Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea

L 3

Volum 61

Edizzjoni bil-Malti

Leġiżlazzjoni

6 ta' Jannar 2018

Werrej

II *Atti mhux leġiżlattivi*

DEĊIŻJONIJIET

★ **Deċiżjoni (UE) 2018/6 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-12 ta' Diċembru 2017 dwar il-mobilizzazzjoni tal-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni wara applikazzjoni mill-Greċja — EGF/2017/003 GR/Attica retail** ... 1

★ **Deċiżjoni (UE) 2018/7 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-12 ta' Diċembru 2017 dwar il-mobilizzazzjoni tal-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni wara applikazzjoni ppreżentata mill-Finlandja — EGF/2017/005 FI/Retail** ... 3

★ **Deċiżjoni (UE) 2018/8 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-12 ta' Diċembru 2017 dwar il-mobilizzazzjoni tal-Istrument ta' Flessibbiltà għall-finanzjament ta' miżuri baġitarji immedjati biex jiġu indirizzati it-theddidiet kontinwi tal-migrazzjoni, tad-dħul tar-rifuġjati u tas-sigurtà** 5

★ **Deċiżjoni (UE) 2018/9 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-12 ta' Diċembru 2017 li temenda d-Deċiżjoni (UE) 2017/344 dwar il-mobilizzazzjoni tal-Marġini ta' Kontinġenza fl-2017** ... 7

★ **Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2018/10 tal-20 ta' Frar 2014 dwar l-għajnuna mill-istat SA.18855 - C 5/08 (ex NN 58/07) — Id-Danimarka — Il-Ftehimiet tal-1999 bejn l-Ajruport ta' Aarhus u Ryanair** *(notifikata bid-dokument C(2014) 871)* [1] ... 9

★ **Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2018/11 tal-5 ta' Jannar 2018 li tikkonċerna ċerti miżuri interim ta' protezzjoni marbuta mad-deni Afrikan tal-ħnieżer fil-Polonja** *(notifikata bid-dokument C(2018) 59)* [1] ... 24

[1] Test b'rilevanza għaż-ŻEE.

MT

L-Atti b'titoli b'tipa ċara relatati mal-ġestjoni ta' kuljum ta' affarijiet agrikoli, u li ġeneralment huma validi għal perjodu limitat.

It-titoli tal-atti l-oħra kollha huma stampati b'tipa skura u mmarkati b'asterisk quddiemhom.

II

(Atti mhux leġiżlattivi)

DEĊIŻJONIJIET

DEĊIŻJONI (UE) 2018/6 TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

tat-12 ta' Diċembru 2017

dwar il-mobilizzazzjoni tal-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni wara applikazzjoni mill-Greċja — EGF/2017/003 GR/Attica retail

IL-PARLAMENT EWROPEW U L-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidraw it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea,

Wara li kkunsidraw ir-Regolament (UE) Nru 1309/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Diċembru 2013 dwar il-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni (2014-2020) u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 1927/2006 ([1]), u b'mod partikolari l-Artikolu 15(4) tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-Ftehim Interistituzzjonali tat-2 ta' Diċembru 2013 bejn il-Parlament Ewropew, il-Kunsill u l-Kummissjoni dwar dixxiplina baġitarja, dwar kooperazzjoni f'materji ta' baġit u dwar ġestjoni finanzjarja tajba ([2]), u b'mod partikolari l-punt 13 tiegħu,

Wara li kkunsidra l-proposta tal-Kummissjoni Ewropea,

Billi:

(1) Il-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni (minn hawn 'il quddiem "FEG") għandu l-iskop li jagħti appoġġ lill-ħaddiema li jkunu ngħataw is-sensja u lill-persuni li kienu jaħdmu għal rashom u kellhom iwaqqfu l-attività tagħhom minħabba bidliet strutturali kbar fix-xejriet tal-kummerċ dinji bħala riżultat tal-globalizzazzjoni, bħala riżultat tal-kontinwazzjoni tal-kriżi finanzjarja u ekonomika globali, jew bħala riżultat ta' kriżi finanzjarja u ekonomika globali ġdida, u li jassistihom fir-riintegrazzjoni tagħhom fis-suq tax-xogħol.

(2) Il-FEG ma jridx jaqbeż ammont annwali massimu ta' EUR 150 miljun (prezzijiet tal-2011), kif previst fl-Artikolu 12 tar-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 ([3]).

(3) Fit-13 ta' April 2017, il-Greċja ppreżentat l-applikazzjoni għall-mobilizzazzjoni tal-FEG, fir-rigward tas-sensji f'9 impriżi li joperaw fis-settur tal-bejgħ bl-imnut fir-reġjuni li ġejjin: Attica, il-Maċedonja tal-Lvant, Traċja, il-Maċedonja Ċentrali, il-Maċedonja tal-Punent, Epirus, Tessalija, il-Greċja tal-Punent, tal-Greċja Ċentrali, Peloponnese, in-Nofsinhar tal-Eġew u Kreta fil-Greċja. Din ġiet issupplimentata b'informazzjoni addizzjonali pprovduta skont l-Artikolu 8(3) tar-Regolament (UE) Nru 1309/2013. Din l-applikazzjoni tikkonforma mar-rekwiżiti għad-determinazzjoni ta' kontribuzzjoni finanzjarja mill-FEG kif stabbilit fl-Artikolu 13 tar-Regolament (UE) Nru 1309/2013.

(4) Skont l-Artikolu 4(2) tar-Regolament (UE) Nru 1309/2013, l-applikazzjoni mill-Greċja titqies ammissibbli peress li s-sensji għandhom impatt serju fuq l-impjiegi u l-ekonomija lokali, reġjonali jew nazzjonali.

(5) Għalhekk, il-FEG għandu jiġi mobilizzat sabiex jipprovdi kontribuzzjoni finanzjarja li tammonta għal EUR 2 949 150 fir-rigward tal-applikazzjoni mressqa mill-Greċja.

([1]) ĠU L 347, 20.12.2013, p. 855.
([2]) ĠU C 373, 20.12.2013, p. 1.
([3]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 tat-2 ta' Diċembru 2013 li jistabbilixxi l-qafas finanzjarju pluriennali għas-snin 2014-2020 (ĠU L 347, 20.12.2013, p. 884).

(6) Sabiex iż-żmien li jittieħed għall-mobilizzazzjoni tal-FEG jitnaqqas kemm jista' jkun, jenħtieġ li din id-deċiżjoni tidħol fis-seħħ mid-data tal-adozzjoni tagħha,

ADOTTAW DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Għall-baġit ġenerali tal-Unjoni stabbilit għas-sena finanzjarja 2017, il-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni għandu jiġi mobilizzat biex jipprovdi s-somma ta' EUR 2 949 150 f'approprjazzjonijiet ta' impenn u ta' pagament.

Artikolu 2

Din id-Deċiżjoni għandha tidħol fis-seħħ fil-jum tal-pubblikazzjoni tagħha f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Din id-deċiżjoni għandha tapplika mit-12 ta' Diċembru 2017.

Magħmula fi Brussel, it-12 ta' Diċembru 2017.

Għall-Parlament Ewropew
Il-President
A. TAJANI

Għall-Kunsill
Il-President
K. SIMSON

DEĊIŻJONI (UE) 2018/7 TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

tat-12 ta' Diċembru 2017

dwar il-mobilizzazzjoni tal-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni wara applikazzjoni ppreżentata mill-Finlandja — EGF/2017/005 FI/Retail

IL-PARLAMENT EWROPEW U L-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidraw it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea,

Wara li kkunsidraw ir-Regolament (UE) Nru 1309/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Diċembru 2013 dwar il-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni (2014-2020) u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 1927/2006 ([1]), u b'mod partikolari l-Artikolu 15(4) tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-Ftehim Interistituzzjonali tat-2 ta' Diċembru 2013 bejn il-Parlament Ewropew, il-Kunsill u l-Kummissjoni dwar dixxiplina baġitarja, dwar kooperazzjoni f'materji ta' baġit u dwar ġestjoni finanzjarja tajba ([2]), u b'mod partikolari l-punt 13 tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-proposta tal-Kummissjoni Ewropea,

Billi:

(1) Il-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni (minn hawn 'il quddiem "FEG") għandu l-iskop li jagħti appoġġ lill-ħaddiema li jkunu ngħataw is-sensja u lill-persuni li kienu jaħdmu għal rashom u kellhom iwaqqfu l-attività tagħhom minħabba bidliet strutturali kbar fl-andament kummerċjali dinji bħala riżultat tal-globalizzazzjoni, bħala riżultat tal-kontinwazzjoni tal-kriżi finanzjarja u ekonomika globali, jew bħala riżultat ta' kriżi finanzjarja u ekonomika globali ġdida, u li jassistihom fir-reintegrazzjoni tagħhom fis-suq tax-xogħol.

(2) Il-FEG ma jridx jaqbeż ammont annwali massimu ta' EUR 150 miljun (prezzijiet tal-2011), kif previst fl-Artikolu 12 tar-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 ([3]).

