tacaíochta oiliúna, iarradh ar an nGearmáin agus ar pháirtithe leasmhara faisnéis a sholáthar maidir le cé acu an n-íocann Ryanair as na costais oiliúna atá i gceist é féin de ghnáth agus maidir leis an gceist cé acu ar íocadh Ryanair faoi dhó (na mic léinn ag íoc astu uair amháin, agus HCM ag íoc astú uair eile) as na costais oiliúna a tabhaíodh faoin gclár seo.

(211) De réir na Cúirte Breithiúnais, is faoin gCoimisiún atá sé a chruthú, ina chinneadh, go raibh Státchabhair ann. ([46]) Mar sin féin, tá measúnú le déanamh ar an oibleagáid sin i bhfianaise na faisnéise a bhí ar fáil don Choimisiún an tráth a ghlac sé a chinneadh. ([47]) Go deimhin, *the Commission may not in principle be barred from relying on a set of circumstances which taken as a whole indicate the de facto existence of an aid programme* [ní féidir, i bprionsabal, urchosc a chur ar an gCoimisiún brath ar shraith imthosca a léiríonn, agus iad á meas ina n-iomláine, go bhfuil clár cabhrach ann *de facto*] ([48]) Laistigh den mheasúnú foriomlán ar bhuntáiste eacnamaíoch, cuirfidh an Coimisiún san áireamh na roghanna uile a bheartódh oibreoir le réasún, an fhaisnéis uile atá ar fáil agus ar dócha go mbeadh tionchar suntasach aici ar a chinneadh, agus na forbairtí a bhí intuartha an tráth a rinneadh an cinneadh buntáiste a thabhairt. ([49])

(212) Níor sholáthair an Ghearmáin ná Ryanair aon fhaisnéis maidir le cé acu an n-íocann Ryanair as na costais oiliúna atá i gceist é féin de ghnáth agus maidir leis an gceist cé acu ar íocadh Ryanair faoi dhó. D'áitigh an Ghearmáin agus Ryanair nach raibh sé d'oibleagáid orthu a thuilleadh an fhaisnéis a choimeád tar éis 6 bliana faoi dhlí na hÉireann agus 10 mbliana faoi dhlí na Gearmáine. Mar sin féin, tar éis do Lufthansa gearán foirmiúil a chur isteach an 4 Márta 2011, a cuireadh ar aghaidh chuig an nGearmáin an 18 Márta 2011, chuir an Coimisiún ceisteanna fíriciúla sonracha ar an nGearmáin maidir leis an tacaíocht oiliúna ar ar thug an Ghearmáin freagra an 14 Meitheamh 2011. Ní féidir le dlí náisiúnta maidir le coimeád taifead laghdú a dhéanamh ar an oibleagáid atá ar Bhallstát nó ar pháirtí leasmhar comhoibriú leis an gCoimisiún. Fiú sa chás seo, b'eol don Ghearmáin go bhféadfadh sé tarlú go mbeadh an tacaíocht oiliúna cáilithe mar Státchabhair in 2011, is é sin, tráth a raibh sí fós faoina hoibleagáid náisiúnta an doiciméad a choimeád sna cartlanna. Ba léir an tráth sin gur dócha go mbeadh cinneadh ón gCoimisiún ann ina dhiaidh sin maidir leis an mbeart sin. Is í an Ghearmáin atá freagrach as na doiciméid a choimeád dá bhrí sin. Dá bhrí sin, is ar bhonn na faisnéise atá faighte aige a dhéanann an Coimisiún measúnú ar chabhair a bheith ann.

(213) Léiríonn aighneacht 2019 ón nGearmáin, i gcaitheamh na tréimhse 2001-2003, gur dheonaigh an Aireacht Saothair, Gnóthaí Sóisialta, Teaghlaigh agus Sláinte de Rhineland-Palatinate maoiniú dar luach EUR EUR [1.5 – 2.0 milliún] do HCM.

(214) Léiríonn aighneacht 2019 ón nGearmáin gur eisigh HCM dhá sheic ar a laghad dar luach EUR 220 427,64 agus EUR 639 146,04 do Ryanair. Cuireadh na seiceanna do dhochar chuntas HCM an 17 Eanáir 2003.

(215) Ina theannta sin, íocadh EUR 680 627,94 breise ón Aireacht Saothair, Gnóthaí Sóisialta, Teaghlaigh agus Sláinte de chuid Rhineland-Palatinate le HCM in 2003.

(216) Níor sholáthair an Ghearmáin ná Ryanair aon fhianaise chun a léiriú maidir le praghas na hoiliúna a sholáthair Ryanair go raibh sé i gcomhréir leis an margadh agus gur chomhfhreagair sé do riachtanais an mhargaidh.

(217) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur buntáiste eacnamaíoch do Ryanair í an tacaíocht oiliúna.

5.1.2.1.4. Roghnaíocht

(218) Níor easaontaíodh le roghnaíocht an bhirt sa bharúil ón nGearmáin ná sna barúlacha ó na páirtithe lena mbaineann. Dá bhrí sin, seasann le an Coimisiún lena réamhchonclúid go mbeadh aon bhuntáiste eacnamaíoch a bhain leis an mbeart, nach rachadh chun tairbhe ach do Ryanair, roghnaitheach de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

([46]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 17 Samhain 2022, *Volotea agus easyJet* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha C-331/20 P agus C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, mír 111.

([47]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 17 Samhain 2022, *Volotea agus easyJet* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha C-331/20 P agus C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, mír 112; féach freisin breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 10 Iúil 1986, *an Bheilg* v *an Coimisiún*, C-234/84, EU:C:1986:302, mír 16, agus breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 20 Meán Fómhair 2017, *an Coimisiún* v *Frucona Košice*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, mír 70.

([48]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 13 Aibreán 1994, *Poblacht Chónaidhme na Gearmáine agus Pleuger Worthington GmbH* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha C-324/90 agus C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, mír 15.

([49]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 17 Samhain 2022, *Volotea agus easyJet* v *an Coimisiún*, Cásanna Uamtha C-331/20 P agus C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, mír 113.

5.1.2.1.5. Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil

(219) De réir na conclúide sa chinneadh tosaigh agus in éagmais aon bharúil is ábhar agóide in aghaidh shaobhadh na hiomaíochta agus na héifeachta ar thrádáil, measann an Coimisiún go gcomhlíontar an critéar sin.

5.1.2.1.6. Conclúid

(220) Is é conclúid an Choimisiúin gur Státchabhair í an tacaíocht oiliúna.

5.1.2.2. Scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú

5.1.2.2.1. Coincheap an ghnóthais agus na gníomhaíochta eacnamaíche

(221) Is é gnóthas é Ryanair agus is gníomhaíocht eacnamaíoch de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú.

5.1.2.2.2. Buntáiste eacnamaíoch

(222) Mar a léirítear in aithris (105) den chinneadh tosaigh, sholáthair an Ghearmáin anailís bhrabúsachta ar na comhaontuithe atá i gceist chun a chruthú go gcomhlíonann siad prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh. Is éard atá san anailís sin glanluach láithreach comhiomlán na sreabh airgid is inchurtha i leith na gcomhaontuithe a ríomh (is é sin, halla cothabhála, scoil criú agus píolótaí agus lóistín do mhic léinn). Cuimsítear leis na sreabha airgid sin ioncaim, amhail cíosanna ó Ryanair agus íocaíochtaí as úsáid lóistín, chomh maith le costais, ar nós costais chothabhála. Le réamh-mheastacháin na sreabh airgid, cumhdaítear an tréimhse 2010-2024 agus déantar iad a lascainiú ag ráta [4.0 – 4.5] %. Ar bhonn na dtoimhdí sin, léirítear san anailís glanluach láithreach dearfach EUR [100 000 – 200 000], rud a chiallaíonn gur mó insreabha airgid lascainithe ná eis-sreabha. De réir na Gearmáine, nochtar leis an toradh seo brabúsacht na gcomhaontuithe agus tugann sé le tuiscint go gcomhlíonann siad prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

(223) Ba chosúil go raibh roinnt lochtanna san anailís bhrabúsachta a chuir an Ghearmáin isteach, mar a leagtar amach sa chinneadh tosaigh.

(224) Ar an gcéad dul síos, mheas an Coimisiún mar réamhbhonn go raibh san áireamh le sreabha airgid a ríomh an Ghearmáin méideanna dímheasa dar luach EUR [40 000 – 50 000] go EUR [60 000 – 70 000] in aghaidh na bliana, méideanna nár cheart, i bprionsabal, a bheith ina gcuid den ríomh, ós rud é gur coincheap cuntasaíochta é an dímheas nach gcomhfhreagraíonn do shreabha airgid iarbhír. Dá bhfágfaí na méideanna dímheasa as an áireamh agus é sin á ríomh, is glanluach láithreach diúltach a bheadh sa ghlanluach láithreach, thart ar EUR [- 500 000 – - 400 000].

(225) Ar an dara dul síos, ba chosúil nár cuireadh san áireamh san anailís aon chostas infheistíochta tosaigh chun an t-áitreabh a bhunathrú ina áitreabh cónaithe. Ba chosúil nárbh inchreidte é sin toisc gur chuir an Ghearmáin chun suntais go raibh gá le bunathrú ar an áitreabh.

(226) Ar an tríú dul síos, cuireadh san áireamh san anailís insreabhadh airgid dar luach EUR [1 000 – 10 000] in aghaidh na bliana, agus níor léir cén cineál insreafa airgid a bhí i gceist. Dá ndéanfaí na sreabha airgid a choigeartú dá réir sin, bheadh luach níos diúltaí fós i gceist leis an nglanluach láithreach atá bainteach leis na trí chomhaontú sin.

(227) Ar deireadh, mheas an Coimisiún mar réamhbhonn nár chosúil go raibh údar leis an ráta lascaine [4.0 – 4.5] % agus gur chosúil go raibh sé i bhfad ró-íseal don tréimhse inar síníodh na comhaontuithe sin in 2009/2010.

(228) Bhí FFHG in ann údar a thabhairt leis na lochtanna sin, rud is leor dar leis an gCoimisiún gur neamhbhailí anois an réamhanailís ón gCoimisiún a leagtar amach sa chinneadh tosaigh.

(229) Ar an gcéad dul síos, tar éis dó measúnú a dhéanamh ar an anailís bhrabúsachta a chuir an Ghearmáin isteach, is é conclúid an Choimisiúin go raibh an méid dímheasa fágtha as an áireamh cheana féin sna sreabha airgid a bhí ríofa ag an nGearmáin.

(230) Ar an dara dul síos, is é an toradh ón gCoimisiún gur cuireadh an costas infheistíochta tosaigh dar luach thart ar EUR [100 000 – 200 000] san áireamh cheana féin san anailís ar bhrabúsacht, agus aithníonn sé, fiú mura mbeidís curtha san áireamh (rud nárbh amhlaidh), go mbeadh glanluach láithreach dearfach ann fós de thoradh iad a bheith curtha leis an anailís.

(231) Ar an tríú dul síos, cuireann míniú FFHG ina luí ar an gCoimisiún, maidir leis na hinsreabha airgid bliantúla a raibh ceist fúthu sa chinneadh tosaigh, gurbh amhlaidh a bhain siad le costais bailiúcháin bhliantúla nó le costais choimhdeacha sheasta arb *eis-sreabha* airgid atá iontu agus gur ríomhadh go cuí san anailís bhrabúsachta iad.

(232) Ar an gceathrú dul síos, aithníonn an Coimisiún, fiú dá nglacfaí leis go raibh an ráta lascaine [4.0 – 4.5]%, a raibh ceist faoi sa chinneadh tosaigh (aithris 266) mar ráta a bhí ró-íseal, go mbeadh tionchar dearfach, seachas diúltach, ag ráta lascaine níos airde ar an nglanluach láithreach mar gheall ar an bpróifíl ó thaobh sreabhadh airgid de i gcás na gcomhaontuithe sin. Tugann an Coimisiún dá aire go deimhin go raibh íocaíocht cíosa speisialta ó Ryanair le haghaidh 2010 ina hinsreabhadh airgid suntasach dar luach EUR [0 – 5] milliún agus go raibh eis-sreabhadh airgid an-bheag ann de thoradh gach ceann de na 14 bliana ina dhiaidh sin. Is é conclúid an Choimisiúin dá ndéanfaí méadú ar an ráta lascaine, gurbh é an chonclúid a bheadh ann fós gur chomhlíon na comhaontuithe prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

(233) Bunaithe ar na mínithe breise sin, atá fíoraithe aige, freaschuireann an Coimisiún an seasamh a cuireadh in iúl sa chinneadh tosaigh agus is é a chonclúid nach bhfuil aon bhuntáiste eacnamaíoch ann do Ryanair.

5.1.2.2.3. Conclúid

(234) Is é conclúid an Choimisiúin nach Státchabhair do Ryanair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE é scoil criú agus píolótaí agus halla cothabhála a airgeadú chun tairbhe Ryanair.

5.1.2.3. Comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 idir *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair

5.1.2.3.1. Coincheap an ghnóthais agus na gníomhaíochta eacnamaíche

(235) Mar aerlíne, is é gnóthas é Ryanair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE. Is gníomhaíochtaí eacnamaíocha iad seirbhísí margaíochta agus aersheirbhísí araon. Dá bhrí sin, comhlíontar an chéad chritéar d'Airteagal 107(1) CFAE.

5.1.2.3.2. Acmhainní stáit agus iad a bheith inchurtha i leith an Stáit

(236) Tugadh na comhaontuithe margaíochta i gcrích idir *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair. Airgeadaíodh na híocaíochtaí tacaíochta margaíochta go díreach ó bhuiséad an *Land*, agus dá bhrí sin airgeadaíodh iad le hacmhainní Stáit agus tá siad inchurtha i leith an Stáit.

5.1.2.3.3. Buntáiste eacnamaíoch

(237) Le linn an phróisis lena chinneadh cé acu an cabhair é beart, is gá, de réir cásdlí socair, a shuíomh cé acu an bhfaigheann an gnóthas is faighteoir buntáiste eacnamaíoch nach bhfaigheadh sé faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh. ([50])

(238) Is gá anailís a dhéanamh ar cé acu an infheidhme prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh maidir leis na comhaontuithe atá i gceist, agus más ea, an gcomhlíontar é.