(3) Fit-12 ta' Ġunju 2017, il-Finlandja ppreżentat l-applikazzjoni għall-mobilizzazzjoni tal-FEG, fir-rigward tas-sensji fi tliet impriżi li joperaw fis-settur tal-bejgħ bl-imnut fir-reġjuni li ġejjin: Länsi Suomi (il-Finlandja tal-Punent), Helsinki-Uusimaa, Etelä-Suomi (il-Finlandja tan-Nofsinhar) u Pohjois- ja Itä-Suomi (il-Finlandja tat-Tramuntana u tal-Lvant) fil-Finlandja. Din ġiet issupplimentata b'informazzjoni addizzjonali mogħtija skont l-Artikolu 8(3) tar-Regolament (UE) Nru 1309/2013. Dik l-applikazzjoni tikkonforma mar-rekwiżiti għad-determinazzjoni ta' kontribuzzjoni finanzjarja mill-FEG, kif stabbilit fl-Artikolu 13 tar-Regolament (UE) Nru 1309/2013.

(4) Għaldaqstant, jenħtieġ li l-FEG jiġi mobilizzat sabiex jagħti kontribuzzjoni finanzjarja li tammonta għal EUR 2 499 360 għall-applikazzjoni ppreżentata mill-Finlandja.

(5) Sabiex iż-żmien li jittieħed għall-mobilizzazzjoni tal-FEG jitnaqqas kemm jista' jkun, jenħtieġ li din id-deċiżjoni tidħol fis-seħħ mid-data tal-adozzjoni tagħha,

ADOTTAW DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Għall-baġit ġenerali tal-Unjoni stabbilit għas-sena finanzjarja 2017, il-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni għandu jiġi mobilizzat biex jipprovdi s-somma ta' EUR 2 499 360 f'approprjazzjonijiet ta' impenn u ta' pagament.

([1]) ĠU L 347, 20.12.2013, p. 855.
([2]) ĠU C 373, 20.12.2013, p. 1.
([3]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 tat-2 ta' Diċembru 2013 li jistabbilixxi l-qafas finanzjarju pluriennali għas-snin 2014-2020 (ĠU L 347, 20.12.2013, p. 884).

Artikolu 2

Din id-deċiżjoni għandha tidħol fis-seħħ fil-jum tal-pubblikazzjoni tagħha f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Din id-deċiżjoni għandha tapplika mit-12 ta' Diċembru 2017.

Magħmula fi Brussel, 12 ta' Diċembru 2017,

Għall-Parlament Ewropew	*Għall-Kunsill*
Il-President	*Il-President*
A. TAJANI	K. SIMSON

DEĊIŻJONI (UE) 2018/8 TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

tat-12 ta' Diċembru 2017

dwar il-mobilizzazzjoni tal-Istrument ta' Flessibbiltà għall-finanzjament ta' miżuri baġitarji immedjati biex jiġu indirizzati it-theddidiet kontinwi tal-migrazzjoni, tad-dħul tar-rifuġjati u tas-sigurtà

IL-PARLAMENT EWROPEW U L-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidraw it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea,

Wara li kkunsidraw il-Ftehim Interistituzzjonali tat-2 ta' Diċembru 2013 bejn il-Parlament Ewropew, il-Kunsill u l-Kummissjoni dwar dixxiplina baġitarja, dwar kooperazzjoni f'materji ta' baġit u dwar ġestjoni finanzjarja tajba ([1]), u b'mod partikolari l-punt 12 tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-proposta mill-Kummissjoni Ewropea,

Billi:

(1) L-Istrument ta' Flessibbiltà huwa maħsub biex jippermetti l-finanzjament ta' nefqa identifikata b'mod ċar li ma setgħetx tiġi ffinanzjata fil-limiti disponibbli ta' intestatura jew intestaturi oħra.

(2) Il-limitu massimu fuq l-ammont annwali disponibbli għall-Istrument ta' Flessibilità huwa ta' EUR 600 000 000 (prezzijiet tal-2011), kif stabbilit fl-Artikolu 11 tar-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 ([2]).

(3) Sabiex jiġu indirizzati l-isfidi kontinwi tal-migrazzjoni, id-dħul ta' refuġjati u theddid għas-sigurtà, huwa meħtieġ li jiġu mmobilizzati ammonti addizzjonali sinifikanti għall-finanzjament ta' tali miżuri bħala kwistjoni ta' urġenza.

(4) Wara li eżaminaw il-possibilitajiet kollha għar-riallokazzjoni tal-approprjazzjonijiet taħt il-limitu massimu tan-nefqa għall-Intestatura 3 (*Sigurtà u ċittadinanza*), huwa meħtieġ li jiġi mmobilizzat l-Istrument ta' Flessibilità biex jissupplimenta l-finanzjament disponibbli fil-baġit ġenerali tal-Unjoni għas-sena finanzjarja 2018, lil hinn mil-limiti massimi tal-Intestatura 3 bi EUR 837 241 199 biex jiġu ffinanzjati miżuri fil-qasam tal-migrazzjoni, tar-rifuġjati u tas-sigurtà. Dan l-ammont jinkludi l-ammonti li skadew fis-snin preċedenti tal-Fond ta' Solidarjetà tal-Unjoni Ewropea u l-Fond Ewropew ta' Aġġustament għall-Globalizzazzjoni u li saru disponibbli għall-Istrument ta' Flessibbiltà f'konformità mat-tieni subparagrafu tal-Artikolu 11(1) tar-Regolament (UE, Euratom) Nru 1311/2013.

(5) Abbażi tal-profil tal-pagament mistenni, l-approprjazzjonijiet ta' pagament li jikkorrispondu għall-mobilizzazzjoni tal-Istrument ta' Flessibilità jenħtieġ li jiġu mqassma matul diversi snin ta' finanzjament.

(6) Sabiex ikun permess l-użu malajr tal-fondi, jenħtieġ li din id-Deċiżjoni tapplika mill-bidu tas-sena finanzjarja 2018.

ADOTTAW DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

1. Għall-baġit ġenerali tal-Unjoni għas-sena finanzjarja 2018, l-Istrument ta' Flessibilità għandu jintuża biex jipprovdi s-somma ta' EUR 837 241 199 f'approprjazzjonijiet ta' impenn fl-Intestatura 3 (*Sigurtà u Ċittadinanza*).

L-ammont imsemmi fl-ewwel subparagrafu għandu jintuża biex jiffinanzja miżuri biex jiġu indirizzati l-isfidi kontinwi tal-migrazzjoni, id-dħul ta' refuġjati u t-theddid għas-sigurtà.

([1]) ĠU C 373, 20.12.2013, p. 1.
([2]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 tat-2 ta' Diċembru 2013 li jistabbilixxi l-qafas finanzjarju pluriennali għas-snin 2014-2020 (ĠU L 347, 20.12.2013, p. 884).

2. Abbażi tal-profil tal-pagament mistenni, l-istima tat-tqassim tal-approprjazzjonijiet ta' pagament li jikkorrispondu għall-mobilizzazzjoni tal-Istrument ta' Flessibbiltà għandha tkun kif ġej:

(a) EUR 464 039 631 fl-2018;

(b) EUR 212 683 883 fl-2019;

(c) EUR 126 354 910 fl-2020;

(d) EUR 34 162 775 fl-2021.

L-ammonti speċifiċi ta' approprjazzjonijiet ta' impenn għal kull sena finanzjarja għandhom jiġu awtorizzati f'konformità mal-proċedura baġitarja annwali.

Artikolu 2

Din id-Deċiżjoni għandha tidħol fis-seħħ fil-jum tal-pubblikazzjoni tagħha f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Għandha tapplika mill-1 ta' Jannar 2018.

Magħmula fi Brussel, it-12 ta' Diċembru 2017.

Għall-Parlament Ewropew	*Għall-Kunsill*
Il-President	*Il-President*
A. TAJANI	K. SIMSON

DEĊIŻJONI (UE) 2018/9 TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

tat-12 ta' Diċembru 2017

li temenda d-Deċiżjoni (UE) 2017/344 dwar il-mobilizzazzjoni tal-Marġini ta' Kontinġenza fl-2017

IL-PARLAMENT EWROPEW U L-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidraw it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea,

Wara li kkunsidraw il-Ftehim Interistituzzjonali tat-2 ta' Diċembru 2013 bejn il-Parlament Ewropew, il-Kunsill u l-Kummissjoni dwar dixxiplina baġitarja, dwar kooperazzjoni f'materji ta' baġit u dwar ġestjoni finanzjarja tajba ([1]), u b'mod partikolari l-punt 14, it-tieni subparagrafu tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-proposta mill-Kummissjoni Ewropea,

Billi:

(1) L-Artikolu 13 tar-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 ([2]) stabbilixxa Marġini ta' Kontinġenza sal-livell ta' 0,03 % tal-Introjtu Nazzjonali Gross tal-Unjoni.

(2) F'konformità mal-Artikolu 6 ta' dan ir-Regolament, il-Kummissjoni kkalkulat l-ammont assolut tal-Marġini ta' Kontinġenża għall-2017 ([3]).

(3) Il-Parlament Ewropew u l-Kunsill immobilizzaw il-Marġini ta' Kontinġenza fl-2017 li jippermetti l-finanzjament 'il fuq mil-livelli limiti ta' impenn ta' EUR 1 906 150 960, li minnhom EUR 1 1176 030 960 għall-Intestatura 3 *(Sigurtà u ċittadinanza)*.

(4) Il-baġit għall-2018 jirrikjedi żieda fil-flessibbiltà u għalhekk it-tpaċija tal-Marġini ta' Kontinġenza immobilizzat fl-2017 hu aġġustat biex inaqqas l-ammont ta' tpaċija fl-Intestatura 5 fl-2018 u jintroduċi kumpens korrispondenti fl-Intestatura 5 fl-2020,

ADOTTAW DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

L-Artikolu 2 tad-Deċiżjoni (UE) 2017/344 dwar il-mobilizzazzjoni tal-Marġni ta' Kontinġenza fl-2017 ([4]) hu emendat kif ġej:

(a) fis-sentenza introduttorja "2019" hi mibdula b'"2020";

(b) il-punt (b) huwa sostitwit b'dan li ġej:

"(b) 2018: Intestatura 5 (Amministrazzjoni): EUR 318 000 000;";

(c) għandu jiżdied il-punt (d) li ġej:

"(d) 2020: Intestatura 5 (Amministrazzjoni): EUR 252 000 000.".

([1]) ĠU C 373, 20.12.2013, p. 1.
([2]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE, Euratom) Nru 1311/2013 tat-2 ta' Diċembru 2013 li jistipula l-qafas finanzjarju pluriennali għas-snin 2014-2020 (ĠU L 347, 20.12.2013, p. 884).
([3]) Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Kunsill u lill-Parlament Ewropew tat-30 ta' Ġunju 2016 dwar aġġustament tekniku tal-qafas finanzjarju għas-sena 2017 f'konformità mal-varjazzjonijiet tal-ING (COM(2016) 311).
([4]) ĠU L 50, 28.2.2017, p. 57.

Artikolu 2

Din id-Deċiżjoni għandha tidħol fis-seħħ fil-jum tal-pubblikazzjoni tagħha f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Magħmul fi Brussell, it-12 ta' Diċembru 2017.

Għall-Parlament Ewropew
Il-President
A. TAJANI

Għall-Kunsill
Il-President
K. SIMSON

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2018/10

tal-20 ta' Frar 2014

dwar l-għajnuna mill-istat SA.18855 - C 5/08 (ex NN 58/07) — Id-Danimarka

Il-Ftehimiet tal-1999 bejn l-Ajruport ta' Aarhus u Ryanair

(notifikata bid-dokument C(2014) 871)

(It-test Daniż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 108(2) tiegħu,

Wara li kkunsidrat il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 62(1)(a) tiegħu,

Wara li stiednet lill-partijiet l-oħra interessati jippreżentaw il-kummenti tagħhom skont id-dispożizzjoni(jiet) imsemmija hawn fuq ([1]),

Billi:

1. PROĊEDURA

(1) Fi Frar 2005, il-Kummissjoni rċeviet ilment mingħand SAS Group ("SAS"). Fost affarijiet oħrajn, SAS allega li Aarhus Airport Ltd/Aarhus Lufthavn A/S ("l-ajruport ta' Aarhus") ta sussidji illegali lil Ryanair. Allegatament, is-sussidji kienu jikkonsistu f'tariffi tal-ajruport u tas-servizzi fuq l-art imraħħsin mogħtijin lil Ryanair.

(2) Il-Kummissjoni talbet lid-Danimarka tipprovdi aktar informazzjoni b'rabta mal-ilment permezz tal-ittri tat-2 ta' Marzu 2005 u tal-20 ta' Mejju 2006. Id-Danimarka wieġbet permezz ta' ittri bid-dati tat-18 ta' Mejju 2005 u l-11 ta' Lulju 2006.

(3) Permezz ta' ittra bid-data tat-30 ta' Jannar 2008, il-Kummissjoni infurmat lid-Danimarka li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura stabbilita fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (TFUE) ([2]) ("id-deċiżjoni tal-ftuħ") fir-rigward tal-Ftehim bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair. Id-Danimarka pprovdiet il-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ nhar it-30 ta' Mejju 2008.

(4) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tagħti bidu għall-proċedura ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([3]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati sabiex jgħaddu l-kummenti tagħhom fi żmien xahar mid-data tal-pubblikazzjoni.

(5) Il-Kummissjoni rċeviet ukoll kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ mingħand tliet partijiet interessati. SAS, Ryanair u l-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej ippreżentaw kummenti fis-16 ta' Ġunju 2008, fid-29 ta' Mejju 2008 u fl-4 ta' Lulju 2008 rispettivament. Bagħtet dawn il-kummenti lid-Danimarka permezz ta' ittra bid-data tas-17 ta' Lulju 2008. Id-Danimarka ngħatat l-opportunità li twieġeb għalihom fi żmien xahar. Id-Danimarka bagħtet il-kummenti tagħha permezz ta' ittra bid-data tad-29 ta' Settembru 2008.

(6) Permezz ta' ittra bid-data tal-25 ta' Marzu 2011, il-Kummissjoni talbet għal aktar informazzjoni. Id-Danimarka wieġbet permezz ta' ittra bid-data tat-28 ta' Marzu 2011. Permezz ta' ittra bid-data tat-8 ta' April 2011, il-Kummissjoni talbet lil Ryanair tipprovdi aktar informazzjoni. Ryanair wieġbet permezz ta' ittra bid-data tal-15 ta' Lulju 2011. L-osservazzjonijiet ta' Ryanair ingħaddew lid-Danimarka permezz ta' ittra bid-data tal-5 ta' Awwissu 2011. Id-Danimarka pprovdiet aktar informazzjoni permezz ta' ittri bid-dati tat-8 ta' Settembru 2011 u t-22 ta' Settembru 2011, it-12 ta' April 2012 u t-22 ta' Mejju 2012.

([1]) ĠU C 109, 30.4.2008, p. 15.

([2]) B'effett mill-1 ta' Diċembru 2009, l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE saru l-Artikoli 107 u 108, rispettivament, tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (TFUE). Iż-żewġ settijiet ta' Artikoli huma, fis-sustanza tagħhom, identiċi. Għall-finijiet ta' din id-Deċiżjoni, ir-referenzi għall-Artikoli 107 u 108 TFUE għandhom jinftiehmu bħala referenzi għall-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE, fejn xieraq. It-TFUE introduċa wkoll ċerti bidliet fit-terminoloġija, bħas-sostituzzjoni ta' "Komunità" b'"Unjoni" u "suq komuni" b'"suq intern". It-terminoloġija tat-TFUE sejra tintuża tul din id-Deċiżjoni kollha.

([3]) ĠU C 109, 30.4.2008, p. 15.

2. DESKRIZZJONI DETTALJATA TAL-MIŻURA

2.1. **Sfond għall-investigazzjoni**

(7) L-ajruport ta' Aarhus jinsab f'Tirstrup, 36 km fil-Grigal tal-Belt ta' Aarhus fid-Danimarka. L-ajruport ta' Aarhus, is-sid u l-operatur tal-ajruport, huwa Kumpannija b'Responsabbiltà Limitata bi sjieda 100 % pubblika ([1]).

(8) L-ajruport huwa wieħed minn sitt ajruporti reġjonali li jservu lis-suq ta' Jutland b'popolazzjoni ta' madwar 2,5 miljun abitant. Għal madwar 25 % tal-popolazzjoni ta' Jutland, l-ajruport ta' Aarhus huwa l-eqreb wieħed. L-ikbar ajruport tar-reġjun ta' Jutland huwa l-ajruport ta' Billund, li jinsab 140 km 'il bogħod (~ siegħa u 35 minuta vvjaġġar bil-karozza). L-ajruport ta' Aarhus huwa t-tieni l-ikbar ajruport tar-reġjun ta' Jutland, wara l-ajruport ta' Billund, u jservi primarjament lil SAS (~ 48 % tal-passiġġieri) u Ryanair (~34,7 % tal-passiġġieri).

(9) L-ajruport ta' Aarhus jiflaħ jieħu madwar miljun passiġġier fis-sena. L-użu laħaq l-ogħla livelli fl-1996, meta kien hemm iktar minn 800 000 passiġġier jużaw l-ajruport. Fl-1996 infetaħ il-Pont tal-Great Belt li għaqqad il-gżejjer ta' Funen u Zealand u naqqas il-ħin tal-ivvjaġġar fuq l-art bejn Jutland u Copenhagen. Il-Pont tal-Great Belt ta lill-vjaġġaturi l-alternattiva li jmorru minn Aarhus lejn Copenhagen bil-karozza. Wara li nfetaħ il-pont fl-1996, l-għadd ta' passiġġieri fl-ajruport ta' Aarhus beda jonqos għal madwar 600 000 fis-sena. Fl-1999, il-grupp SAS għalaq ir-rotta tiegħu minn Aarhus għal Londra. Fl-istess sena ġew konklużi l-ftehimiet bejn Ryanair u l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair bdiet topera rotta lejn Londra-Stansted ta' kuljum. It-tabella li ġejja tiġbor fil-qosor l-iżvilupp tal-passiġġieri fl-ajruport ta' Aarhus mill-1995 sal-2012:

Tabella 1

Żvilupp tal-passiġġieri f'AAR 1995 – 2012

Passiġġieri attwali fl-1995–2012									
Sena	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Passiġġieri (f'eluf)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Sena	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passiġġieri (f'eluf)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. **Il-miżuri investigati u l-valutazzjoni inizjali tal-Kummissjoni**

(10) Id-deċiżjoni tal-ftuħ hija marbuta mal-ftehimiet li kkonkludew Ryanair u l-ajruport ta' Aarhus fl-1999. Għalhekk, din id-deċiżjoni hija mingħajr ħsara għal kwalunkwe emenda jew sostituzzjoni tal-ftehimiet tal-1999 jew xi ftehim komplimentari konkluż warajhom.