5.1.2.3.3.1. Measúnú aonair ar na comhaontuithe margaíochta

(239) Is í an chéad cheist cé acu an ndéanfar measúnú ar chomhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 agus ar chomhaontuithe aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 ar bhonn aonair nó i gcomhar le chéile. Is í an dara ceist cé acu an ndéanfar *Land* Rhineland-Palatinate agus oibreoir aerfort Frankfurt-Hahn, is é sin, FFHG, a mheas mar aon eintiteas amháin chun prionsabal an infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar margaidh a chur i bhfeidhm.

([50]) Féach mar shampla breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 29 Aibreán 1999, *an Spáinn* v *an Coimisiún*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, mír 41.

(240) Maidir leis an gcéad cheist, de réir na Gearmáine, ní raibh baint ag FFHG ar bhealach ar bith leis na comhaontuithe margaíochta a thabhairt i gcrích. Go háirithe tar éis phríobháidiú aerfort Frankfurt-Hahn in 2017, ní raibh aon chúis ag *Land* Rhineland-Palatinate páirt a thabhairt do FFHG i dtabhairt i gcrích na gcomhaontuithe margaíochta. Ní raibh FFHG faoi rialú *Land* Rhineland-Palatinate in 2005 ach oiread mar scairshealbhóir mionlaigh (17.5 %) agus ní raibh aon chúis aige é a thabhairt isteach chun rannpháirtiú leis an gcomhaontú margaíochta. Ba iad an *Land* agus Ryanair na páirtithe conarthacha agus iad sin amháin. Dá bhrí sin, tá scrúdú le déanamh ar an straitéis mhargaíochta ar leithligh ó fhorbairt aerfort Frankfurt-Hahn.

(241) Ina theannta sin, a mhéid a bhaineann leis an dara ceist, thug an Coimisiún dá aire cheana féin sa chinneadh tosaigh gur thug *Land* Rhineland-Palatinate an dá chomhaontú margaíochta i gcrích tráth nach raibh FFHG faoi rialú an *Land*. Go deimhin, an tráth a tugadh comhaontú margaíochta 2005 le Ryanair i gcrích, ní raibh ach bun 17.5 % in FFHG ag údaráis *Land* Rhineland-Palatinate cé go raibh tromlach na scaireanna in FFHG (65 %) faoi úinéireacht Fraport, cuideachta nach raibh aon bhun inti faoi úinéireacht *Land* Rhineland-Palatinate tráth ar bith. ([51]) Nuair a tugadh comhaontú margaíochta 2017 i gcrích i mí Dheireadh Fómhair 2017, ní raibh FFHG faoi rialú *Land* Rhineland-Palatinate ach oiread ós rud é gur dhíol sé a scaireanna sa chuideachta le HNA Airport Group GmbH ar bhonn comhaontú ceannaithe scaireanna, a tugadh i gcrích an 9 Lúnasa 2017, agus dá réir sin, sular tugadh an comhaontú margaíochta i gcrích. Dá bhrí sin, ní féidir *Land* Rhineland-Palatinate a mheas mar oibreoir aerfoirt, lena gcruthaítear eintiteas eacnamaíoch aonair in éineacht le FFHG, faoi chuimsiú chur i bhfeidhm an phrionsabail sin. Is difriúil é sin ón gcás ba chúis leis an gcéad bhreithiúnas maidir *le haerfort Charleroi* ([52]). Sa chás sin, bhí an t-aerfort faoi úinéireacht Réigiún na Vallúine agus spleách ar an Réigiún ar bhonn eacnamaíoch freisin, arb é sin an Réigiún a rinne an comhaontú conspóideach le Ryanair, rud a d'fhág gur ghlac Réigiún na Vallúine páirt sa ghníomhaíocht eacnamaíoch a rinne an t-aerfort agus go bhfuair sé comaoin airgeadais as na bearta a dheonú.

(242) Áitíonn Ryanair gurb amhlaidh is féidir le leas neamh-urlámhais fiú, ar nós leas an *Land* in FFHG roimh 2009, údar a thabhairt le hanailís chomhpháirteach a dhéanamh ó thaobh an dlí de, toisc go raibh Fraport agus *Land* Hesse, an dá scairshealbhóir eile de chuid FFHG, ina chuideachta faoi úinéireacht Stáit agus ina eintiteas Stáit faoi seach freisin. Dá bhrí sin, maíonn Ryanair, sula bhfuair *Land* Rhineland-Palatinate bun 82.5 % in FFHG an 1 Eanáir 2009, i gcás shínitheoir chomhaontú margaíochta 2005 agus úinéirí FFHG araon, gurb é Stát na Gearmáine a bhí i gceist ar deireadh agus i ndáiríre.

(243) Diúltaíonn an Coimisiún don bhonn réasúnaíochta sin ar na cúiseanna seo a leanas: ar dtús, mar a shonraítear thuas, ní raibh aon scair in Fraport faoi úinéireacht *Land* Rhineland-Palatinate. Ar an dara dul síos, is eintitis dhlítheanacha phoiblí áitiúla ar leithligh iad *Land* Hesse agus *Land* Rhineland-Palatinate (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, is é sin, *Gebietskörperschaften*) agus, mar gheall ar an gcóras cónaidhme sa Ghearmáin, níl siad faoi réir rialú an Stáit Chónaidhme agus comhaontuithe margaíochta nó seirbhíse aerfoirt á dtabhairt i gcrích acu, toisc go bhfuil infheistíocht eacnamaíoch réigiúnach in aerfort faoi inniúlacht na *Länder* i gcás ina bhfuil inniúlacht chónaidhme in éagmais (Airteagail 30 agus 70(1) de Bhundlí na Gearmáine). Dá bhrí sin, ní fhéadfadh tionchar a bheith ag na scaireanna atá ag *Land* Hesse ar chumhachtaí an scairshealbhóra a d'fhéadfadh *Land* Rhineland-Palatinate a fheidhmiú ar FFHG. Na tairbhí eacnamaíocha a fhabhraíonn do *Land* Hesse mar scairshealbhóir, ní théann siad chun tairbhe *Land* Rhineland-Palatinate ach oiread, i bhfianaise scaradh soiléir na mbuiséad de chuid na n-eintiteas dlítheanach poiblí. Dá bhrí sin, ní dhéanfaidh an Coimisiún measúnú ach ar cé acu ar ghníomhaigh *Land* Rhineland-Palatinate mar eintiteas aonair mar infheisteoir príobháideach i ngeilleagar margaidh.

(244) I bhfianaise a bhfuil thuas, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar na comhaontuithe margaíochta ar bhonn aonair agus ar phrionsabal an oibreora margaidh i gcás *Land* Rhineland-Palatinate agus dó sin amháin.

([51]) Cf. Cinneadh Hahn I, aithrisí 17 *et seq*. agus 182. An tráth a tugadh comhaontú margaíochta 2005 i gcrích, ba iad príomh-scairshealbhóirí Fraport *Land* Hesse (31.7 %), Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – cuideachta faoi úinéireacht chathair Frankfurt am Main (20.3 %), Poblacht Chónaidhme na Gearmáine (banna inmhalartaithe; 6.6 %), Julius Bär Investment Management LLC (5.4 %) agus Deutsche Lufthansa AG (4.95 %).

([52]) Breithiúnas na Cúirte Céadchéime an 17 Nollaig 2008, *Ryanair* v *an Coimisiún*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, míreanna 53 go 61.

(245) Ós rud é nach féidir *Land* Rhineland-Palatinate a mheas mar oibreoir aerfort Frankfurt-Hahn chun measúnú a dhéanamh ar chomhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017, ní infheidhme maidir le comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 modh na gcostas incriminteach a leagtar amach i dTreoirlínte Eitlíochta 2014 maidir le prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh a chur i bhfeidhm i dtaca le comhaontuithe idir aerfoirt agus aerlínte atá faoi rialú poiblí.

5.1.2.3.3.2. Infheidhmeacht phrionsabal an oibreora margaidh

(246) De réir na Gearmáine, ní Státchabhair iad na híocaíochtaí atá i gceist toisc gur chomhfhreagair na suimeanna a d'íoc *Land* Rhineland-Palatinate le Ryanair do mhargadhphraghas na seirbhísí margaíochta a soláthraíodh.

(247) Ar an gcéad dul síos, ní mór measúnú a dhéanamh ar cé acu an feidhmiú cumhachtaí poiblí atá i gceist leis na comhaontuithe margaíochta. Déantar na comhaontuithe margaíochta sin idir dhá eintiteas phríobháideacha go hiondúil, mar shampla aerfort agus aerlíne. A mhéid a bhaineann le hinfheidhmeacht phrionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh, ba cheart a chur san áireamh nach le haon oibreoir geilleagair margaidh i gcoitinne a dhéantar an chomparáid ach le hoibreoir geilleagair margaidh i gcás *Land* Rhineland-Palatinate.

(248) Ní mór, dá bhrí sin, aird a thabhairt ar raon feidhme phrionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh a mhéid a bhaineann le *Land* Rhineland-Palatinate.

(249) De réir mhír 77 den Fhógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach *only the benefits and obligations linked to the role of the State as an economic operator – to the exclusion of those linked to its role as a public authority – are to be taken into account* [ní chuirfear san áireamh ach na tairbhí agus na hoibleagáidí atá nasctha le ról an Stáit mar oibreoir eacnamaíoch – agus déanfar na tairbhí agus na oibleagáidí sin a bhaineann lena ról mar údarás poiblí a eisiamh], rud a chiallaíonn, i measc nithe eile, nach bhfuil aon aird le tabhairt ar bhreithnithe a bhaineann le leas an phobail ar nós forbairt réigiúnach.

(250) Na tairbhí a bhaineann le comhaontuithe margaíochta i dtéarmaí an turasóireacht réigiúnach a fhorbairt, mar atá, an t-ioncam a d'fhéadfaí a ghiniúint leis an turasóireacht don réigiún, níl na tairbhí sin ábhartha do mheasúnú a dhéantar ar chomhlíonadh na gcritéar a bhaineann le hoibreoir an gheilleagair margaidh. ([53]) Sa chás seo, níor chuir an Ghearmáin ná Ryanair aon fhianaise i láthair chun a léiriú, trí na comhaontuithe margaíochta a thabhairt i gcrích, go bhféadfadh coinne a bheith ag *Land* Rhineland-Palatinate le haon ghnóthachan airgeadais mar oibreoir geilleagair margaidh seachas forbairt na turasóireachta sa réigiún.

(251) Dá bhrí sin, is cuma cé chomh lánchúramach agus a bhí an measúnú a rinne an Ghearmáin chun féachaint go raibh ardleibhéal acmhainneachta ag Ryanair i réimse na margaíochta suímh agus gurbh é an t-aon aerlíne amháin a bhí ag oibriú ag aerfort Frankfurt-Hahn agus ar a bhféadfaí cuimhneamh chun seirbhísí margaíochta a cheannach. Is cuma freisin cé acu ar roghnaíodh Ryanair i gcomhréir le dlí soláthair phoiblí na Gearmáine. Tá an measúnú teoranta don cheist an bhféadfaí gnóthachan airgeadais a fháil de thoradh na gcomhaontuithe margaíochta, seachas an turasóireacht réigiúnach a fhorbairt

(252) Níor easaontaigh an Ghearmáin leis nach chun tairbhe *Land* Rhineland-Palatinate a théann aon mhéadú ar ioncam oibreoir aerfort Frankfurt-Hahn, a d'fhéadfadh a bheith ann de thoradh méadú ar an trácht. Ní hé *Land* Rhineland-Palatinate a oibríonn aerfort Frankfurt-Hahn agus ní raibh sé ach ina scairshealbhóir mionlaigh (17.5 %) in aerfort Frankfurt-Hahn an tráth a tugadh comhaontú margaíochta 2005 i gcrích ná ní raibh sé ina scairshealbhóir an tráth a tugadh comhaontú margaíochta 2017 i gcrích, agus ní tábhachtach don mheasúnú faoi phrionsabal an oibreora sa gheilleagar margaidh ach na pointí ama sin agus iad sin amháin. Níor chuir údaráis na Gearmáine aon ghnóthachan ar aghaidh a bhí nasctha le méadú ar ioncam aerfort Frankfurt-Hahn agus a d'fhéadfadh dul chun tairbhe *Land* Rhineland-Palatinate mar scairshealbhóir de chuid an aerfoirt.

(253) Os a choinne sin, d'athdhearbhaigh an Ghearmáin ina barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh gur cheart a mheas go n-éascaítear cur chun cinn na turasóireachta leis na comhaontuithe margaíochta mar aon le hinrochtaineacht, nascacht agus forbairt eacnamaíoch an réigiúin, agus nach é is aidhm dóibh brabúis a lorg ó oibriú aerfort Frankfurt Hahn.

([53]) Féach Cinneadh (AE) 2020/1671,, aithris 178.

(254) Níor tarraingíodh suas aon phlean gnó chun measúnú a dhéanamh ar na tairbhí féideartha sin sula ndearnadh na cinntí chun na comhaontuithe margaíochta a thabhairt i gcrích le Ryanair.

(255) Maidir le fáltais ó mhuirir aerfoirt amach anseo agus ioncaim eile a fhabhraíonn do FFHG de thoradh oibríochtaí aeriompair Ryanair ag aerfort Frankfurt-Hahn, ní cuid iad de na hioncaim a bheadh curtha san áireamh ag oibreoir hipitéiseach sa gheilleagar margaidh, agus ionchais ó thaobh na brabúsachta de á spreagadh agus é sa chás céanna le *Land* Rhineland-Palatinate, le linn dó measúnú á dhéanamh ar cé acu an dtabharfadh sé an dá chomhaontú margaíochta atá i gceist i gcrích. Go deimhin, nuair a tugadh comhaontú margaíochta 2017 i gcrích, ní raibh *Land* Rhineland-Palatinate ina scairshealbhóir de FFHG a thuilleadh. Nuair a tugadh comhaontú margaíochta 2005 i gcrích, bhí *Land* Rhineland-Palatinate ina scairshealbhóir mionlaigh de FFHG. Cé nach mbeadh ach tairbhe indíreach amháin ann don *Land* i gceist leis an méadú in 2005 ar bhrabúis a bhí á nginiúint ag FFHG trí dhíbhinní nó trí ghnóthachain chaipitiúla, mar scairshealbhóir mionlaigh de chuid FFHG, ní bheadh aon leas ag *Land* Rhineland-Palatinate in airgeadú iomlán a dhéanamh ar bhearta arbh é ab aidhm dóibh an trácht ag aerfort Frankfurt-Hahn a mhéadú, gan comhairgeadú ó FFHG féin nó óna scairshealbhóir urlámhais, agus gan aon sciar breise in FFHG a fháil.