(11) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni qajmet il-kwistjoni ta' jekk l-ajruport ta' Aarhus aġixxiex bħala operatur f'ekonomija tas-suq meta kkonkluda l-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair. B'mod partikolari, il-Kummisjoni qajmet il-kwistjoni ta' jekk il-livell ta' tariffi tal-ajruport u t-tnaqqisiet sussegwenti u l-appoġġ fil-kummerċjalizzazzjoni offrut lil Ryanair mill-ajruport jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat.

(12) Il-Kummissjoni esprimiet dubji b'mod partikolari fuq jekk id-differenzazzjoni tat-tariffi tal-ajruport applikati fl-ajruport ta' Aarhus kinitx ibbażata fuq dħul inkrementali u kostijiet inkrementali, jiġifieri dħul u kostijiet li ġġib magħha l-attività ta' Ryanair fl-ajruport. Barra minn hekk, id-Danimarka ma pprovditx lill-Kummissjoni bil-kopja tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair jew bil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju li jevalwa l-profittabilità ta' dawn għall-ajruport ta' Aarhus. B'hekk, fid-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha, il-Kummissjoni esprimiet dubji dwar jekk l-imġiba tal-ajruport ta' Aarhus kinitx iggwidata minn prospetti ta' profittabilità fit-tul. Għaldaqstant, ma setax jiġi eskluż li l-ftehimiet tal-1999 taw lil Ryanair vantaġġ li ma kinitx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

([1]) L-operatur tal-ajruport huwa proprjetà tal-muniċipalitajiet/kontej li ġejjin: Il-Muniċipalità ta' Århus (64,60 %), il-Muniċipalità ta' Randers (16,70 %), il-Muniċipalità ta' Grenå (4,80 %), il-Muniċipalità ta' Ebeltoft (3,00 %), u l-Kontea ta' Århus (10,90 %).

(13) Il-Kummissjoni esprimiet dubji fuq kemm l-għajnuna tista' tiġi ddikjarata kompatibbli fuq il-bażi tal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni esprimiet dubji partikolari fuq kemm ġew issodisfati l-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà kif stipulati fil-Linji Gwida tal-2005 għall-Avjazzjoni ([1]) f'dan il-każ.

3. **KUMMENTI TAD-DANIMARKA**

3.1. **Il-proċess ta' teħid ta' deċiżjonijiet li wassal għall-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair**

(14) L-ewwel id-Danimarka tissottometti l-osservazzjonijiet tagħha lill-Kummissjoni rigward in-nuqqas ta' imputabbiltà tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair lil dak l-Istat Membru.

(15) Id-Danimarka tiddikjara li l-ftehimiet tal-1999 ġew konklużi bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair u mhumiex imputabbli għal xi awtorità pubblika. Id-Danimarka tindika li la dak l-Istat Membru u lanqas xi awtorità pubblika oħra ma kienu involuti fin-negozjati tal-ftehimiet.

(16) Id-Danimarka tiċċara li skont l-ajruport ta' Aarhus, in-negozjati preliminari bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair kienu diġà nbdew fil-bidu tal-1998. Id-Danimarka tiċċara wkoll li dawn in-negozjati kienu sospiżi b'mod temporanju fir-rebbiegħa tal-1999, għaliex il-partijiet ma setgħux jilħqu ftehim.

(17) Id-Danimarka tiddikjara wkoll li f'Ġunju tal-1999, SAS ħabbar li kien sejjer jagħlaq ir-rotta Aarhus-Londra minn tmiem Ottubru tal-1999. F'dan ir-rigward, id-Danimarka tindika li matul is-sajf tal-1999 issoktaw in-negozjati bejn Ryanair u l-ajruport ta' Aarhus, irrappreżentat mid-direttur tiegħu responsabbli għas-sħubijiet ultilitarji.

(18) Fir-rigward tan-negozjati tal-ftehimiet tal-1999, id-Danimarka tiċċara li l-ftehimiet tal-1999 kienu nnegozjati direttament mid-direttur tal-ajruport u s-sidien pubbliċi la ppproponew u lanqas ma approvaw il-kundizzjonijiet inklużi fil-ftehimiet. Skont id-Danimarka, id-direttur li nnegozja l-ftehimiet, inklużi l-iskontijiet ipprovduti, la daħal f'kuntatt mal-bord tad-diretturi u lanqas ma' xi awtorità lokali oħra.

(19) Id-Danimarka tiċċara wkoll li l-ftehimiet tal-1999 kienu ffirmati direttament mid-direttur tal-ajruport li kien qiegħed jinnegozja l-ftehimiet. Id-Danimarka tispjega wkoll li l-ftehimiet tal-1999 ma kinux sottomessi għall-approvazzjoni lill-awtoritajiet tal-avjazzjoni ċivili tad-Danimarka, u lanqas it-tariffi tal-ajruport approvati mid-Danimarka fil-forma ta' skeda tat-tariffi jew mod ieħor.

(20) Sabiex issostni dawn id-dikjarazzjonijiet (ara l-premessi 15 sa 19), id-Danimarka pprovdiet kopja tal-minuti tal-laqgħat tal-bord mar-rappreżentanti tal-awtoritajiet lokali kif ukoll minuti tal-laqgħat ġenerali annwali.

(21) B'konsegwenza ta' dan, id-Danimarka hija tal-fehma li la l-azzjonisti tal-ajruport, u lanqas l-awtoritajiet tal-avjazzjoni ċivili ma kienu involuti b'mod dirett jew indirett fin-negozjati tal-ftehimiet tal-1999 ta' Ryanair. B'hekk, fil-fehma tad-Danimarka, dawn il-ftehimiet mhumiex imputabbli lil dak l-Istat Membru. Peress li waħda mill-kundizzjonijiet kumulattivi għall-kunċett ta' għajnuna mill-Istat mhijiex irrispettata, id-Danimarka hija tal-fehma li l-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat.

3.2. **Il-ftehimiet tal-1999 bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair**

(22) Id-Danimarka pprovdiet kopja taż-żewġ ftehimiet konklużi bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair fl-1999 u kjarifiki oħrajn.

Il-ftehim ewlieni tal-1999

(23) Id-Danimarka tiċċara li fit-2 ta' Novembru 1999, l-ajruport ta' Aarhus daħal fi ftehim ma' Ryanair ("il-ftehim ewlieni"). Id-Danimarka tiċċara wkoll li l-pjan kien li l-ftehim jibqa' fis-seħħ sal-31 ta' Ottubru 2009 (jiġifieri għal perjodu ta' għaxar snin).

([1]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni, Linji gwida tal-Komunità dwar l-iffinanzjar tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (ĠU C 312, 9.12.2005, p. 1).

(24) Id-Danimarka tiddikjara li l-ftehim ewlieni obbliga lil Ryanair twettaq tal-inqas […] ([1]) operazzjoni mill-ajruport ta' Aarhus lejn Londra Stansted b'inġenju tal-ajru tat-tip B737 (b'permess li jitnaqqas is-servizz fil-festi pubbliċi biss, bħal fil-Milied, fl-Ewwel tas-Sena u fl-Għid). Id-Danimarka tiċċara li, skont il-ftehim ewlieni, Ryanair kienet obbligata tiġġenera tal-inqas […] passiġġier fis-sena fl-ajruport ta' Aarhus bejn l-1 ta' Jannar 2001 u l-31 ta' Diċembru 2001.

(25) Fir-rigward tat-tariffi li kellha tħallas Ryanair, id-Danimarka tispjega li, skont il-ftehim ewlieni, Ryanair kienet obbligata tħallas lill-ajruport ta' Aarhus it-tariffi li ġejjin miġburin fil-qosor fit-Tabella 2.

Tabella 2

It-tariffi tal-ajruport li trid tħallas Ryanair lill-ajruport ta' Aarhus skont il-ftehim ewlieni konkluż fl-1999

It-tariffi tal-ajruport li trid tħallas Ryanair	(…)	(…)
Tariffa għall-illandjar/għat-tlugħ għal kull rotazzjoni (inkluż ħlas addizzjonali għall-istorbju u għall-kontroll tat-traffiku tal-ajru lokali)	DKK […]	
Tariffa għas-Servizz tal-Passiġġieri għal kull passiġġier tielaq	DKK […]	
Tariffa ta' billejl	Skont it-tariffa standard	
Tariffa għas-servizzi tal-passiġġieri u tar-rampa għal kull rotazzjoni	DKK […]	DKK […]

(26) Id-Danimarka tindika li skont il-ftehim ewlieni, l-ajruport ta' Aarhus kien obbligat jagħti lil Ryanair tnaqqis ta' DKK […] (għall-ewwel … snin, jiġifieri mill-…. sal-…), jew DKK […] (għall-aħħar […] snin, jiġifieri […]) fit-tariffa għas-servizzi tal-passiġġieri (dan ifisser skont ta' […] fuq it-tariffa applikabbli għas-servizzi tal-passiġġieri), jekk Ryanair tagħmel dħul nett ta' DKK […] jew inqas għal kull passiġġier bla ritorn fuq ir-rotta ta' Londra Stansted. Id-Danimarka tiċċara li dan kien il-każ mill-1999 'il quddiem.

Il-ftehim tal-kummerċjalizzazzjoni tal-1999

(27) Id-Danimarka tindika li dakinhar stess, fit-2 ta' Novembru 1999, Ryanair u l-ajruport ta' Aarhus ikkonkludew it-tieni ftehim ("il-ftehim tal-kummerċjalizzazzjoni").

(28) Id-Danimarka tispjega li l-ftehim tal-kummerċjalizzazzjoni obbliga lill-ajruport ta' Aarhus iħallas lil Ryanair:

i. ammont daqs […] imġarrbin minn Ryanair skont il-ftehim ewlieni u

ii. iż-żidiet kollha fil-livell tat-tariffa għas-servizzi tal-passiġġieri fl-ajruport ta' Aarhus ta' iktar minn DKK […] […] u iktar minn DKK […][…].

(29) Id-Danimarka tispjega wkoll li, skont il-ftehim tal-kummerċjalizzazzjoni, it-tnaqqis fit-tariffi tal-miżata għall-illandjar/it-tlugħ/ta' billejl tqies li huwa appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni. Id-Danimarka tiddikjara li l-ajruport ta' Aarhus ma kienx jaf x'kien l-iskop tal-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni mħallas iżda assuma li kien sabiex jaqsam il-kostijiet għar-rotta Aarhus/Londra-Stansted.

3.3. Applikazzjoni tal-Prinċipju ta' Operatur f'Ekonomija tas-Suq u s-selettività

(30) Rigward l-applikazzjoni tal-Prinċipju ta' Operatur f'Ekonomija tas-Suq ("MEOP"), id-Danimarka hija tal-fehma li l-Kummissjoni għandha tqabbel l-imġiba tal-ajruport ta' Aarhus mal-imġiba allegata ta' operatur privat iggwidat mill-prospetti ta' profittabilità fit-tul u t-tir ta' politika settorjali.

([1]) Din l-informazzjoni hija koperta bl-obbligu tas-sigriet professjonali msemmi fil-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni C(2003) 4582 tal-1 ta' Diċembru 2003 dwar is-sigriet professjonali f'deċiżjonijiet ta' għajnuna mill-Istat (ĠU C 297, 9.12.2003, p. 6).

(31) Id-Danimarka tiddikjara li l-profittabilità tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair trid tiġi vvalutata għad-durata sħiħa mistennija tal-ftehimiet inkwistjoni (dan ifisser perjodu ta' għaxar snin). Id-Danimarka tiddikjara li l-ftehimiet tal-1999 kellhom impatt pożittiv fuq il-finanzi tal-ajruport għall-perjodu bejn l-1999 u l-2009.

(32) Id-Danimarka tiċċara li, fi żmien il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair, l-ajruport ta' Aarhus kien qiegħed iħabbat wiċċu ma' dawn l-isfidi: L-ewwel nett, kien f'kompetizzjoni għal-linji tal-ajru u l-passiġġieri mal-ajruport ta' Billund li, bħala l-ikbar ajruport fir-reġjun ta' Jutland, kellu pożizzjoni kompetittiva iktar b'saħħitha. It-tieni nett, l-ajruport ta' Aarhus kien qiegħed jopera b'40 % biss mill-kapaċità tiegħu u diġà kien bata minn tnaqqis fil-passiġġieri, minn madwar 860 000 għal madwar 596 000 mill-1996 sal-1999, bi tnaqqis ulterjuri mistenni fis-snin li ġejjin. It-tielet nett, l-attività militari tal-ajruport, il-Bażi tal-Ajru ta' Tirstrup, kienet waqfet, u dan fisser li l-kostijiet netti annwali ta' Aarhus assoċjati mal-kontroll tat-traffiku tal-ajru, is-servizzi tat-tifi tan-nar u ta' salvataġġ, u s-servizzi tekniċi u ta' fuq l-art kienu żdiedu b'DKK 10-12-il miljun. Ir-raba' nett, fl-2004 kienet skedata li tinfetaħ awtostrada ġdida (jiġifieri l-awtostrada ta' Djursland) li tipprovdi ħolqa tat-trasport iktar veloċi u faċli ma' Tirstrup.

(33) Id-Danimarka tispjega wkoll li kien infetaħ il-Pont ta' Great Belt (li ta lill-vjaġġaturi l-għażla li jsuqu minn Aarhus għal Copenhagen) u kienet ingħalqet ir-rotta ta' SAS lejn Londra. Id-Danimarka tindika li l-ftuħ tal-Pont ta' Great Belt naqqas il-ħin tal-ivvjaġġar bejn Aarhus u Copenhagen minn madwar ħames sigħat għal madwar tliet sigħat għal mezzi alternattivi tat-trasport (karozza/ferrovija/mezz tat-trasport veloċi tul korp tal-ilma).

(34) Id-Danimarka tindika li f'dan il-kuntest (ara l-premessi 32 u 33), l-ajruport ta' Aarhus kellu jipprovdi inċentivi sabiex jattira klijenti ġodda u jimla l-kapaċità mhux utilizzata. Id-Danimarka tiċċara li d-direttur tal-ajruport ta' Aarhus stima li Ryanair kienet sejra tkun kapaċi tattira madwar […] passiġġier addizzjonali fis-sena lejn l-ajruport. Id-Danimarka tiddikjara li, fuq il-bażi ta' dawn il-previżjonijiet ta' passiġġieri, il-ftehimiet kienu mistennijin jiġġeneraw dħul nett ta' madwar DKK […] (EUR […]) fl-2001. Id-Danimarka tispjega li l-affidabbiltà tal-previżjonijiet tad-direttur kienet ikkonfermata mir-riżultati li nkisbu fil-prattika, bħal pereżempju fl-2001 id-dħul nett iġġenerat mill-ftehimiet tal-1999 kien ta' DKK […] (EUR […]). Id-Danimarka tisħaq li l-kostijiet kollha (bħal, pereżempju, il-kostijiet tal-kummerċjalizzazzjoni, tas-servizzi fuq l-art u oħrajn) imġarrbin mill-ajruport b'rabta mad-dħul fis-seħħ tal-ftehim ma' Ryanair huma ffinanzjati direttament mid-dħul iġġenerat minn dak il-ftehim. Barra minn hekk, id-Danimarka tiddikjara li d-dħul nett iġġenerat mill-ftehim jikkontribwixxi għall-profittabilità ġenerali tal-ajruport.

(35) Id-Danimarka tindika li l-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair ma kinux jeħtieġu li l-ajruport ta' Aarhus jagħmel xi investiment, għaliex l-ajruport kien qiegħed jopera f'40 % biss mill-kapaċità tiegħu. Id-Danimarka tiċċara li anki fir-rigward tal-kostijiet operatorji tal-ajruport ta' Aarhus, il-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair ipprovdew li l-persunal seta' jkopri sa 60 % mill-kapaċità, pereżempju l-persunal tas-servizzi fuq l-art diġà kien iffinanzjat minn dħul ieħor tal-ajruport.

(36) Fir-rigward tal-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni mħallas mill-ajruport ta' Aarhus lil Ryanair skont il-ftehim tal-kummerċjalizzazzjoni, id-Danimarka tindika li l-maniġment tal-ajruport kien qiegeħd jistenna li Ryanair tassisti lill-ajruport billi żżid l-espożizzjoni tiegħu. Id-Danimarka tiċċara wkoll li, fl-istess ħin, l-ajruport ta' Aarhus iddeċieda li jnaqqas l-attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni l-oħrajn tiegħu peress li dawn ħadulhom posthom dawk ta' Ryanair, bħal fost l-oħrajn ir-reklamar tal-ajruport ta' Aarhus fuq is-sit web ta' Ryanair u fl-ajruporti serviti.

(37) Id-Danimarka tiċċara li l-intenzjoni tal-ajruport ta' Aarhus kienet li jżid id-dħul tiegħu billi jżid il-passiġġieri u d-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi (bħad-dħul mix-xiri jew mill-parkeġġi). Id-Danimarka tiċċara wkoll li, fiż-żmien li fih ġew konklużi l-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair, l-ajruport ta' Aarhus kien qiegħed jistenna li l-parkeġġ bi ħlas sejjer isir ġeneratur potenzjali ewlieni tad-dħul. Fir-rigward tad-dħul mix-xiri, id-Danimarka tiċċara li kienet qiegħda tinkera biss 30 % mill-kapaċità disponibbli tal-ajruport.

(38) Għal dawn ir-raġunijiet, id-Danimarka hija tal-fehma li l-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair kienu konklużi skont il-MEOP peress li bejn l-1999 u l-2009 dawn il-ftehimiet kienu mistennijin jikkontribwixxu madwar DKK […] għall-profittabilità tal-ajruport u, b'hekk, żiedu l-vijabbiltà finanzjarja tal-operatur tal-ajruport.