(256) Léiríonn na heilimintí uile sin nach raibh aon nasc eacnamaíoch idir na cinntí chun na comhaontuithe margaíochta a thabhairt i gcrích agus na scaireanna a bhí i seilbh *Land* Rhineland-Palatinate in FFHG. ([54]) Níor easaontaigh an Ghearmáin leis sin.

(257) Mar fhocal scoir, is den chineál céanna iad na híocaíochtaí a rinne an *Land* le Ryanair ar bhonn na gcomhaontuithe margaíochta agus íocaíochtaí a dhéanann eintiteas poiblí le haerlíne chun seirbhísí aeriompair chuig aerfort ar leith a sheoladh nó a choinneáil ar bun d'fhonn forbairt eacnamaíoch an réigiúin ina bhfuil an t-aerfort suite a chothú. Cé gur cleachtas é sin a d'fhéadfaí a thabhairt faoi deara go coitianta in eintitis phoiblí atá i gceannas ar fhorbairt eacnamaíoch réigiúin, ní bhaineann cleachtas den sórt sin le hoibreoir geilleagair margaidh agus breithnithe ó thaobh na brabúsachta de á threorú Dá bhrí sin, measann an Coimisiún nach infheidhme prionsabal an oibreora margaidh.

(258) Dá bhrí sin, ní infheidhme prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh maidir le tabhairt i gcrích chomhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 ag *Land* Rhineland-Palatinate le Ryanair toisc nach ndeachaigh na comhaontuithe sin chun tairbhe *Land* Rhineland-Palatinate ar chor ar bith ina ról mar oibreoir eacnamaíoch, agus gur cuspóirí ó thaobh beartais phoiblí de a bhí á saothrú aige ina hionad sin.

(259) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go meastar nach buntáiste é beart i gcás inar cúiteamh atá i gceist le beart Stáit, ar cúiteamh é a chomhfhreagraíonn do chomaoin as seirbhísí arna soláthar ag gnóthais a gcuirtear seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta de chúram orthu chun oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh, i gcás inarb amhlaidh nach bhfuil buntáiste airgeadais ag na gnóthais sin le fírinne agus i gcás nach bhfuil sé d'éifeacht ag an mbeart na gnóthais sin a chur i staid níos fabhraí ná a n-iomaitheoirí. ([55]) Sa chás seo, áfach, níor thug an Ghearmáin le fios ar chor ar bith gur cuireadh oibleagáidí seirbhíse poiblí de chúram ar Ryanair.

5.1.2.3.3.3. Ar mhaithe le hiomláine an chinnidh: An buntáiste a tugadh do Ryanair a chinneadh

(260) Is leor an toradh ón gCoimisiún nach bhfuil feidhm ag prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh maidir leis na comhaontuithe margaíochta chun a chinneadh gur buntáiste do Ryanair iad na híocaíochtaí a fuair Ryanair.

([54]) Féach Cinneadh (AE) 2020/1671 ón gCoimisiún,, aithris 178.

([55]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 2 Meán Fómhair 2010, *an Coimisiún* v *Deutsche Post AG*, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, mír 41 agus breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 9 Meitheamh 2011, *Comitato 'Venezia vuole vivere' agus eile* v *an Coimisiún*, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, mír 92.

(261) Ar mhaithe le hiomláine an chinnidh, chun a chinneadh go raibh buntáiste ann do Ryanair i gcás inarbh infheidhme prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh maidir leis na comhaontuithe margaíochta, rud nárbh amhlaidh, tá scrúdú déanta ag an gCoimisiún ar chúinsí ábhartha uile an cháis, i gcomhréir leis an bhFógra maidir le coincheap na Státchabhrach. Mar shampla, d'fhéadfadh cúinsí eisceachtúla a bheith ann ina bhféadfadh sé nach measfaí go bhfuil ceannach earraí nó seirbhísí ag údarás poiblí i gcomhréir le dálaí an mhargaidh, fiú má cheannaítear ar mhargadhphraghsanna iad, go háirithe mura gcomhlíonann an ceannach riachtanais iarbhír an údaráis. ([56])

(262) An cheist atá i gcroílár an mheasúnaithe ón gCoimisiún maidir le buntáiste a bheith tugtha do Ryanair sa chás malartach sin, is é cé acu an raibh gá iarbhír ag *Land* Rhineland-Palatinate le seirbhísí margaíochta a ceannaíodh ó Ryanair chun cuspóir a bheartais phoiblí a chomhlíonadh, mar atá, *Land* Rhineland-Palatinate a chur chun cinn.

(263) Maidir le maíomh na Gearmáine agus Ryanair gur cheannaigh *Land* Rhineland-Palatinate seirbhísí margaíochta ó Ryanair ar mhargadhphraghsanna, is féidir é a chur i leataobh. Is é an cheist chinntitheach anseo cé acu an raibh gá iarbhír leis na seirbhísí sin. Dá bhrí sin, ní thabharfaidh an Coimisiún aghaidh ar an tuairim shaineolach sheachtrach maidir leis an bpraghas a bheith i gcomhréir leis an margadh ach oiread leis an gcóras monatóireachta a cuireadh i bhfeidhm chun monatóireacht a dhéanamh ar chur chun feidhme an chomhaontaithe margaíochta a líomhnaítear a bheith i gcomhréir leis an margadh ar bhonn leanúnach.

(264) Déanann an Coimisiún measúnú ar cé acu ar tugadh na comhaontuithe margaíochta i gcrích chun fíorsheirbhísí margaíochta a cheannach, nó cé acu arbh é fíorchuspóir na gcomhaontuithe sin cabhair a dheonú do Ryanair i gcomaoin aersheirbhísí a bheith á n-oibriú ag Ryanair ó aerfort Frankfurt-Hahn.

5.1.2.3.3.3.1. Ní raibh i gceist le ceannach na seirbhísí margaíochta ach údar a thabhairt leis na híocaíochtaí a rinneadh le Ryanair chun an aerlíne a choimeád ag aerfort Frankfurt-Hahn.

(265) Ar na cúiseanna a leagtar amach thíos, ba é conclúid an Choimisiúin nach raibh i gceist le ceannach na seirbhísí margaíochta ach údar a thabhairt leis na híocaíochtaí a rinneadh le Ryanair chun an aerlíne a choimeád ag aerfort Frankfurt-Hahn; fiú dá mba rud é go raibh éifeacht éigin ó thaobh na margaíochta de ag na seirbhísí margaíochta (rud nárbh amhlaidh), níorbh é sin go príomha a bhí ar intinn leis comhaontuithe, rud nach mór féachaint orthu mar fhóirdheontais cheilte, agus níor fabhraíodh tairbhí airgeadais na héifeachta margaíochta do *Land* Rhineland-Palatinate.

— *Ó thaobh Land Rhineland-Palatinate de, ní raibh sé ar intinn i ndáiríre ar chor ar bith fógraíocht a dhéanamh faoin réigiún*

(266) Agóideann an Ghearmáin in aghaidh an bhreithnithe ón gCoimisiún sa chinneadh tosaigh nárbh é ba aidhm do na comhaontuithe margaíochta fógraíocht a dhéanamh faoin réigiún. Áitíonn údaráis na Gearmáine gur ar an gCoimisiún atá an dualgas cruthúnais maidir leis an toimhde sin. Ní chomhaontaíonn an Coimisiún leis sin. Shuigh sé sa chinneadh tosaigh gurb é cuspóir na gcomhaontuithe margaíochta, *prima facie*, a chinntiú go n-eitlíonn Ryanair chuig aerfort Frankfurt-Hahn de réir minicíocht ar leith. Is ar an nGearmáin a bhí an dualgas ansin a thaispeáint gur fíorsheirbhísí margaíochta a cheannaigh *Land* Rhineland-Palatinate i ndáiríre.

(267) Ar na cúiseanna seo a leanas, ar bhonn na mbarúlacha a fuarthas, deimhníonn an Coimisiún an réamh-mheasúnú sa chinneadh tosaigh.

(268) Ar an gcéad dul síos, easpa an chruthúnais go raibh sé ar intinn ag *Land* Rhineland-Palatinate fógraíocht a dhéanamh faoin réigiún, is iad na cúinsí a bhí i gceist agus an comhaontú margaíochta á shocrú a léiríonn é sin.

([56]) Féach Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 14 Meitheamh 2023, *Ryanair agus Airport Marketing Services v an Coimisiún*, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, mír 167: *As regards the applicants' criticism concerning the legal basis of the "real need" test, it should be borne in mind that the lawfulness of a Commission decision finding that there was State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU must be assessed primarily in the light of the objective rules of the FEU Treaty (see, to that effect, judgment of 16 July 2014, Germany v Commission, T-295/12, not published, EU:T:2014:675, paragraph 181 and the case-law cited)* [A mhéid a bhaineann le cáineadh na n-iarratasóirí maidir le bunús dlí na tástála 'fíorghá', ba cheart a chur san áireamh i dtaca le dleathacht toraidh ón gCoimisiún lenar cinneadh go raibh Státchabhair ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, nach mór measúnú a dhéanamh ar an dleathacht sin i bhfianaise rialacha oibiachtúla Chonradh FAE go príomha (féach, chuige sin, breithiúnas an 16 Iúil 2014, an Ghearmáin v an Coimisiún, T295/12, nár foilsíodh, EU:T:2014:675, mír 181 agus an cásdlí a luaitear.).

(269) Bhí sé ar mhaithe le beartas eacnamaíoch *Land* Rhineland-Palatinate go gcoimeádfaí Ryanair ag aerfort Frankfurt-Hahn. Dheonaigh *Land* Rhineland-Palatinate cabhair do Ryanair sna blianta 2001 go 2003 chun oiliúint a chur ar phíolótaí agus ar chriúnna (aithrisí (199) go (220)). D'áitigh an Ghearmáin gur fostóir tábhachtach é aerfort Frankfurt-Hahn, a bhí leormhaith chun an dífhostaíocht a laghdú i réigiún Frankfurt-Hahn.

(270) Thairis sin, i ndeighleog na bpaisinéirí, bhí iomaíochas aerfort Frankfurt-Hahn i ndáil leis na haerfoirt in aice leis ag brath go mór ar Ryanair. Mar gheall ar a shuíomh geografach, níl aerfort Frankfurt-Hahn chomh hinrochtana céanna le hiompar poiblí ón gcathair is cóngaraí dó agus, mar shampla, atá aerfoirt Köln-Bonn, Frankfurt am Main nó Strasbourg, a bhfuil nasc traenach díreach ag gach ceann acu. Tá Frankfurt-Hahn tarraingteach do phaisinéirí go príomha mar gheall ar na heitiltí ísealchostais a chuireann sé ar fáil. Dá bhrí sin, bhí an t-aerfort ag brath go mór ar Ryanair a bheith ag leanúint d'oibriú ag an aerfort agus táillí ísealchostais a chur ar fáil.

(271) Ar an dara dul síos, ní féidir leis an gCoimisiún a thuiscint cén fáth ar fhéach *Land* Rhineland-Palatinate leis an réigiún a chur chun cinn mar cheann scríbe turasóireachta trí sciar suntasach dá bhuiséad margaíochta – tá Lufthansa, nár fhrithráigh an Ghearmáin an pointe sin uaidh, amach ar sciar idir 30 % agus 50 % – a infheistiú seirbhísí margaíochta aon aerlíne amháin.

(272) Is féidir teacht ar *Land* Rhineland-Palatinate trí mhodhanna iompair éagsúla, cuir i gcás, carr, traein agus bus. Mar gheall ar a shuíomh geografach, is i gcarr nó i mbus is áisiúla an t-aerfort a bhaint amach nó chun taisteal uaidh. Níl sé iontach tarraingteach do thurasóirí go gcaithfidh siad carr a fháil ar cíos chun an ceann scríbe turasóireachta is cóngaraí a bhaint amach (ca. 1 uair an chloig go Trier nó Koblenz). Tugann sé sin le tuiscint go bhfuil dearadh an aerfoirt féin níos dírithe ar eitilt na bpaisinéirí ó *Land* Rhineland-Palatinate chuig áit éigin eile a éascú. Go deimhin, de réir aighneacht na Gearmáine, fuarthas amach le staidéar ó Dornier Consulting gur trácht amach ón aerfort ba ea [75 – 80] % den trácht, rud a chiallaíonn gur ag imeacht a bhíonn formhór mór na bpaisinéirí de chuid Ryanair ó Frankfurt-Hahn. Tugann sé sin le tuiscint gur dóichí go gcuirfí feabhas ar an turasóireacht in áiteanna eile trí bhealaí ón aerfort sin / chuig an aerfort sin a chur chun cinn.

(273) Chomh maith leis sin, níor thug an Ghearmáin mionléiriú ar an toimhde ó Ryanair gur úsáid an *Land* seirbhísí margaíochta Ryanair mar phunann bhranda. Dá bhrí sin, ní féidir seasamh leis an toimhde *ex post* sin ó Ryanair.

(274) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún nárbh é an phríomhéifeacht agus an príomhchuspóir lena raibh coinne ó na comhaontuithe atá i gceist le haghaidh *Land* Rhineland-Palatinate go bhfaighfí seirbhísí margaíochta a fháil d'fhonn críoch Rhineland-Palatinate a chur chun cinn, ach ina ionad sin, go dtabharfaí tacaíocht airgeadais d'oibríochtaí aeriompair Ryanair ó aerfort Frankfurt-Hahn agus chuige.