(39) Sabiex issostni din il-pożizzjoni, id-Danimarka pprovdiet il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju u s-suppożizzjonijiet marbutin mal-profittabilità tal-maniġment tal-operatur tal-ajruport. It-Tabella 3 tiġbor il-profittabilità mistennija tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanar ipprovduta mid-Danimarka:

Tabella 3

Ħarsa ġenerali lejn il-profittabilità mistennija tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair għall-ajruport ta' Aarhus f'1 000 DKK

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total (nominali)
Dħul	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dħul minn attivitajiet ajrunawtiċi	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Kostijiet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Servizzi fuq l-art	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Kummerċjalizzazzjoni	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Riżultati mill-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(40) Id-Danimarka tiċċara li Ryanair ma tirċivix vantaġġ selettiv peress li l-iskontijiet mogħtijin fuq il-bażi tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair kienu ngħataw lil SAS ukoll fl-imgħoddi. Barra minn hekk, id-Danimarka indikat li fl-1999, Cimber Air A/S u Maersk Air A/S kienu ngħataw l-istess skont ta' 50 % wkoll bħal Ryanair. Id-Danimarka tiddikjara wkoll li anki l-linja tal-ajru reġjonali Sunair u EasyJet (qabel kienet imsejħa Go) irċivew offerti għal ftehim ta' skont simili. Sabiex issostni dan, id-Danimarka pprovdiet kopji ta' dawn l-ittri.

(41) Id-Danimarka hija tal-fehma li l-ftehimiet tal-1999 konklużi bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair ġew konklużi bit-termini tas-suq u ma jagħtux vantaġġ lil Ryanair, u b'hekk ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat.

(42) Barra minn hekk, id-Danimarka tiċċara li l-profittabilità mistennija kienet ikkonfermata wkoll mir-riżultati finanzjarji attwali tal-maniġer tal-ajruport. Id-Danimarka tiddikjara wkoll li, pereżempju, l-ajruport ta' Aarhus għamel profitti netti ta' madwar DKK 2 miljun fl-2010, u anki għas-snin li ġejjin huma mistennijin riżultati pożittivi. Id-Danimarka tindika li l-profitti huma r-riżultat taż-żieda gradwali fil-passiġġieri u l-bidla fit-tul minn titjiriet domestiċi għal titjiriet internazzjonali wara l-ftuħ tal-Pont tal-Great Belt.

4. KUMMENTI TA' TERZI PERSUNI

(43) Il-Kummissjoni rċEviet osservazzjonijiet mingħand tliet partijiet interessati.

4.1. Ryanair

(44) Ryanair bdiet l-osservazzjonijiet tagħha bid-data tad-29 ta' Mejju 2008 billi ddikjarat li fil-fehma tagħha l-bidu ta' proċedura ta' investigazzjoni formali ma kienx iġġustifikat u neċessarju. Iddikjarat ukoll li jiddispjaċiha li l-Kummissjoni ma tatx lil Ryanair il-possibbiltà li tikkummenta fl-eżami preliminari.

(45) Rigward is-sustanza tal-każ, Ryanair hija tal-fehma li l-Kummissjoni missha bbażat lilha nfisha fuq arranġamenti kummerċjali standard u fuq din il-bażi għandha tikkonkludi li l-ftehimiet tal-1999 jirrispettaw l-MEOP, u b'hekk ma jinvolvux għajnuna mill-Istat. Ryanair hija tal-fehma li l-maniġer tal-ajruport ta' Aarhus qiegħed jibbenefika mill-preżenza tagħha fl-ajruport.

(46) Fir-rigward tal-MEOP, Ryanair tiddikjara li fil-lat tad-dħul, irid jiġi kkunsidrat kemm id-dħul minn attivitajiet ajrunawtiċi kif ukoll dak minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi. Mil-lat tal-kostijiet, Ryanair tindika li l-kostijiet rilevanti li jridu jiġu kkunsidrati huma l-kostijiet inkrimentali tad-dħul fil-ftehimiet rispettivi ma' linja tal-ajru. Ryanair hija tal-fehma li la l-ispejjeż mitlufin u lanqas l-ispejjeż ġenerali ma għandhom jiġu kkunsidrati. Ryanair tiddikjara li jekk linja tal-ajru tidħol fi ftehim ma' ajruport li jkun profittabbli b'mod inkrimentali, il-ftehim ma jkun fih ebda għajnuna.

(47) Ryanair tiddikjara li, b'mod ġenerali, operatur f'ekonomija tas-suq mhuwiex mistenni jidħol fi ftehimiet li jagħmlu t-telf b'mod inkrimentali. Min-naħa l-oħra, Ryanair tiddikjara li għandha ssir eċċezzjoni jekk ajruport ikun ineffiċjenti fiż-żmien li fih jiġi konkluż il-ftehim, iżda jkun jemmen li l-ftehim, b'xi mod, sejjer jgħinu jtejjeb l-effiċjenza tiegħu. F'dak il-każ, skont Ryanair, in-negozju jista' jħalli l-profitt anki jekk fi żmien l-iffirmar tal-ftehim ikun jidher li huwa inqas mill-kostijiet inkrimentali tiegħu.

(48) Barra minn hekk, skont Ryanair, il-Kummissjoni missha bbażat il-valutazzjoni tagħha fuq approċċ komparatur, li bih tqabbel il-ftehimiet konklużi minn Ryanair ma' ajruporti pubbliċi u privati oħrajn. Ryanair tiddikjara wkoll li, meta tivvaluta l-ftehimiet, għandha tikkunsidra wkoll l-esternalitajiet tan-netwerk li jirriżultaw mill-ftehimiet tal-1999.

(49) Ryanair hija tal-fehma li l-ftehimiet tal-1999 li huma investigati jikkorrispondu għal ftehim kummerċjali standard bejn ajruport u linja tal-ajru f'suq liberalizzat. Ryanair tindika li fil-qalba tad-deċiżjoni indipendenti tal-ajruport hemm it-tir li jtejjeb l-użu tal-kapaċità tiegħu billi jikseb l-ogħla numru ta' passiġġieri possibbli, sabiex iżid id-dħul tiegħu minn attivitajiet ajrunawtiċi u mhux ajrunawtiċi.

(50) Ryanair targumenta li l-ajruport ta' Aarhus segwa l-eżempju ta' ħafna ajruporti privati f'sitwazzjoni komparabbli, u ddeċieda li l-aħjar mod kif jimmassimizza l-għadd ta' passiġġieri huwa li jinċentiva lil-linji tal-ajru sabiex iġibu volumi kbar ta' passiġġieri. Skont Ryanair, l-ajruporti jipprovdu inċentivi bħal dawn għaliex jagħrfu l-fatt li linji tal-ajru li jġibu volumi kbar ta' passiġġieri jiġġeneraw ekonomiji ta' skala għall-maniġer tal-ajruport. Skont Ryanair, l-iskema ta' inċentivi fl-ajruport ta' Aarhus kienet imsejsa fuq l-impenn ta' Ryanair li tal-inqas tiġġenera […] passiġġier fis-sena.

(51) Ryanair tipprovdi eżempji ta' ajruporti Ewropej oħrajn li jsegwu strateġija simili bħall-ajruport ta' Aarhus, pereżempju Londra Stansted, Londra Luton, u Frankfurt Hahn. Barra minn hekk, Ryanair tindika li, sabiex ikun irrispettat l-MEOP, dan huwa biżżejjed, jekk il-ftehimiet itejbu s-sitwazzjoni finanzjarja fit-tul tal-ajruport.

(52) Ryanair tispjega li t-tariffi li jrid iħallas il-grupp SAS ma jistgħux jitqabblu ma' dawk imħallsin minn Ryanair peress li l-livell ta' servizzi pprovduti, bħar-rekwiżiti tas-servizzi u l-operazzjonijiet tal-inġenji tal-ajru, taż-żewġ linji tal-ajru huma differenti.

(53) Ryanair hija tal-fehma li l-ftehimiet tal-1999 konklużi mal-ajruport ta' Aarhus jirrispettaw l-MEOP.

(54) Fir-rigward tal-imputabbiltà tal-ftehimiet tal-1999, Ryanair hija tal-fehma li l-ajruport ta' Aarhus huwa impriża indipendenti. Ryanair tiddikjara li s-sidien ma jeżerċitawx kontroll fuq il-ġestjoni u l-finanzi tiegħu. Ryanair tispjega li kien il-maniġment li stabbilixxa t-tariffi u nnegozja l-ftehim mal-linja tal-ajru. La l-awtoritajiet pubbliċi u lanqas id-Danimarka ma kienu involuti fin-negozjati. Barra minn hekk, Ryanair temmen li l-azzjonisti tal-ajruport ma għandhom ebda kontroll fuq l-istabbiliment tat-tariffi, inkluż in-negozju ma' Ryanair.