— *Díríodh ar oibríochtaí eitilte Ryanair, seachas ar sheirbhísí margaíochta*

(275) Na seirbhísí a cheannaigh *Land* Rhineland-Palatinate ar bhonn na gcomhaontuithe margaíochta, is naisc atá i gceist leo ar shuíomh gréasáin Ryanair leis an méid a chuireann an turasóireacht in *Land* Rhineland-Palatinate ar fáil ([57]), is é sin, fógráin a athdhíriú agus na sonraí a bhailítear ó chuairteoirí chuig suíomh gréasáin Ryanair á n-úsáid ([58]), Rhineland-Palatinate a chur ar leathanach Facebook Ryanair agus ar a bhlag ([59]), dhá leathanach in iris Ryanair do phaisinéirí le linn eitilte ([60]) agus feachtas preasa a théann chun tairbhe do thionscal turasóireachta Rhineland-Palatinate ([61]). Díríonn cainéil na meán cumarsáide sin go bunúsach ar chustaiméirí agus ar dhaoine a d'fhéadfadh a bheith ina gcustaiméirí de chuid Ryanair, agus ní dhírítear orthu uile fiú. Mar shampla, ní dhéantar foráil i gcomhaontú margaíochta 2017 ach maidir leis an gceann scríbe Rhineland-Palatinate a chur ar leathanaigh baile Ryanair a bhaineann leis an Ríocht Aontaithe, le hÉirinn agus leis an Iodáil – ina luaitear go sainráite naisc eitilte Ryanair le London-Stansted, Dún Éideann, Newquay agus an Róimh sa chomhthéacs sin. Dá bhrí sin, seachas críoch Rhineland-Palatinate a chur chun cinn mar sin, maidir leis na seirbhísí margaíochta teoranta a sholáthair Ryanair ar bhonn chomhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017, go háirithe na fógráin a bhí teoranta do na codanna de shuíomhanna gréasáin na haerlíne a bhí bainteach leis an gceann scríbe lena mbaineann agus dóibh sin amháin, is cosúil gurb éard a chuirtear chun cinn, thar aon rud eile, oibríochtaí aeriompair Ryanair féin chuig Rhineland-Palatinate agus uaidh.

([57]) Féach Airteagal 1 de chomhaontú margaíochta 2005 agus Iarscríbhinn 1 de chomhaontú margaíochta 2017.
([58]) Féach Iarscríbhinn 1 a ghabhann le comhaontú margaíochta 2017.
([59]) Féach Iarscríbhinn 1 a ghabhann le comhaontú margaíochta 2017.
([60]) Airteagal 2 de chomhaontú margaíochta 2005.
([61]) Airteagal 3 de chomhaontú margaíochta 2005.

(276) Ní agóideann an Coimisiún in aghaidh mhaíomh Ryanair go bhféadfaí an mhargaíocht ar a shuíomh gréasáin cliaint a mhealladh go héifeachtach chun eitilt chuig Rhineland-Palatinate a cheannach. D'fhéadfadh sé go mbeadh ag na cuairteoirí, mar a áitíonn Ryanair ina bharúlacha faoin gcinneadh tosaigh, 'aistriú gan dua ó bheith ag féachaint ar fhógrán chun ticéad a cheannach ar an suíomh gréasáin céanna, nó, a mhalairt ar fad, ó thicéad a chur in áirithe chun féachaint ar fhógraíocht a bhaineann leis an gceann scríbe, rud a bhféadfadh tionchar a bheith aige ar roghnú a gcinn scríbe don chéad turas eile'.

(277) Is é an príomhphointe, mar a mhínítear thuas (aithris (275)), go bhfuil seirbhísí margaíochta Ryanair dírithe go sonrach orthu siúd a rinneadh cinneadh cheana féin chun dul chuig suíomh gréasáin Ryanair. D'fhéadfadh sé go dtarlaíonn sé sin, mar a shonraigh Ryanair féin, le linn an phróisis chun ticéad eitilte a cheannach, is é sin, daoine ar custaiméirí de chuid Ryanair iad cheana féin go hiondúil. Dá bhrí sin, is léiriú breise í an ghné sin nár dearadh na seirbhísí margaíochta chun an réigiún a chur chun cinn i gcoitinne, ná nach raibh sé d'éifeacht acu é sin a dhéanamh, ach ina ionad sin, gurbh iad na seirbhísí aeriompair chuig aerfort Frankfurt-Hahn agus a chuireann Ryanair ar fáil a chuirtear chun cinn leis na seirbhísí sin go sonrach.

(278) Thairis sin, tá gealltanais bheachta ó Ryanair maidir le hoibríochtaí aersheirbhíse sa dá chomhaontú margaíochta (bunáit le haghaidh líon áirithe aerárthaí a bheith ag aerfort Frankfurt-Hahn de réir chomhaontú margaíochta 2005 agus líon áirithe paisinéirí a iompar in aghaidh na bliana de réir chomhaontú margaíochta 2017). Eintiteas nár spéis leis ach seirbhísí margaíochta a fháil agus é sin amháin, ní bheadh aon leas aige in oibleagáidí a fhorchuirtear ar sholáthraí na seirbhísí margaíochta a mhéid a bhaineann le hoibríochtaí aeriompair a chuimsiú sna comhaontuithe lena gcuirtear fáil na seirbhísí sin ar bhonn foirmiúil. Is éard a thugtar le tuiscint leis na hoibleagáidí sin sna comhaontuithe seirbhísí margaíochta *de facto* go dtugtar luach saothair do Ryanair, trí na híocaíochtaí margaíochta a rinne *Land* Rhineland-Palatinate, as a oibríochtaí aeriompair ó aerfort Frankfurt-Hahn agus chuige.

— *Díriú ar Ryanair, seachas ar aon soláthraí seirbhíse margaíochta ar bith ar líne i gcoitinne*

(279) Leis an bhfógraíocht in iris Ryanair do phaisinéirí le linn eitilte, níor díríodh ach ar líon cúng daoine a d'fhéadfadh a bheith ag taisteal, mar atá, iad sin a úsáideann seirbhísí Ryanair cheana féin. Na turasóirí ar a ndíríonn Ryanair, ní hiad sin an príomhchliantacht is inspéise ó thaobh na turasóireachta de i *Land* Rhineland-Palatinate. Is féidir teacht ar *Land* Rhineland-Palatinate trí mhodhanna iompair éagsúla, cuir i gcás, carr, traein agus bus. Is éard a thugtar le fios leis an gcontrárthacht sin nach raibh sé ar intinn i ndáiríre ar chor ar bith ag *Land* Rhineland-Palatinate an turasóireacht a chur chun cinn trí na comhaontuithe margaíochta le Ryanair a thabhairt i gcrích.

(280) Is mó an tairbhe a bhain Ryanair as na seirbhísí margaíochta ná an tairbhe a bhain *Land* Rhineland-Palatinate astu ó thaobh a limistéar máguaird a chur chun cinn de. Ní fhéadfadh na seirbhísí margaíochta a sholáthraíonn Ryanair *Land* Rhineland-Palatinate agus a limistéar máguaird a chur chun cinn go héifeachtach, agus dá bhrí sin ní raibh údar leormhaith le Ryanair a roghnú i dtéarmaí eacnamaíocha; An éifeacht líomhnaithe, ní raibh sí ag seirbhísí margaíochta Ryanair; agus fiú dá mba rud é go raibh éifeacht ag na comhaontuithe atá i gceist, is mó tairbhe a bhain Ryanair astu ná aon chomhlacht eile.

(281) Mar a léirítear thuas, tá amhras ar an gCoimisiún go raibh éifeacht dhearfach ag na comhaontuithe margaíochta a tugadh i gcrích le Ryanair ar an *Land*. Ag glacadh leis go raibh sé d'éifeacht ag na feachtais mhargaíochta sin custaiméirí Ryanair a spreagadh chun ticéid eitilte chuig Rhineland-Palatinate a cheannach, is chun tairbhe Ryanair go príomha a rachadh an éifeacht sin, agus is de thoradh iarracht chun a sheirbhísí a chur chun cinn a tharlódh sí, rud a bhféadfaí coinne a bheith leis go ndéanfadh Ryanair é féin.

(282) Chinn an Coimisiún i gcinneadh *Montpellier* go mbaineann Ryanair a chuspóirí maidir leis an lódfhachtóir amach trína bheartas praghsála ('bainistíocht toraidh'). Is é is aidhm don bhainistíocht toraidh ag Ryanair daoine a d'fhéadfadh a bheith ina gcustaiméirí de chuid Ryanair a spreagadh chun ceann scríbe sonrach a roghnú ar an bpraghas is fearr a oireann do Ryanair féin. Príomheilimint den bhainistíocht toraidh ag Ryanair is ea an praghas uasta, a bhíonn paisinéirí sásta a íoc as a dticéad eitleáin, a chinneadh agus luchtú optamach an aerárthaigh a chinntiú chun ioncaim Ryanair a uasmhéadú agus chun an margadh Eorpach a ghabháil chuige féin ([62]). I gcás Ryanair, tá difríocht ollmhór idir praghsanna ardséasúir agus praghsanna sa séasúr ciúin. Ciallaíonn sé sin go mbíonn paisinéirí a thaistealaíonn san ardséasúr níos brabúsaí do Ryanair ná paisinéirí thaistealaíonn sa séasúr ciúin.

(283) Is ar mhaithe le leas Ryanair freisin a bheidh sé cinn scríbe a chur chun cinn lena gcuirtear ar a chumas do Ryanair praghas ardséasúir a fháil. Dá bhrí sin, má bhíonn tionchar ag an bhfeachtas margaíochta, is chun tairbhe Ryanair go díreach a rachadh sé.

([62]) Féach Cinneadh (AE) 2020/1671 ón gCoimisiún, aithris 294.

(284) Ina theannta sin, d'fhéadfadh feachtas margaíochta cuidiú le paisinéirí a mhealladh nach gcuirfeadh díreach an praghas amháin ina luí orthu taisteal le Ryanair, nó nach mbeadh sé beartaithe acu taisteal leis chuig Rhineland-Palatinate mura bhfeicfidís feachtas margaíochta. Dá bhrí sin, de thoradh paisinéirí a mhealltar trí fheachtais mhargaíochta, laghdaítear an brú a bhíonn ar Ryanair paisinéirí a mhealladh trína bheartas praghsála amháin chun a chuspóirí maidir leis an lódfhachtóir a bhaint amach.

5.1.2.3.3.3.2. Cleachtas Ryanair a tugadh faoi deara i gcásanna eile

(285) Tugann an Coimisiún dá aire freisin nach amhlaidh nár tharla sé roimhe go n-úsáidfí comhaontuithe margaíochta chun údar a thabhairt le híocaíochtaí le Ryanair ionas go gcoinneofar Ryanair ar bun ag aerfort réigiúnach ar leith. Go háirithe, leis an imscrúdú foirmiúil a rinne an Coimisiún i gCás SA.33961, a bhain le haerfort Nîmes, léiríodh i gcás ina raibh laghdú suntasach tagtha ar an lódfhachtóir a bhain le bealach ar leith, gur chuir Ryanair brú ar na heintitis phoiblí lena mbaineann seirbhísí margaíochta breise a cheannach trí bhagairt orthu go n-éireofaí as an mbealach a oibriú mura méadófaí an ranníocaíocht airgeadais ar bhonn aonuaire. ([63]) A mhéid a bhaineann le haerfort Altenburg-Nobitz, ([64]) cinneadh leis an imscrúdú foirmiúil a rinne an Coimisiún i gcás SA.26500, tar éis don oibreoir aerfoirt diúltú suim a íoc arna héileamh ag Ryanair mar tháillí margaíochta le haghaidh sceideal samhraidh 2011, gur éirigh Ryanair as a bheith ag oibriú ag an aerfort i mí an Mhárta 2011. ([65]) An cás is déanaí dá leithéid, sin cás SA.47867, maidir le haerfort Montpellier, ([66]) mheas an Coimisiún go raibh na comhaontuithe margaíochta le comhlachas áitiúil ina bhfóirdheontais faoi cheilt chun bealaí eitilte Ryanair a chur chun cinn. Dheimhnigh an Chúirt Ghinearálta an chonclúid sin níos déanaí ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Ar mhaithe le hiomláine an chinnidh: conclúid maidir leis an mbuntáiste a tugadh do Ryanair

(286) Is é conclúid an Choimisiúin ón bhfianaise réamhráite nach bhfuil i gceannach na seirbhísí margaíochta ag *Land* Rhineland-Palatinate ó Ryanair ach údar leis na híocaíochtaí a rinneadh le Ryanair as a oibríochtaí eitilte, agus é sin amháin, agus nach soláthraítear leis an gceannach sin gnóthachan airgeadais do *Land* Rhineland-Palatinate ina ról mar oibreoir eacnamaíoch ná nach gcomhfhreagraíonn sé le fírinne do cheannach seirbhísí chun an turasóireacht a chur chun cinn. Dá bhrí sin, is ar an gcúis sin freisin a tugadh buntáiste do Ryanair le comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017.

5.1.2.3.4. Roghnaíocht

(287) Tugadh na comhaontuithe margaíochta i gcrích le Ryanair, tar éis caibidlíocht aonair, agus thairis sin, gan aon tairiscint phoiblí roimh ré a mhéid is eol don Choimisiún. Dá bhrí sin, aon bhuntáiste eacnamaíoch a bheadh i gceist leis na comhaontuithe sin, is buntáiste roghnaíoch a bheadh ann. ([68])

5.1.2.3.5. Saobhadh iomaíochta agus an éifeacht ar thrádáil

(288) Ós rud é go dtéann aerlínte in iomaíocht le chéile i dtrádáil laistigh den Aontas agus gur aerlíne é Ryanair atá gníomhach ar fud an Aontais, measann an Coimisiún ar bhonn tosaigh gur dócha go mbéarfadh aon bhuntáiste eacnamaíoch a bhainfeadh leis na comhaontuithe atá i gceist saobhadh ar iomaíocht agus go mbeidh éifeacht aige ar thrádáil laistigh den Aontas.

([63]) Féach Cinneadh (AE) 2016/633 ón gCoimisiún an 23 Iúil 2014 maidir le Státchabhair SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) arna cur chun feidhme ag an bhFrainc i bhfabhar Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited and Airport Marketing Services Limited (IO L 113, 27.4.2016, lch. 32), aithrisí 102, 547 agus 548.

([64]) Cinneadh (AE) 2016/287 ón gCoimisiún an 15 Deireadh Fómhair 2014 maidir le Státchabhair SA.26500 – 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) arna cur chun feidhme ag an nGearmáin le haghaidh Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH agus Ryanair Ltd (IO L 59, 4.3.2016, lch. 22).

([65]) Féach breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 13 Nollaig 2018, *Ryanair agus AMS* v *an Coimisiún*, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, mír 258.

([66]) Féach Cinneadh (AE) 2020/1671 ón gCoimisiún,, aithris 245.

([67]) Féach breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 14 Meitheamh 2023, *Ryanair agus Airport Marketing Services* v *an Coimisiún*, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, míreanna 161 go 310.

([68]) Féach mír 126 den Fhógra maidir le coincheap na Státchabhrach agus breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 4 Meitheamh 2015, *an Coimisiún* v *MOL*, Cás C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, míreanna 60 *et seq*.