(55) Fir-rigward tal-vantaġġ selettiv, Ryanair hija tal-fehma li, peress li l-ajruport ta' Aarhus mhuwiex f'pożizzjoni dominanti f'xi suq Ewropew, nazzjonali jew reġjonali għas-servizzi tal-ajruport, għaldaqstant mhuwiex taħt xi obbligu skont ir-regoli tal-UE dwar il-kompetizzjoni li jittratta lill-klijenti tal-linji tal-ajru tiegħu b'mod mhux diskriminatorju. Minkejja dan, Ryanair tiċċara li l-ajruport ta' Aarhus dejjem segwa l-prinċipju ta' nondiskriminazzjoni, u fil-fatt offra l-ftehim, eventwalment aċċettat minn Ryanair, lil għadd ta' linji tal-ajru oħrajn, inklużi SAS, Cimber Air, Sun Air u Maersk. Ryanair tindika li l-fatt li l-ebda waħda minn dawn il-linji tal-ajru ma kienet interessata li tespandi l-operazzjonijiet tagħha minn Aarhus ma jfissirx li Ryanair tgawdi minn trattament preferenzjali. Barra minn hekk, Ryanair tiddikjara li l-ftehimiet tal-1999 tagħha mal-ajruport ta' Aarhus ma fihom ebda referenza għal esklussività.

(56) Fid-dawl ta' dan li ntqal hawn fuq, Ryanair hija tal-fehma li l-ftehimiet konklużi mal-ajruport ta' Aarhus ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat.

4.2. **Il-Grupp SAS**

(57) SAS ippreżenta l-kummenti tiegħu fis-16 ta' Ġunju 2008.

(58) Fil-fehma ta' SAS, l-ajruport ta' Aarhus mhuwiex indipendenti mis-sidien pubbliċi tiegħu (jiġifieri l-awtoritajiet pubbliċi). SAS jiddikjara li l-maġġoranza tal-membri tal-bord huma maħturin u eletti mis-sidien pubbliċi tal-ajruport. SAS jemmen li, għalhekk, il-membri tal-bord mhumiex indipendenti mill-impjegaturi tagħhom u s-sidien li jirrappreżentaw.

(59) Fir-rigward tal-qagħda finanzjarja tal-ajruport, SAS josserva li l-ajruport ta' Aarhus iddikjara li s-sitwazzjoni finanzjarja tiegħu hija soda u li Ryanair tipprovdi kontribuzzjoni netta annwali lill-ajruport ta' madwar DKK 5 sa 6 miljun. SAS jiddikjara li, anki li kieku din il-figura kienet korretta, l-ajruport ta' Aarhus wera riżultat negattiv ta' DKK 2 311 410 għas-sena 2007 minkejja żieda ta' 12,5 % fid-dħul.

(60) SAS jargumenta wkoll li l-prestazzjoni finanzjarja dgħajfa tal-maniġer tal-ajruporttidher ukoll fil-fatt li r-riżultati negattivi akkumulati għall-aħħar ħames snin jammontaw għal aktar minn DKK 20 miljun. SAS jemmen li mingħajr is-sussidji mogħtijin lil Ryanair, il-pożizzjoni finanzjarja tal-maniġer tal-ajruport kienet tkun ferm aħjar.

(61) SAS huwa tal-fehma li Ryanair ingħatat trattament preferenzjali mill-ajruport ta' Aarhus fil-forma ta' tariffi għas-servizzi tal-passiġġieri ferm imraħħsin kif ukoll tariffi għat-tlugħ u l-illandjar imraħħsin. SAS jargumenta li, bl-għoti ta' trattament preferenzjali lil Ryanair, qiegħda ssir diskriminazzjoni kontra operaturi oħrajn li joperaw fl-ajruport.

(62) Barra minn hekk, SAS jiddikjara li dawn it-tnaqqisiet lanqas ma jikkonformaw mal-kriterji ta' kompatibbiltà għall-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru stabbiliti fil-Linji Gwida tal-2005 dwar l-Avjazzjoni. Skont SAS, jidher li ma hemm ebda forma ta' garanzija ta' volum jew oħra simili offruta minn Ryanair fil-ftehimiet tal-1999 mal-maniġer tal-ajruport. Barra minn hekk, SAS jargumenta li jidher li ma hemm ebda sanzjoni penali f'każ li Ryanair tonqos milli żżomm il-volumi jew l-impenji ddikjarati minnha fil-ftehim oriġinali tal-ajruport meta dan ġie nnegozjat lura fl-1999. Barra minn hekk, SAS jiddikjara li Ryanair ilha tiftaħ u tagħlaq rotot għal dawn l-aħħar ftit snin bla ma jidher li ġarrbet l-ebda impatt negattiv apparenti fuq il-benefiċċji finanzjarji mogħtijin lilha mill-maniġer tal-ajruport.

(63) Fl-opinjoni ta' SAS, l-għajnuna mogħtija lil Ryanair mill-maniġer tal-ajruport mhijiex immirata lejn l-iżvilupp ta' reġjun sottożviluppat, iżda li tattira operazzjonijiet addizzjonali f'kompetizzjoni ma' ajruporti oħrajn.

(64) Finalment, SAS jiddikjara li l-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair issa ilhom fis-seħħ għal kważi għaxar snin. SAS jemmen li, anki li kieku jista' jiġi argumentat li l-ftehimiet tal-1999 jissodisfaw il-kriterji għall-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru kif stipulati fil-Linji Gwida tal-2005 dwar l-Avjazzjoni, minnu nnifsu, il-perjodu ta' żmien innifsu għandu jrendi l-ftehimiet tal-1999 inkompatibbli fid-dawl tal-kundizzjonijiet stretti sabiex tiġi approvata għajnuna bħal din.

(65) Fid-dawl ta' dan li ntqal hawn fuq, SAS huwa tal-fehma li l-ftehimiet tal-1999 bejn Ryanair u l-ajruport ta' Aarhus jikkostitwixxu għajnuna inkompatibbli mill-Istat.

4.3. **L-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej**

(66) L-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej (Association of European Airlines,"AEA") issottomettiet il-kummenti tagħha fl-4 ta' Lulju 2008. Il-kummenti tal-AEA kienu jaqblu għalkollox mal-kummenti pprovduti minn SAS.

5. **KUMMENTI MID-DANIMARKA DWAR IL-KUMMENTI TA' TERZI PERSUNI**

(67) Id-Danimarka rċiviet il-kummenti tat-tliet partijiet interessati.

(68) Id-Danimarka bdiet l-osservazzjonijiet tagħha billi ddikjarat li l-linji gwida msemmijin minn SAS huma irrilevanti għall-valutazzjoni tal-eżistenza ta' għajnuna rigward il-ftehimiet tal-1999.

(69) Id-Danimarka tiddikjara li ma taqbilx mal-osservazzjonijiet ta' SAS li l-ftehimiet tal-1999 huma imputabbli lil dak l-Istat Membru. Id-Danimarka tiddikjara li sabiex tintwera l-imputabbiltà tal-ftehimiet tal-1999 mhuwiex biżżejjed li l-ajruport ta' Aarhus ikun ta' sjieda pubblika, iżda jrid jintwera l-involviment effettiv fid-deċiżjonijiet tal-maniġer tal-ajruport. Id-Danimarka tiddikjara li l-awtoritajiet pubbliċi fl-ebda ħin ma kienu involuti fin-negozjati tal-ftehimiet tal-1999.

(70) Barra minn hekk, id-Danimarka tiċħad l-osservazzjonijiet ta' SAS li l-ftehimiet ma fihomx "garanzija ta' volum" jew mekkaniżmu ta' penali f'każ ta' nuqqas ta' konformità minn Ryanair. Id-Danimarka tispjega li l-ftehimiet tal-1999 jinkludu l-possibbiltà li l-patti tal-ftehim jerġgħu jiġu nnegozjati jekk Ryanair tonqos milli tiġġenera l-volum minimu ta' […] passiġġier fl-ewwel ftit snin wara li jiġu konklużi l-ftehimiet. Skont id-Danimarka, dan huwa mekkaniżmu ta' penali. Barra minn hekk, id-Danimarka hija tal-fehma li l-kundizzjonijiet tal-għajnuna tal-bidu stabbiliti fil-Linji Gwida tal-2005 dwar l-Avjazzjoni mhumiex applikabbli għall-ftehimiet tal-1999.

(71) Fir-rigward tal-kummenti ta' Ryanair, id-Danimarka tispjega li l-ftehim tal-1999 bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair jirrifletti żvilupp ġenerali eżemplari fis-suq tal-ajruporti reġjonali.

6. **EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA**

(72) Skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE "… kull għajnuna, ta' kwalunkwe forma, mogħtija minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat, li twassal għal distorsjoni jew theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew ċerti produtturi għandha, sa fejn tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri, tkun inkompatibbli mas-suq intern."