5.1.2.3.6. Conclúid

(289) Is é conclúid an Choimisiúin gur Státchabhair do Ryanair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE iad na comhaontuithe margaíochta atá i gceist.

5.1.2.4. Comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair

(290) Maidir le comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair, measann an Coimisiún gurb iomchuí tús a chur lena mheasúnú le cur i bhfeidhm phrionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh chun measúnú a dhéanamh ar cé acu ar tugadh buntáiste do Ryanair le comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016.

(291) I ndáil leis sin, tá sé tábhachtach gan dearmad a dhéanamh gurb amhlaidh sular tugadh na comhaontuithe sin i gcrích gur rialaíodh an caidreamh idir Ryanair agus an t-aerfort le comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2002 agus 2005. Maidir leis na comhaontuithe sin, chinn an Coimisiún i gCinneadh Hahn I gur chomhlíon siad prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh agus, dá bhrí sin, nár Státchabhair iad.

(292) Ina theannta sin, tá sé tábhachtach gan dearmad a dhéanamh go gcomhfhreagraíonn na muirir aerfoirt a d'íoc Ryanair faoi chomhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013 agus 2015 do na muirir aerfoirt a chuimsítear i scéim ghinearálta na muirear aerfoirt a bhfuil feidhm aici maidir le Frankfurt-Hahn. Rinne an Coimisiún measúnú ar sceidil ghinearálta muirear 2002 agus 2006 i gCinneadh Hahn I agus ba é conclúid an Choimisiúin nár Státchabhair iad.

(293) Socraíodh i dtosach báire go mbeadh feidhm ag comhaontú seirbhíse aerfoirt 2002 go dtí an 13 Feabhra 2017, agus rogha ag gabháil leis go bhféadfaí é a fhadú go dtí an 13 Feabhra 2022, agus socraíodh i dtosach báire go mbeadh feidhm ag comhaontú seirbhíse aerfoirt 2005 go dtí 2027.

(294) Dá bhrí sin, ní mór measúnú a dhéanamh ar chomhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 in aghaidh na bunlíne sin, toisc go raibh Ryanair i dteideal, i bprionsabal, leanúint de bheith ag oibriú ag aerfort Frankfurt-Hahn ar bhonn na gcoinníollacha a bhí i gcomhréir leis an margadh agus a comhaontaíodh le FFHG i gcomhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2002 agus 2005 go dtí 2022 agus 2027, faoi seach. Fad nach gcomhfhreagraíonn na comhaontuithe seirbhíse aerfoirt ina dhiaidh sin ach do na comhaontuithe atá ann cheana agus dóibh sin amháin (comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2002 agus 2005), ar comhaontuithe iad a leanfadh de bheith i bhfeidhm de ghnáth, ní athraítear riochtaí eacnamaíocha Ryanair agus FFHG trí chomhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 a thabhairt i gcrích.

5.1.2.4.1. Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh

(295) Is litir chumhdaigh a ghabhann leis an gcomhaontú caighdeánach maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh atá i gComhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh Mar a chuir an Ghearmáin agus Ryanair i dtábhacht ina mbarúlacha tar éis an chinnidh tosaigh, ní imíonn Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh ó sceideal na muirear aerfoirt, ach deimhnítear a infheidhmeacht leis an gComhaontú agus ní dhéantar ach na rialacha, maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh is infheidhme maidir le Ryanair, a thabhairt cothrom le dáta de réir forbairtí ginearálta i dtionscal na heitlíochta.

(296) Ós rud é nach ndéantar modhnú substaintiúil le Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh ar na rialacha ab infheidhme roimhe sin, agus go gcomhlíonann na rialacha ab infheidhme roimhe sin prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh (arna chinneadh ag an gCoimisiún i gCinneadh Hahn I), is é conclúid an Choimisiúin nach dtugtar aon bhuntáiste do Ryanair le Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh agus, dá bhrí sin, nach Státchabhair é.

5.1.2.4.2. Nóta Mínithe 2015

(297) Mar a shonraítear in aithris (41), le Nóta mínithe 2015, cuirtear síneadh 3 bliana go dtí 2017 le Comhaontú 2013 maidir le Litir Chumhdaigh. Ina theannta sin, cuimsítear ann leasuithe a bhaineann le feithicil rampa/veain cothabhála a sholáthar agus oifig riaracháin agus spás stórála a sholáthar le haghaidh páirteanna spártha.

(298) Maidir le feithicle rampa/veain cothabhála agus spáis oifige riaracháin agus stórála a sholáthar, ní suntasaí ná comhartha tráchtála i dtreo phríomhchliant an aerfoirt é sin. Ní fhágann soláthar na nithe sin go dtagann athrú ar an toradh ón gCoimisiún i gCinneadh Hahn I go gcomhlíonann na híocaíochtaí a rinne Ryanair le FFHG le haghaidh seirbhísí aerfoirt prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh.

(299) Ós rud é nach ndéantar modhnú substaintiúil le Nóta mínithe 2015 ar na rialacha ab infheidhme roimhe sin, agus go gcomhlíonann na rialacha ab infheidhme roimhe sin prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh is é conclúid an Choimisiúin nach dtugann Nóta mínithe 2015, aon bhuntáiste do Ryanair agus dá bhrí sin nach Státchabhair é.

5.1.2.4.3. Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016

(300) Tá dhá mhodhnú i Litir chumhdaigh Uimh. 2 2016 a bhaineann leis na muirir aerfoirt atá le híoc ag Ryanair: (a) beidh feidhm ag muirear aerfoirt laghdaithe EUR [...] in aghaidh an phaisinéara ó [...] bpaisinéir/phaisinéir in aghaidh na bliana. Roimhe seo, bunaithe ar sceideal ginearálta muirear 2006, níorbh infheidhme é ach ó [...] bpaisinéir/phaisinéir in aghaidh na bliana agus (b) córas tacaíochta margaíochta, nua le socraítear nach gcuirfear aon mhuirear aerfoirt ar chor ar bith i bhfeidhm maidir le haon phaisinéir os cionn an lín paisinéirí a d'imigh ón aerfort an bhliain roimhe. Mairfidh an comhaontú go dtí an 31 Márta 2022.

(301) Thug an Ghearmáin freagra ar an amhras a chuir an Coimisiún in iúl sa chinneadh tosaigh, arb amhras é a d'athdhearbhaigh Lufthansa ina aighneacht a bhain le dáta staidéar PwC. Go háirithe, i gcomhréir leis na mínithe a thug FFHG ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, shoiléirigh an Ghearmáin nach 2 lá sular tugadh an comhaontú i gcrích a coimisiúnaíodh staidéar PwC, ach go raibh sé á ullmhú agus á phlé le FFHG i gcaitheamh tréimhse níos faide, agus dá bhrí sin go raibh bainistíocht FFHG ar an eolas faoi thorthaí an staidéir agus an comhaontú á thabhairt i gcrích.

(302) Ní mór don Choimisiún freisin an réamhthoradh sa chinneadh tosaigh (aithris 288) a cheartú, is é sin gurbh é an cás frithfhíorasach a bheadh ann go dtiocfadh laghdú de réir a chéile ar an líon paisinéirí a bheadh ag Ryanair sna blianta ina dhiaidh sin.

(303) Mar a mhínigh an Ghearmáin go mion, ba é príobháidiú beartaithe an aerfoirt an comhthéacs inar tugadh i gcrích Litir chumhdaigh Uimh. 2 2016. Sheas Ryanair air go bhfaighfí comhaontú seirbhíse aerfoirt 5 bliana agus bhagair sé an t-aerfort a fhágáil láithreach mura bhfaighfí amhlaidh. Bunaithe ar an bhfaisnéis a tharchuir an Ghearmáin, is é an toradh ón gCoimisiún nach mór go raibh an bhagairt sin inchreidte dar leis an aerfort. Deimhníonn Lufthansa creidiúnacht na bagartha sin go deimhin, agus braitheann sé arís agus arís eile ar an bhfíric gurbh éasca ag Ryanair an t-aerfort a fhágáil, agus deimhnítear an bhagairt i dtuarascáil Oxera a chuir Ryanair isteach chomh maith. Murab ionann agus an méid a mheas an Coimisiún sa chinneadh tosaigh (aithris 288), meastar dá bhrí sin gur réalaíoch an toimhde i staidéar PwC, is é sin, sa chás frithfhíorasach, go scoirfeadh Ryanair láithreach dá ghníomhaíocht uile ag FFHG ó 2016.

(304) Shoiléirigh an Ghearmáin freisin go raibh na réamhaisnéisí costais agus ioncaim dá dtagraítear i staidéar PwC ar fáil do FFHG sular síníodh an comhaontú agus gur úsáid FFHG iad chun measúnú a dhéanamh ar an deis chun an comhaontú a thabhairt i gcrích.

(305) Glactar leis, i staidéar PwC, faoin gcás bunlíne, go bhféadfadh coinne a bheith ag FFHG go mbeadh líon seasmhach paisinéirí ann a d'iompródh Ryanair dar luach [2 – 3] mhilliún in aghaidh na bliana ó 2017 go 2021. Sa chinneadh tosaigh (aithris 287), mheas an Coimisiún go raibh an cás sin sách dóchasach. Mar sin féin, bhí na toimhdí sin bunaithe ar na doiciméid pleanála inmheánacha de chuid FFHG, a chuir FFHG ar fáil do PwC, mar a deimhníodh i mbarúlacha na Gearmáine maidir leis an gcinneadh tosaigh. Dá bhrí sin, in éagmais comharthaí inchreidte lena léireofar a mhalairt, glacann an Coimisiún leis na cásanna sin.

(306) Déantar comparáid le staidéar PwC idir cás ina bhfanfadh Ryanair ag an aerfort agus an cás ina bhfágfadh Ryanair an t-aerfort. Is é toradh an staidéir sin go ndéantar leis an gconradh le Ryanair saorshreabhadh airgid bliantúil breise dar luach EUR [4 – 5 mhilliún] a ghiniúint in 2017, rud a ndéantar méadú de réir a chéile air go dtí EUR [4.5 – 5.5 milliún] in 2021. D'ainneoin laigí áirithe sa staidéar, go háirithe an easpa athraithis sa líon paisinéirí ag Ryanair i seiceálacha íogaireachta, measann an Coimisiún sa deireadh thiar thall go bhféadfadh oibreoir geilleagair margaidh a chinneadh a bhunú ar staidéar den sórt sin.

(307) Léiríodh sa staidéar go raibh luach caipitiúil dar luach EUR [20 – 25] milliún i gceist le Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016, atá de thoradh na saorshreabh airgid a chomhiomlánú agus a lascainiú de réir [5 – 10] % in aghaidh na bliana.

(308) Ní chaitear amhras ar an toradh sin leis an tuairim shaineolach ó AT Kearney ach oiread, ar tuairim í lenar bhain cuspóir difriúil. Déantar anailís ar bhrabúsacht FFHG ina iomláine leis an tuairim sin. Mar sin féin, an cheist atá ábhartha chun prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh a chur i bhfeidhm maidir le Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016, sin í cé acu, in éagmais an chomhaontaithe sin, an mbeadh FFHG níos measa as. Is amhlaidh gurb é sin an cás, toisc go mbeadh idir EUR [4 – 5] agus [4.5 – 5.5] milliún níos lú de shaorshreabhadh airgid ag FFHG in aghaidh na bliana.

(309) Ar na cúiseanna sin, is é conclúid an Choimisiúin go gcomhlíonann Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016 tástáil oibreoir an gheilleagair margaidh. Dá bhrí sin, ní thugtar buntáiste do Ryanair le Litir Chumhdaigh Uimh. 2 2016 agus ní Státchabhair í.

5.2. **Comhoiriúnacht na cabhrach**

(310) Sa roinn seo, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar chomhoiriúnacht na mbeart ar cinneadh gur Státchabhair iad:

(a) Státchabhair do FFHG de thoradh an dáileacht 'Tithíocht' a bheith tarraingthe siar in 2016 ó chomhaontú díola talún 2014,

(b) cúnamh oiliúna do Ryanair,

(c) tacaíocht margaíochta do Ryanair.

5.2.1. *Maidir leis an mbeart cabhrach do FFHG*

(311) An t-aon bheart do FFHG atá faoi imscrúdú agus arb é conclúid an Choimisiúin ina leith gur cabhair é, sin é 'díol dúbailte' dáileachta talún ag FFHG (aithris 200).

(312) Leag an Coimisiún amach sa chinneadh tosaigh (aithrisí 326-330), an fáth, más rud é gur Státchabhair é feidhmiú an chirt chun tarraingt siar ag FFHG ag nialas EUR, go bhfuil comhoiriúnacht fheidhmiú an chirt leis an margadh inmheánach ina údar amhrais don Choimisiún, agus mheabhraigh sé don Ghearmáin gur ar an nGearmáin atá an dualgas cruthúnais chun an chomhoiriúnacht sin a léiriú.

(313) Níor agair an Ghearmáin aon fhoras maidir le comhoiriúnacht na cabhrach, ach chuir sí srian lena hargóinteacht chun a mhaíomh nach bhfuil cabhair do FFHG i gceist leis an mbeart sin.

(314) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin maidir leis an gcabhair dar luach EUR 1.25 milliún le haghaidh dhíol na dáileachta talún 'tithíocht', go bhfuil sí neamhréireach leis an margadh inmheánach. Ní mór don Ghearmáin í a aisghabháil óna tairbhí.

5.2.2. *Maidir leis na bearta cabhrach do Ryanair*

5.2.2.1. An chabhair oiliúna do Ryanair

(315) Ní mór a scrúdú ar dtús cé acu an gcomhlíonann an chabhair oiliúna na coinníollacha le haghaidh blocdhíolúine agus, mura gcomhlíonann, an gcomhlíontar an coinníoll a leagtar síos in Airteagal 107(2) agus (3) CFAE.

5.2.2.1.1. An Rialachán Ginearálta maidir le Blocdhíolúine

(316) Sa chinneadh tosaigh, ba é réamhthuairim an Choimisiúin go bhféadfadh an chabhair oiliúna an coinníoll a leagtar síos in Airteagal 31 GBER a chomhlíonadh, ach go raibh gá le tuilleadh faisnéise chun tuairim chinntitheach a bheith aige. Mar sin féin, d'ainneoin gur iarr an Coimisiún tuilleadh faisnéise, ní bhfuair sé aon fhaisnéis ón nGearmáin ná ó na páirtithe leasmhara.

(317) D'áitigh an Ghearmáin agus Ryanair nach bhféadfaidís tuilleadh doiciméad a sholáthar toisc go raibh an oibleagáid a bhí orthu chun na doiciméid arna n-iarraidh a chaomhnú dulta in éag faoin dlí náisiúnta is infheidhme.

(318) Rialaigh an Chúirt Bhreithiúnais gur faoin mBallstát atá sé forais chomhoiriúnachta a d'fhéadfadh a bheith ann a agairt, agus a léiriú go gcomhlíontar na coinníollacha comhoiriúnachta ([69]). Tá na Ballstáit agus na páirtithe leasmhara ar an eolas faoin tréimhse theorann 10 mbliana in Airteagal 17 de Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589. Dá bhrí sin, ní ceadmhach dóibh tréimhse theorann náisiúnta a líomhnaítear a bheith níos giorra a agairt mar thréimhse lena rialaítear a n-oibleagáid chun doiciméid a choinneáil, chun éalú ón dualgas cruthúnais sin.

(319) Níl aon fhaisnéis ag an gCoimisiún faoi shuim bheacht na gcostas a maoiníodh leis an gcabhair oiliúna agus, dá bhrí sin, ní féidir leis measúnú a dhéanamh ar cé acu an raibh na costais incháilithe faoi GBER. De bhun Airteagal 31(3) GBER, is éard a bheadh i gceist le costais incháilithe (a) costais pearsanra na n-oiliúnóirí le haghaidh na n-uaireanta ar lena linn a ghlacann na hoiliúnóirí páirt san oiliúint; (b) costais oibriúcháin na n-oiliúnóirí agus na n-oiliúnaithe a bhaineann go díreach leis an tionscadal oiliúna; (c) costais seirbhísí comhairleacha a bhaineann leis an tionscadal oiliúna; (d) costais pearsanra na n-oiliúnaithe agus a gcostais indíreacha ghinearálta le haghaidh na n-uaireanta ar lena linn a ghlacann na hoiliúnaithe páirt san oiliúint.

(320) Thairis sin, níor chuir an Ghearmáin faisnéis isteach maidir le cineál agus ábhar na hoiliúna a d'fhágfadh go mbeadh an Coimisiún in ann a chinneadh nach raibh an oiliúint, nó cuid di, den chineál a dhéanann gnóthais chun caighdeáin éigeantacha náisiúnta maidir le hoiliúint a chomhlíonadh (Airteagal 31(2) GBER).

(321) Chomh maith leis sin, níor sholáthair an Ghearmáin aon fhaisnéis a léiríonn gur urramaíodh na huasteorainneacha cabhrach a leagtar síos in Airteagal 31(4) GBER.

(322) In éagmais na faisnéise sin, measann an Coimisiún nár léirigh an Ghearmáin go gcomhlíonann an chabhair oiliúna an coinníoll faoi Airteagal 31 GBER.

5.2.2.1.2. Airteagal 107(2) de TFEU

(323) Ní féidir leis an gCoimisiún a dhearbhú go bhfuil an chabhair oiliúna comhoiriúnach faoi Airteagal 107(2) CFAE toisc nach bhfuil saintréith shóisialta ag baint leis an gcabhair sa chiall chúng d'Airteagal 107(2), pointe (a) CFAE, ná ní dhéantar damáiste de dheasca tubaistí nádúrtha nó tarluithe eisceachtúla a leigheas léi (Airteagal 107(2), pointe (b) CFAE), ná ní dheonaítear í do gheilleagar limistéar áirithe de Phoblacht Chónaidhme na Gearmáine a ndearnadh dochar dóibh de dheasca dheighilt na Gearmáine (Airteagal 107(2), pointe (c) CFAE).

5.2.2.1.3. Airteagal 107(3) de TFEU

(324) De réir chásdlí na Cúirte, tá sé d'oibleagáid ar an gCoimisiún a chumhacht lánroghnach a fheidhmiú chun measúnú a dhéanamh ar bheart Státchabhrach nach gcomhlíonann na coinníollacha a leagtar amach in GBER faoi Airteagal 107(3) CFAE. Agus é sin á dhéanamh aige, is féidir leis leas a bhaint as an taithí a fuarthas i gcásanna roimhe seo, a bhfuil achoimre orthu sna critéir a leagtar amach in GBER, ([70]) agus as an Teachtaireacht ón gCoimisiún ([71]) lena leagtar amach critéir chun an measúnú comhoiriúnachta a dhéanamh ar chabhair oiliúna faoi réir fógra aonair (an 'Teachtaireacht') ó 2009 ar aghaidh.

([69]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 28 Aibreán 1993, *an Iodáil* v *an Coimisiún*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, mír 20.

([70]) Féach breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 14 Iúil 2011, *Freistaat Sachsen (an Ghearmáin)* v *an Coimisiún*, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, míreanna 42 go 48.

([71]) Teachtaireacht ón gCoimisiún — Critéir chun anailís a dhéanamh ar chomhoiriúnacht Státchabhrach le haghaidh oiliúint faoi réir fógra aonair (IO C 188, 11.8.2009, lch. 1), pointe 3: *This guidance is intended to make the Commission's reasoning transparent and to create predictability and legal certainty. Pursuant to Article 6(1)(g) of Commission Regulation (EC) No 800/2008 of 6 August 2008 declaring certain categories of aid compatible with the common market in application of Articles 87 and 88 of the Treaty (General block exemption Regulation)* […] any individual training aid, whether granted ad hoc or on the basis of a scheme, will be subject to this guidance when its grant equivalent exceeds EUR 2 million per training project. [Tá sé beartaithe leis an treoraíocht seo réasúnaíocht an Choimisiúin a dhéanamh trédhearcach agus intuarthacht agus deimhneacht dhlíthiúil a chruthú. De bhun Airteagal 6(1)(g) de Rialachán (CE) Uimh. 800/2008 ón gCoimisiún an 6 Lúnasa 2008 lena sonraítear catagóirí áirithe cabhrach atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach agus Airteagail 107 agus 108 den Chonradh á gcur i bhfeidhm (Rialachán Ginearálta maidir le Blocdhíolúine)[...] aon chabhair oiliúna aonair, bíodh sí deonaithe ar bhonn *ad hoc* nó ar bhonn scéime nó ná bíodh, beidh sí faoi réir na treoraíochta sin i gcás ina sáróidh coibhéis na cabhrach a dheonaítear EUR 2 mhilliún in aghaidh an tionscadail oiliúna.].

(325) Sa chás seo, níl feidhm ag na díolúintí faoi Airteagal 107(3), pointí (a), (b) agus (d). ([72])

(326) Chun bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c) CFAE, ní mór dhá choinníoll a chomhlíonadh leis an gcabhair, agus is é an chéad choinníoll, nach mór í a bheith beartaithe chun forbairt ghníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú agus is é an dara coinníoll, nach mór nach n-athraíonn an chabhair sin dálaí trádála an oiread go mbeadh dochar ann don leas coiteann. ([73])

(327) Mar phointe tosaigh, tugann an Coimisiún faoi deara gur ghlac sé an Teachtaireacht in 2009. I gcás ina nglacfaidh an Coimisiún treoirlínte, beidh sé faoi cheangal ag na treoirlínte sin i bprionsabal chun a chumhacht lánroghnach a fheidhmiú. Mar sin féin, i gcás ina n-agróidh na Ballstáit cúiseanna ar leith ar cheart don Choimisiún imeacht óna threoirlínte, tá sé d'oibleagáid ar an gCoimisiún chun na hargóintí sin a scrúdú agus a chumhacht lánroghnach a fheidhmiú agus na hargóintí sin á gcur san áireamh aige. ([74])

(328) Sa chás seo, deonaíodh an chabhair sular glacadh an Teachtaireacht. Níor thug an Ghearmáin ná páirtithe leasmhara barúil shonrach uathu maidir leis an Teachtaireacht a bheith á comhlíonadh i gcás na cabhrach. Ar na cúiseanna sin, measann an Coimisiún gurb iomchuí a mheasúnú a bhunú faoi Airteagal 107(3), pointe (c) CFAE go díreach, agus inspioráid á bhaint as na prionsabail a leagtar amach sa Teachtaireacht.

(329) Ar an gcéad dul síos, ní mór gurb é is aidhm don chabhair forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche a éascú. Shonraigh an Ghearmáin go bhfuil an chabhair oiliúna bunaithe ar bheartas margaidh saothair de chuid *Land* Rhineland-Palatinate. Is é is aidhm don chabhair daoine a cháiliú chun gur féidir leo rochtain a fháil ar an margadh saothair, san earnáil aeriompair go sonrach. Ar thaobh amháin, is infheistíocht i bhforbairt eacnamaíoch na hearnála aeriompair é oiliúint a chur ar dhaoine a d'fhéadfadh a bheith ina bhfostaithe. Ar an taobh eile, tá tionchar díreach ag an méadú ar fhostaíocht sa réigiún ar gheilleagar an réigiúin, toisc go ndéanann sé difear don tomhaltas agus don infheistíocht. Dá bhrí sin, comhlíontar an chéad choinníoll.

(330) Ar an dara dul síos, maidir leis an gcabhair oiliúna, ní mór nach n-athraíonn an chabhair sin dálaí trádála an oiread go mbeadh dochar ann don leas coiteann.

(331) De réir phointí 9, 10, 12 agus 16 den Teachtaireacht, glactar leis nach n-athraíonn cabhair oiliúna dálaí trádála an oiread go mbeadh dochar ann don leas coiteann, i gcás (a) ina mbeidh cliseadh margaidh ann a thugann údar leis an gcabhair, (b) nach í an chabhair an t-aon ionstraim beartais atá ar fáil do na Ballstáit chun oiliúint a spreagadh, (c) ina mbeidh éifeacht dreasachta ag an gcabhair oiliúna agus ina raibh gá léi, agus ar deireadh (d) ina mbeidh an chabhair comhréireach.

(332) Léirítear sa Teachtaireacht nár cheart, ar an gcéad dul síos, cabhair oiliúna a dheonú ach amháin i gcás ina bhfuil cliseadh margaidh ann. Sa mheasúnú sin, beidh ról ag cineál na hoiliúna, chomh maith le hinaistritheacht na scileanna a fhaightear le linn na hoiliúna. Dá ghinearálta an oiliúint, agus dá mhéad is féidir na scileanna a aistriú, is ea is dóichí a bheidh sé go soláthrófar seachtrachtaí dearfacha leis an oiliúint. Thairis sin, má chuimsítear oibrithe faoi mhíchumas nó faoi mhíbhuntáiste, méadaítear seachtrachtaí dearfacha na hoiliúna.

([72]) Baineann Airteagal 107(3), pointe (a) CFAE le cabhair a dheonaítear chun forbairt eacnamaíoch a thabhairt ar limistéir ina bhfuil an caighdeán maireachtála thar a bheith íseal nó ina bhfuil mórchuid tearcfhostaíochta. Ní bhaineann an díolúine sin ach leis na réigiúin sin ina bhfuil an staid eacnamaíoch neamhfhabhrach amach is amach i ndáil leis an Aontas ina iomláine, rud nach amhlaidh i gcás Rhineland-Palatinate.
Baineann Airteagal 107(3), pointe (b) CFAE le cabhair chun cuidiú le tionscadal tábhachtach ar mhaithe le leas na hEorpa i gcoitinne a chur i gcrích nó chun suaitheadh tromchúiseach i ngeilleagar Ballstáit a leigheas. Ní tionscadal tábhachtach ar mhaithe le leas na hEorpa i gcoitinne é beartas margaidh saothair atá teoranta do réigiún Rhineland-Palatinate.
Ar deireadh, ní chuireann an chabhair cultúr agus caomhnú na hoidhreachta chun cinn de bhua Airteagal 107(3), pointe (d) CFAE.

([73]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 22 Meán Fómhair 2020, *Poblacht na hOstaire* v *an Coimisiún agus Eile*, C 594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, míreanna 18-20.

([74]) Féach breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 19 Iúil 2016, *Kotnik agus Eile*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, míreanna 37 go 41.

(333) Bhí an chabhair ina chuid de bheartas margaidh saothair a bhí comhdhéanta de na cláir 'Píolótaí a cháiliú do phost mar chaptaen nó mar an chéad oifigeach i gcró an phíolóta 2001/2002', 'Cáilíocht mar fhoireann cábáin 2001/2002', Píolótaí a cháiliú do phost mar chaptaen nó mar an chéad oifigeach i gcró an phíolóta 2002/2003' agus 'Cáilíocht mar fhoireann cábáin 2002/2003'.

(334) Tá nádúr na hoiliúna sách sainiúil. Ní chuirtear ar chumas na n-oiliúnaithe leis an oiliúint ach oibriú mar bhall d'fhoireann cábáin nó mar chaptaen eitilte/an chéadoifigeach agus mar sin amháin. A mhéid a bhaineann le hinaistritheacht na scileanna a fuarthas, níor sholáthair ach Ryanair agus níor sholáthair an Ghearmáin ná Ryanair fianaise mar agóid in aghaidh 80-90 % den phearsanra a bhí i gceist a bheith fostaithe ag Ryanair tar éis na hoiliúna, mar a mhaígh an gearánach. Is féidir glacadh leis go bhfuil na scileanna a foghlaimíodh san oiliúint inaistrithe chun oibriú in aerlínte eile, sa mhéid fiú dá mba rud é gur ceart an maíomh sin ón ngearánach, go bhféadfaidh an pearsanra a roghnú gan fanacht le Ryanair. Ní heol, áfach, cé acu an raibh deimhniú ag gabháil leis an oiliúint, rud a chiallódh gurbh fhéidir i ndáiríre go bhféadfadh aerlínte eile duine a chuaigh faoin oiliúint sin a fhostú. Níor léirigh an Ghearmáin ach go raibh na cúrsaí oiliúna atá i gceist dírithe ar dhaoine dífhostaithe agus ar dhaoine a raibh an dífhostaíocht ag bagairt. Níor shonraigh an Ghearmáin cé acu an raibh an oiliúint spriocdhírithe ar oibrithe faoi mhíchumas nó faoi mhíbhuntáiste nach bhfaigheadh deis den sórt sin sa mhargadh saothair.

(335) Bunaithe ar an bhfaisnéis sa chomhad, tá beartais dhifriúla ag aerlínte maidir le cé acu an n-íocann siad as oiliúint a chur ar phíolótaí agus ar fhoireann cábáin iad féin (mar a dhéantar i gcás aerlínte 'traidisiúnta'), nó cé acu an mbíonn ar na hiarratasóirí ar phoist a íoc as a n-oiliúint iad féin. Ach faoin dá mhúnla, déanann an margadh foráil maidir leis an oiliúint de ghnáth, agus ní bhíonn aon ghá le hidirghabháil Stáit ná airgeadú ón Stát le haghaidh na hoiliúna.

(336) Ar na cúiseanna sin, measann an Coimisiún nár léirigh an Ghearmáin go raibh cliseadh margaidh ann, agus is é a chonclúid, go ginearálta, go ndéanann an margadh foráil maidir leis an oiliúint atá i gceist, gan gá a bheith ann don Stát idirghabháil a dhéanamh trí chabhair oiliúna a dheonú.

(337) Ar aon chuma, chun riachtanas agus éifeacht dreasachta na cabhrach a léiriú, ní mór a léiriú, i gcomparáid leis an gcás gan cabhair a bheith i gceist, gur cuireadh feabhas i dtéarmaí méide, cáilíochta, raon feidhme nó rannpháirtithe spriocdhírithe ar an oiliúint a chuir an gnóthas atá i gceist ar fáil. Ní bhfuair an Coimisiún aon fhaisnéis maidir leis an éifeacht a bhí ag an oiliúint ar dhífhostaíocht sa réigiún, ná faoin staid eacnamaíoch ghinearálta i *Land* Rhineland-Palatinate. Níor chuir an Ghearmáin aon anailís fhrithfhíorasach isteach, lena ndearnadh comparáid idir leibhéil na hoiliúna a bhí beartaithe agus cabhair i gceist, agus gan chabhair a bheith i gceist. Go deimhin, ní raibh an Ghearmáin in ann a léiriú go raibh na daoine a bhí ag dul faoin oiliúint fostaithe ina dhiaidh sin le fírinne. Dá bhrí sin, níl a fhios ag an gCoimisiún an raibh an oiliúint mar fhoireann cábáin nó mar chaptaen eitilte riachtanach chun an dífhostaíocht a laghdú. Theip ar an nGearmáin léiriú a thabhairt ar an mbealach a raibh an chabhair oiliúna ina dhreasacht do thionscal na n-aerlínte chun níos mó baill foirne a fhostú. Dá bhrí sin, ní féidir leis an gCoimisiún measúnú a dhéanamh ar riachtanas ná ar éifeacht dreasachta na cabhrach oiliúna.

(338) Chun bheith comhréireach, ní mór an chabhair a bheith teoranta don íosmhéid is gá chun an cuspóir atá á shaothrú a bhaint amach. Ós rud é gur suíodh cheana féin nach bhfuil aon fhianaise ar chliseadh margaidh ann agus, dá thoradh sin, nach bhfuil aon ghá le bearta beartais chun oiliúint a chur chun cinn, nach raibh an chabhair riachtanach agus nach raibh éifeacht dreasachta aici, ní gá measúnú a dhéanamh ar cé acu ar coimeádadh an méid cabhrach chomh híseal agus ab fhéidir chun cuspóir na cabhrach a bhaint amach. Dá bhrí sin, níl an chabhair oiliúna comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 107(3), pointe (c) CFAE, arna léirmhíniú i bhfianaise na gcritéar a leagtar amach sa Teachtaireacht.

(339) Dá bhrí sin, is cabhair Stáit neamhréireach a bhí i gceist leis an gcabhair oiliúna do Ryanair.

5.2.2.2. Comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 idir *Land* Rhineland-Palatinate agus Ryanair

(340) Is cabhair oibriúcháin do Ryanair iad na comhaontuithe margaíochta, lena maolaítear na costais oibriúcháin ba cheart dó íoc astu de ghnáth chun eitiltí a oibriú ó aerfort Frankfurt-Hahn agus chuige.

(341) De réir chásdlí na Cúirte Breithiúnais, is faoin mBallstát atá sé a agairt go bhféadfadh forais maidir le comhoiriúnacht a bheith ann, agus a léiriú go gcomhlíontar na coinníollacha maidir le comhoiriúnacht den sórt sin. ([75])

(342) Ní mheasann an Ghearmáin gur Státchabhair iad comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 le Ryanair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, agus mar sin níor thug sí aon argóint ar aghaidh maidir le comhoiriúnacht na gcomhaontuithe sin leis an margadh inmheánach.

(343) Ní mór measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach an dáta a deonaíodh í. ([76]) I gcás chomhaontú margaíochta 2005, is é an 4 Samhain 2005 a deonaíodh í, is é sin, sular tháinig Treoirlínte Eitlíochta 2005 i bhfeidhm an 9 Nollaig 2005. I gcás chomhaontú margaíochta 2017, ba é sin an 20 Deireadh Fómhair 2017. Tá feidhm ag Treoirlínte Eitlíochta 2014 maidir le comhaontú margaíochta 2017.

(344) Ó thaobh chomhaontú margaíochta 2005 de, leanann an Coimisiún an cur chuige céanna a ghlac sé i gcinntí roimhe seo ina raibh air measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach a deonaíodh roimh theacht i bhfeidhm Threoirlínte Eitlíochta 2014 atá i bhfeidhm faoi láthair agus roimh theacht i bhfeidhm Threoirlínte Eitlíochta 2005. ([77])

(345) Sular glacadh Treoirlínte Eitlíochta 2005, ghlac an Coimisiún Treoirlínte Eitlíochta 1994. ([78]) Mar sin féin, ní dhearnadh foráil go sonrach i dTreoirlínte Eitlíochta 1994 maidir le coinníollacha comhoiriúnachta le haghaidh cabhair oibriúcháin arbh é ab aidhm di an aerthrácht ó aerfoirt réigiúnacha a chur chun cinn. I gcomhréir leis an gcur chuige a glacadh i gcinntí roimhe seo, ní mór don Choimisiún dá bhrí sin measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach atá i gceist ar bhonn Airteagal 107(3), pointe (c) CFAE go díreach.

(346) Ina leith sin, ba cheart a thabhairt faoi deara gur mionchoigeartaíodh measúnú an Choimisiúin ar an gcineál sin Státchabhrach le himeacht ama, cé go bhfágtar roinnt pointí gan athrú. Eascraíonn na pointí sin as na prionsabail ghinearálta lena rialaítear comhoiriúnacht na cabhrach i gcomhréir leis an bhforáil réamhráite de CFAE.

(347) Dá réir sin, sa chinneadh maidir le *haerfort Mhanchain* i mí an Mheithimh 1999 ([79]), chinn an Coimisiún maidir le laghduithe ar mhuirir aerfoirt a deonaíodh ar bhealach neamh-idirdhealaitheach agus lena mbaineann teorainn ama mar bhearta arbh é ab aidhm dóibh bealaí nua a chur chun cinn, go raibh na laghduithe sin comhoiriúnach leis na rialacha maidir le Státchabhair.

(348) Ina dhiaidh sin, ina chinneadh i mí Feabhra 2004 maidir le *haerfort Charleroi* ([80]), mhínigh an Coimisiún *operational aid measures intended to help the launch of new airlines or strengthen certain frequencies may be a necessary tool for the development of small regional airports. The measures may indeed persuade the interested companies to take the risk of investing in new routes.* [maidir le bearta cabhrach oibriúcháin atá beartaithe chun cuidiú le haerlínte nua a

([75]) Féach breithiúnas ón gCúirt an 28 Aibreán 1993, *an Iodáil* v *an Coimisiún*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, mír 20.

([76]) Féach aithris 85 de Threoirlínte Eitlíochta 2005 agus aithris 174 de Threoirlínte Eitlíochta 2014.

([77]) Féach mar shampla Cinneadh (AE) 2015/1227 ón gCoimisiún an 23 Iúil 2014 i gcás Státchabhrach SA.22614 (C 53/07) arna chur chun feidhme ag an bhFrainc i bhfabhar Chomhlachas Tráchtála agus Tionscail Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services agus Transavia (IO L 201, 30.7.2015, lch. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), aithrisí 452 go 470; Cinneadh (AE) 2016/633, aithrisí 511 go 531.

([78]) Teachtaireacht ón gCoimisiún - Cur i bhfeidhm Airteagail 92 agus 93 de Chonradh CE agus Airteagal 61 de Chomhaontú LEE maidir le Státchabhracha san earnáil eitlíochta (IO C 350, 10.12.1994, lch. 5).

([79]) Féach Cinneadh ón gCoimisiún an 14 Meitheamh 1999 i gcás Státchabhrach NN 109/98, Aerfort Mhanchain, [IO C 65, 13.3.2004, lch. 5.

([80]) Cinneadh 2004/393/CE ón gCoimisiún an 12 Feabhra 2004 maidir le buntáistí arna ndeonú ag Réigiún na Vallúine agus Aerfort Charleroi na Bruiséile Theas don aerlíne Ryanair i ndáil lena bunú ag Charleroi (IO L 137, 30.4.2004, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) ('cinneadh Charleroi'). Neamhníodh an cinneadh sin le breithiúnas na Cúirte Céadchéime sa chás *Ryanair* v *an Coimisiún*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Mar sin féin, léiríonn sé an chaoi ar tháinig forbairt ar mheasúnú an Choimisiúin ar an gcabhair atá i gceist.

sheoladh nó minicíochtaí áirithe a neartú, go bhféadfadh na bearta sin a bheith ina n-uirlis riachtanach chun aerfoirt réigiúnacha bheaga a fhorbairt. Go deimhin, d'fhéadfadh sé go gcuirfidh na bearta ina luí ar na cuideachtaí leasmhara an riosca a bhaineann le bheith ag infheistiú i mbealaí nua a ghlacadh chucu féin. Mar sin féin, chun cabhair den sórt sin a dhearbhú a bheith comhoiriúnach ar bhonn Airteagal 87(3)(c) den Chonradh, ba cheart a chinneadh cé acu an bhfuil gá leis an gcabhair sin agus an bhfuil sí i gcomhréir leis an gcuspóir a iarrtar, agus cé acu an dtéann sí difear i gcion ar an trádáil go feadh méid atá bunoscionn leis an leas coiteann]. Shainaithin an Coimisiún dá bhrí sin coinníollacha áirithe atá le comhlíonadh chun go ndearbhófar an chabhair oibriúcháin sin a bheith comhoiriúnach, go háirithe an méid seo a leanas ([81]).

(a) Leis an gcabhair, ní mór rannchuidiú leis an gcuspóir ó thaobh leas an Chomhphobail de a bhaineann le haerfort réigiúnach a fhorbairt trí ghlanmhéadú ar an trácht ar bhealaí nua ([82]).

(b) Ní mór gá a bheith leis an gcabhair sa mhéid nach ndeonaítear í le haghaidh bealach atá á oibriú cheana féin ag an aerlíne chéanna nó ag aerlíne eile nó le haghaidh bealach comhchosúil ([83]).

(c) Ní mór éifeacht dreasachta a bheith ag an gcabhair sa mhéid nach mór cuidiú le gníomhaíocht leis an gcabhair, ar gníomhaíocht í ar dócha go dtiocfaidh sí chun bheith brabúsach tar éis tréimhse áirithe, rud a thugann le tuiscint go bhfuil teorainn ama leis an gcabhair ([84]).

(d) Ní mór an chabhair a bheith comhréireach, is é sin, ní mór an méid a bheith nasctha le glanfhorbairt an tráchta ([85]).

(e) Ní mór an chabhair a bheith arna deonú go trédhearcach agus go neamh-idirdhealaitheach agus ní mór gan í a bheith comhcheangailte le cineálacha eile cabhrach.

(349) Le Treoirlínte Eitlíochta 2005 agus Treoirlínte Eitlíochta 2014, sainítear na prionsabail chomhoiriúnachta sin go beacht, ach is amhlaidh fós go bhféadfaidh an Coimisiún a dhearbhú go bhfuil cabhair oibriúcháin a dheonaítear d'aerlínte comhoiriúnach i gcás ina rannchuideoidh sí le haerfoirt níos lú a fhorbairt trí ghlanmhéadú ar an trácht ar bhealaí nua, i gcás ina mbeidh gá leis an gcabhair (is é sin, ní dheonaítear í le haghaidh bealach atá á oibriú cheana féin ag an aerlíne chéanna nó ag aerlíne eile nó le haghaidh bealach comhchosúil), i gcás ina mbeidh teorainn ama leis an gcabhair, i gcás inar dócha go dtiocfaidh an bealach dá ndeonaítear an chabhair chun bheith brabúsach, i gcás ina mbeidh an méid nasctha le glanfhorbairt an tráchta, i gcás ina ndeonófar an chabhair go trédhearcach agus go neamh-idirdhealaitheach, agus i gcás nach mbeidh sí comhcheangailte le haon chineál eile cabhrach ([86]).

(350) Mar chonclúid, is é tuairim an Choimisiúin, sa chás seo, gur cheart measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht chomhaontú margaíochta 2005 i bhfianaise na bprionsabal ginearálta réamhráite.

(351) Ba cheart measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht chomhaontú margaíochta 2017 ar bhonn Threoirlínte Eitlíochta 2014 lena léirítear na prionsabail ghinearálta sin freisin. De réir aithrisí 138 go 155 de Threoirlínte Eitlíochta 2014, ní mór na coinníollacha seo a leanas a chomhlíonadh le cabhair nuathionscanta d'aerlínte:

(a) rannchuidiú le cuspóir dea-shainithe leasa choitinn, *is é sin*, soghluaisteacht shaoránaigh an Aontais a mhéadú nó forbairt réigiúnach na réigiún iargúlta a éascú;

(b) an gá atá le hidirghabháil Stáit;

(c) oiriúnacht na Státchabhrach mar ionstraim bheartais;

(d) éifeacht dreasachta a bheith ann;

(e) comhréireacht mhéid na cabhrach;

(f) seachaint éifeachtaí diúltacha míchuí ar an iomaíocht agus ar an trádáil.

(g) na ceanglais maidir le trédhearcacht, gan cabhair a charnadh agus neamh-idirdhealú, a leanann as aithrisí 133, 159 agus 161 go 163 de Threoirlínte Eitlíochta 2014.

([81]) Rinne an Coimisiún measúnú comhchosúil i gcásanna eile le déanaí. Féach mar shampla Cinneadh (AE) 2015/1227, aithrisí 452 go 470; Cinneadh (AE) 2016/633, aithrisí 511 go 531.
([82]) Féach aithrisí 283 go 297 de chinneadh Charleroi.
([83]) Féach aithrisí 288 go 309 de chinneadh Charleroi.
([84]) Féach aithrisí 311 go 317 de chinneadh Charleroi.
([85]) Féach aithrisí 318 go 325 de chinneadh Charleroi.
([86]) Féach Cinneadh (AE) 2015/1227, aithris 457; Cinneadh (AE) 2016/633, aithris 516.

(352) Níor chuir an Ghearmáin ná Ryanair eolas isteach faoin mbealach a rannchuideodh an chabhair oibriúcháin a deonaíodh do Ryanair trí chomhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 le cuspóir dea-shainithe leasa choitinn. Bhréagnaigh an Coimisiún thuas (aithrisí (266) go 288) an argóint go raibh sé ar intinn ag an *Land* an turasóireacht nó an fhorbairt eacnamaíoch sa réigiún a chur chun cinn.

(353) Ar aon chuma, fiú má saothraíodh cuspóir leasa choitinn le ceannach na seirbhísí margaíochta, rud nárbh amhlaidh, níor chuir an Ghearmáin ná Ryanair aon argóint isteach lena léiriú go gcomhlíonann an chabhair a deonaíodh trí chomhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017 na ceanglais eile a leagtar amach thuas.

(354) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin nár léirigh an Ghearmáin ná Ryanair go raibh gá le hidirghabháil Stáit, agus go raibh an chabhair do Ryanair iomchuí chun forbairt eacnamaíoch sa réigiún a spreagadh. Theip ar an nGearmáin agus ar Ryanair a léiriú chomh maith céanna go raibh an méid cabhrach comhréireach, agus go bhféadfaidís éifeachtaí diúltacha míchuí ar an iomaíocht agus ar an trádáil a sheachaint. Ar deireadh, níor léirigh an Ghearmáin ná Ryanair gur comhlíonadh ceanglais Threoirlínte Eitlíochta 2014 maidir le trédhearcacht, gan cabhair a charnadh agus neamh-idirdhealú.

(355) Dá bhrí sin, an chabhair a deonaíodh le comhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017, is Státchabhair neamhdhleathach neamh-chomhoiriúnach í.

6. **TÉARNAMH**

(356) De réir an Chonartha ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh agus chásdlí bunaithe Chúirteanna an Aontais, tá an Coimisiún inniúil chun a chinneadh go ndéanfaidh an Ballstát lena mbaineann cabhair a athrú nó deireadh a chur léi i gcás ina gcinnfidh sé go bhfuil sí neamhréireach leis an margadh inmheánach. ([87]) Bhí Cúirteanna an Aontais den tuairim go comhsheasmhach freisin maidir leis an oibleagáid atá ar Bhallstát deireadh a chur le cabhair arna meas ag an gCoimisiún mar chabhair atá neamhréireach leis an margadh inmheánach, ceapadh an oibleagáid sin chun an cás a bhí ann roimhe a athbhunú ([88]).

(357) Sa chomhthéacs sin, tá sé deimhnithe ag Cúirteanna an Aontais go mbaintear an cuspóir sin amach a luaithe a aisíocfaidh an faighteoir na suimeanna a deonaíodh trí chúnamh neamhdhleathach, rud a ghéillfidh an buntáiste a bhí aige ar a iomaitheoirí ar an margadh inmheánach, agus a luaithe a thabharfar an cás ar ais sular íocadh an chabhair ([89]).

(358) I gcomhréir leis an gcásdlí, sonraítear in Airteagal 16(1) de Rialachán (AE) 2015/1589 'i gcás ina ndéantar cinntí diúltacha i gcásanna cabhrach neamhdhleathaí, cinnfidh an Coimisiún go ndéanfaidh an Ballstát lena mbaineann gach beart is gá chun an chabhair a aisghabháil ón tairbhí'.

(359) Dá bhrí sin, i bhfianaise maidir leis an Státchabhair do FFHG de thoradh an dáileacht 'tithíocht' a bheith tarraingthe siar in 2016 ó chomhaontú díola talún 2014, chomh maith leis an gcabhair oiliúna agus comhaontú margaíochta 2005 agus 2017 do Ryanair, gur cuireadh chun feidhme de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE iad, agus go measfar gur cabhair neamhdhleathach agus neamhréireach iad, déanfar iad a aisghabháil chun an cás a bhí ann ar an margadh inmheánach sular deonaíodh iad a athbhunú. Maidir le haisghabháil, cumhdófar an tréimhse ón dáta a cuireadh an chabhair ar fáil do na tairbhithe go dtí an aisghabháil éifeachtach. Íocfar ús ar an méid atá le haisghabháil ón dáta a cuireadh an Státchabhair ar fáil do na tairbhithe go dtí go ndéanfar aisghabháil éifeachtach.

(360) De bhun Airteagal 17(1) de Rialachán (AE) Uimh 2015/1589 *the powers of the Commission to recover aid shall be subject to a limitation period of 10 years*' [b]eidh cumhachtaí an Choimisiúin chun cabhair a aisghabháil faoi réir tréimhse theorann 10 mbliana], agus de bhun mhír 2, an chéad abairt, *[t]he limitation period shall begin on the day on which the unlawful aid is awarded to the beneficiary either as individual aid or as aid under an aid scheme*. [t] osóidh an tréimhse theorann an lá a dhámhfar an chabhair neamhdhleathach don tairbhí mar chabhair aonair nó mar chabhair faoi scéim cabhrach.].

([87]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 12 Iúil 1973, *an Coimisiún* v *An Ghearmáin*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, mír 13.
([88]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 21 Márta 1990, *an Bheilg* v *an Coimisiún*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, mír 66.
([89]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 17 Meitheamh 1999, *an Bheilg* v *an Coimisiún*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, míreanna 64 agus 65.

(361) A mhéid a bhaineann leis an gcabhair oiliúna do Ryanair, shonraigh an Ghearmáin gur deonaíodh EUR 1 880 197,11 do HCM ó 2001 go 2003. Chuir an Ghearmáin fianaise i láthair ar dhá sheic-íocaíocht dar luach EUR 220 427,64 agus EUR 639 146,04 ar a laghad le Ryanair trí a und o Gettman. Rinneadh na híocaíochtaí sin ó chuntas HCM an 17 Eanáir 2003. De réir na Gearmáine, íocadh an chabhair go hiomlán roimh dheireadh 2003. Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur dámhadh an chabhair in 2003.

(362) Luaitear an méid seo a leanas in Airteagal 17(2) de Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589: *Any action taken by the Commission or by a Member State, acting at the request of the Commission, with regard to the unlawful aid shall interrupt the limitation period. Each interruption shall start time running afresh. The limitation period shall be suspended for as long as the decision of the Commission is the subject of proceedings pending before the Court of Justice of the European Union.'*. [Aon ghníomh a dhéanfaidh an Coimisiún nó Ballstát, ag gníomhú dó arna iarraidh sin don Choimisiún, a mhéid a bhaineann leis an gcabhair neamhdhleathach, brisfidh sé an tréimhse theorann. Cuirfidh gach briseadh tús an athuair leis an tréimhse sin. Cuirfear an tréimhse teorann ar fionraí fad a bheidh an cinneadh ón gCoimisiún ina ábhar d'imeachtaí atá ar feitheamh os comhair na Cúirte Breithiúnais.].

(363) An fógra a thugann an Coimisiún do Bhallstát gur cuireadh gearán isteach, is gníomh é lena mbristear an tréimhse theorann de réir bhrí Airteagal 17(2) de Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589.

(364) Déanta na fírinne, chuir Lufthansa gearán foirmiúil isteach an 4 Márta 2011, a cuireadh ar aghaidh chuig an nGearmáin ansin an 18 Márta 2011. Le linn an mheasúnaithe ar an ngearán sin, chuir an Coimisiún ceisteanna fíriciúla sonracha maidir leis an gcabhair oiliúna ar ar thug an Ghearmáin freagra an 14 Meitheamh 2011.

(365) Leis an ngníomh sin in 2011, briseadh an tréimhse theorann de réir bhrí Airteagal 17(2) de Rialachán (AE) 2015/1589, arbh é a tharla dá thoradh sin nach bhfuil cosc amar ar aisghabháil na cabhrach a deonaíodh in 2003.

7. **CONCLÚID**

(366) Is é an toradh ón gCoimisiún gur cabhair *de minimis* í an ráthaíocht a dheonaigh *Land* Rhineland-Palatinate do FFHG agus dá bhrí sin go bhfuil sí díolmhaithe ó réamhfhógra. Is é an toradh ón gCoimisiún freisin maidir le comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair agus airgeadú scoile criú agus píolótaí agus halla cothabhála chun tairbhe Ryanair, go gcomhlíonann na comhaontuithe sin prionsabal oibreoir an gheilleagair margaidh agus nach Státchabhair iad.

(367) Is é an toradh ón gCoimisiún gur chuir an Ghearmáin na bearta seo a leanas chun feidhme go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE, agus nach féidir a dhearbhú go bhfuil na bearta sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, agus dá bhrí sin aisghabhfaidh an Ghearmáin an Státchabhair atá neamhréireach agus gabhfaidh ús léi:

(a) Státchabhair do FFHG de thoradh an dáileacht 'tithíocht' a bheith tarraingthe siar in 2016 ó chomhaontú díola talún 2014;

(b) cabhair oiliúna chun tairbhe Ryanair;

(c) Státchabhair do Ryanair faoi chomhaontuithe margaíochta 2005 agus 2017,

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Maidir le comhaontuithe seirbhíse aerfoirt 2013, 2015 agus 2016 idir FFHG agus Ryanair agus airgeadú scoile criú agus píolótaí agus halla cothabhála chun tairbhe Ryanair atá curtha chun feidhme ag an nGearmáin, ní cabhair iad de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE).

An ráthaíocht a dheonaigh *Land* Rhineland-Palatinate do FFHG atá curtha chun feidhme ag an nGearmáin, tá sí díolmhaithe ó réamhfhógra de bhun Airteagal 108(3) CFAE toisc gur cabhair *de minimis* í.

Airteagal 2

Na bearta seo a leanas a chuir an Ghearmáin i bhfeidhm go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE i bhfabhar FFHG agus Ryanair, tá siad neamhréireach leis an margadh inmheánach:

(a) Státchabhair dar luach EUR 1.25 milliún a deonaíodh do FFHG in 2016 de thoradh an dáileacht 'tithíocht' a bheith tarraingthe siar in 2016 ó chomhaontú díola talún 2014;

(b) Státchabhair dar luach EUR 220 427,64, EUR 639 146,04 agus EUR 680 627,93, arna deonú do Ryanair chun oiliúint a airgeadú;

(c) Státchabhair arna deonú do Ryanair faoi chomhaontú margaíochta 2005 sna blianta 2005 go 2016 dar luach EUR 11.2 milliún (féach an miondealú bliantúil thuas i dTábla 1) agus faoi chomhaontú margaíochta 2017 de mhéid nach mór d'údaráis do na Gearmáine a shuí fós (EUR 350 000 le haghaidh 2017 agus suas le EUR 1,2 milliún le haghaidh gach bliain ina dhiaidh sin).

Airteagal 3

1. Déanfaidh an Ghearmáin an chabhair dá dtagraítear in Airteagal 2 a aisghabháil ó na tairbhithe.

2. Saothrófar ús ar na suimeanna atá le haisghabháil ón dáta a cuireadh ar fáil do na dtairbhithe iad go dtí go ndéanfar na suimeanna a aisghabháil go hiarbhír.

3. Déanfar an t-ús a ríomh ar bhonn iolraithe i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún. ([90])

Airteagal 4

1. Beidh aisghabháil na cabhrach dá dtagraítear in Airteagal 2 láithreach agus éifeachtach..

2. Cinnteoidh an Ghearmáin go gcuirfear an Cinneadh seo chun feidhme laistigh de 4 mhí tar éis an dáta a thabharfar fógra faoin gCinneadh seo.

([90]) Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún an 21 Aibreán 2004 lena gcuirtear chun feidhme Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 140, 30.4.2004, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

Airteagal 5

1. Laistigh de 2 mhí tar éis fógra a thabhairt faoin gCinneadh seo, cuirfidh an Ghearmáin an fhaisnéis seo a leanas isteach:

(a) an méid iomlán (príomhshuim agus ús gnóthaithe) atá le haisghabháil ó na tairbhithe;

(b) cur síos mionsonraithe ar na bearta a rinneadh cheana féin agus atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh;

(c) doiciméid ina dtaispeántar gur ordaíodh do na tairbhithe an chabhair a aisíoc.

2. Coinneoidh an Ghearmáin an Coimisiún ar an eolas faoi dhul chun cinn na mbeart náisiúnta arna nglacadh chun an Cinneadh seo a chur chun feidhme go dtí go gcuirfear aisghabháil na cabhrach dá dtagraítear in Airteagal 2 i gcrích. Cuirfidh sí isteach láithreach, ar iarraidh shimplí ón gCoimisiún, faisnéis maidir leis na bearta a rinneadh cheana féin agus atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh. Soláthróidh sí faisnéis mhionsonraithe freisin maidir leis na méideanna cabhrach agus úis ghnóthaithe a gnóthaíodh ó na tairbhithe cheana féin.

Airteagal 6

Is chuig an Bundesrepublik Deutschland a dhírítear an Cinneadh seo.

Féadfaidh an Coimisiún na méideanna cabhrach agus úis aisghabhála arna ngnóthú agus an cinneadh seo á chur i bhfeidhm a fhoilsiú, gan dochar d'Airteagal 30 de Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589 ón gComhairle.

Má tá faisnéis rúnda sa Chinneadh nár cheart a fhoilsiú, cuir an Coimisiún ar an eolas faoi sin laistigh de 15 lá oibre ón dáta a fhaightear é. Mura bhfaigheann an Coimisiún iarraidh réasúnaithe faoin sprioc-am sin, measfar go gcomhaontaíonn tú le foilsiú théacs iomlán an chinnidh. Ba cheart d'iarraidh lena sonrófar an fhaisnéis ábhartha a sheoladh go leictreonach chuig an seoladh seo a leanas:

An Coimisiún Eorpach
Ard-Stiúrthóireacht na hIomaíochta
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/An Bhruiséil
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 9 Meán Fómhair 2024.

Thar ceann an Choimisiúin
Margrethe VESTAGER
Leas-Uachtarán Feidhmiúcháin