(73) Il-kriterji previsti fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE huma kumulattivi. Għalhekk, sabiex jiġi determinat jekk il-miżura inkwistjoni tikkostitwixxix għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, għandhom jiġu ssodisfati dawn il-kundizzjonijiet kollha. Jiġifieri, l-appoġġ finanzjarju għandu:

i. jikkostitwixxi vantaġġ;

ii. jingħata mill-Istat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat;

iii. jiffavorixxi lil ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti prodotti;

iv. iwassal għal distorsjoni jew theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni; u

v. jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(74) Peress li l-ajruport ta' Aarhus għandu sjieda pubblika, huwa ċar li għandu riżorsi pubbliċi għad-dispożizzjoni tiegħu. Għaldaqstant, ma hemmx bżonn li jiġi stabbilit kemm ibbenefika minn għajnuna mill-Istat fl-imgħoddi. Meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-1999, il-Linji Gwida tal-1994 dwar l-Avjazzjoni xorta waħda kienu jqisu l-finanzjament tal-ajruporti u l-infrastruttura tal-ajruporti mill-Istat bħala miżura ġenerali tal-politika ekonomika li ma tistax tkun ikkontrollata mir-regoli tat-Trattat dwar l-għajnuna mill-Istat. Fis-sentenza tagħha fil-kawża *Aéroports de Paris* tat-12 ta' Diċembru 2000 ([1]), il-Qorti Ġenerali ċaħdet dik l-interpretazzjoni u ddikjarat li l-operat ta' ajruport jikkostitwixxi attività ekonomika. Sas-sentenza fil-kawża Aéroports de Paris, l-awtoritajiet pubbliċi setgħu b'mod leġittimu jqisu li l-finanzjament pubbliku tal-ajruporti ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat. Minħabba l-inċertezza li kienet teżisti qabel din il-kjarifika tal-liġi, il-miżuri ta' finanzjament li ngħataw qabel ma nqatgħet is-sentenza ma setgħux jinxteħtu aktar f'dubju fuq il-bażi tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(75) Sabiex tistabbilixxi jekk il-ftehimiet tal-1999 tawx vantaġġ lil Ryanair, il-Kummissjoni trid teżamina jekk f'ċirkustanzi simili ajruport li jopera f'kundizzjonijiet normali tal-ekonomija tas-suq u ggwidat mill-prospetti ta' profittabilità fit-terminu twil kienx jidħol fl-istess ftehim kummerċjali xi ieħor simili bħall-ajruport ta' Aarhus ([2]). Normalment, l-eżistenza ta' vantaġġ tista' tkun eskluża jekk (a) il-prezz mitlub għas-servizzi tal-ajruport jikkorrispondi għall-prezz tas-suq jew (b) jekk jista' jintwera permezz ta' analiżi *ex ante* li l-ftehimiet mal-linja tal-ajru

([1]) Sentenza tat-12 ta' Diċembru 2000, Aéroports de Paris vs Il-Kummissjoni, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

([2]) Sabiex twettaq il-valutazzjoni tagħha, il-Kummissjoni kkummissjonat studju minn Moore Stephens ukoll ("l-espert tal-Kummissjoni"). L-espert tal-Kummissjoni analizza d-dejta finanzjarja u l-ftehimiet tal-1999 konklużi minn Ryanair u l-ajruport ta' Aarhus.

jikkontribwixxu b'mod inkrimentali għall-profittabilità tal-ajruport u huma parti mill-istrateġija ġenerali li twassal għall-profittabilità fit-tul. Barra minn hekk, l-infrastruttura tal-ajruport trid tkun miftuħa għal-linji tal-ajru kollha (din tinkludi infrastruttura li hija iktar probabbli li tintuża minn ċerti kategoriji ta' linji tal-ajru, bħal operaturi low cost jew noleġġi).

(76) Skont is-sentenza ta' *Charleroi* (1), meta tivvaluta l-miżuri inkwistjoni l-Kummissjoni trid tqis il-karatteristiċi rilevanti kollha tal-miżuri u l-kuntest tagħhom. Fi kliem ieħor, il-Kummissjoni trid tanalizza l-impatt mistenni tal-ftehimiet tal-1999 fuq l-ajruport ta' Aarhus filwaqt li tqis il-karatteristiċi rilevanti kollha tal-miżura inkwistjoni.

(77) Il-Qorti ddikjarat fis-sentenza ta' Stardust Marine li, "… sabiex ikun eżaminat jekk l-Istat adottax jew le l-aġir ta' investitur prudenti li jopera f'ekonomija tas-suq, huwa meħtieġ li wieħed iqiegħed lilu nnifsu fil-kuntest tal-perjodu li matulu kienu mwettqa l-miżuri ta' sostenn finanzjarju sabiex tkun evalwata r-razjonalità ekonomika tal-kondotta tal-Istat, u għalhekk m'għandha ssir ebda evalwazzjoni bbażata fuq sitwazzjoni sussegwenti [traduzzjoni mhux uffiċjali]." (2)

(78) Sabiex tkun tista' tapplika t-test tal-operatur f'ekonomija tas-suq, il-Kummissjoni trid tpoġġi lilha nnifisha fiż-żmien meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-1999 bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair (jiġifieri fit-2 ta' Novembru 1999). Il-Kummissjoni għandha tibbaża l-valutazzjoni tagħha fuq l-informazzjoni u s-suppożizzjonijiet li kienu għad-dispożizzjoni tal-ajruport meta ġew iffirmati l-ftehimiet tal-1999 għal durata ta' għaxar snin.

Tqabbil mal-prezz tas-suq: valutazzjoni komparattiva

(79) Ryanair targumenta li sabiex jiġi eskluż vantaġġ ekonomiku li ma kienx jinkiseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq, it-tariffi fil-ftehimiet tal-1999 iridu jitqabblu mat-tariffi tal-ajruport applikati f'ajruporti Ewropej oħrajn lil linji tal-ajru low cost.

(80) Il-Kummissjoni tqis li, tabilħaqq, valutazzjoni komparattiva tat-tariffi tal-ajruporti hija approċċ possibbli sabiex tiġi vvalutata l-preżenza ta' għajnuna lil-linji tal-ajru. Madankollu, l-identifikazzjoni ta' valur referenzjarju l-ewwel titlob li jkun jista' jintgħażel għadd suffiċjenti ta' ajruporti komparabbli li jipprovdu servizzi komparabbli f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

(81) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tosserva li fiż-żmien meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-1999, l-ajruporti tal-UE ma kinux jitqiesu bħala impriżi.

(82) Il-Kummissjoni tosserva wkoll li, anki jekk xi ajruporti huma proprjetà privata jew amministrati mill-privat mingħajr kunsiderazzjonijiet soċjali jew reġjonali, il-prezzijiet mitluba minn dawn l-ajruporti jistgħu jkunu influwenzati ħafna mill-prezzijiet mitluba mill-maġġoranza ta' maniġers ta' ajruporti ssussidjati minn fondi pubbliċi, hekk kif dawn il-prezzijiet imsemmijin l-aħħar jittieħdu f'kunsiderazzjoni mil-linji tal-ajru matul in-negozjati tagħhom mal-ajruporti li huma proprjetà privata jew amministrati mill-privat.

(83) F'dan il-każ, l-ajruporti komparattivi għandhom sjieda pubblika jew inkella rċivew finanzjament minn fondi pubbliċi fl-imgħoddi. Barra minn hekk, il-livell tas-servizzi pprovduti mill-ajruporti komparaturi jidher li jvarja wkoll, pereżempju bħall-parkeġġ għall-inġenji tal-ajru bbażati, il-parkeġġ għall-karozzi għall-persunal ta' Ryanair, l-uffiċċju bażi, il-ħangar, il-faċilitajiet ta' forniment tal-ikel, il-kamra ta' taħriġ, eċċ.; u l-ftehimiet għandhom durata differenti wkoll.

(84) F'dawk iċ-ċirkustanzi (ara l-premessi minn 79 sa 83), il-Kummissjoni tqis li bħalissa ma jistax jiġi identifikat valur referenzjarju adatt sabiex jiġi stabbilit il-prezz tas-suq għas-servizzi pprovduti mill-maniġer tal-ajruport.

Analiżi tal-profittabilità tal-ftehimiet tal-1999

(85) Fin-nuqqas ta' valur referenzjarju tas-suq identifikabbli, il-Kummissjoni tqis li l-analiżi *ex ante* tal-profittabilità inkrimentali hija l-kriterju rilevanti għall-valutazzjoni tal-arranġamenti konklużi mill-ajruport ma' linji tal-ajru individwali.

(86) Il-Kummissjoni tqis li d-differenzazzjoni fil-prezz hija prattika standard tan-negozju. Minkejja dan, tali politiki ta' pprezzar iddifferenzjat għandhom jiġu ġustifikati mil-lat kummerċjali li jissodisfaw it-test tal-operatur f'ekonomija tas-suq (3).

(1) Sentenza tas-17 ta' Diċembru 2008, Ryanair vs Il-Kummissjoni, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, il-paragrafu 59 ("is-sentenza ta' Charleroi").

(2) Sentenza tas-16 ta' Mejju 2002, Franza vs Il-Kummissjoni, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, il-paragrafu 71 ("is-sentenza ta' Stardust Marine").

(3) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2011/60/UE tas-27 ta' Jannar 2010 dwar għajnuna mill-Istat C 12/08 (ex NN 74/07) — Is-Slovakkja – Ftehim bejn l-Ajruport ta' Bratislava u Ryanair (ĠU L 27, 1.2.2011, p. 24), u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Kawża C25/2007 – Il-Finlandja – L-ajruport ta' Tampere Pirkkala u Ryanair, għadha mhijiex ippubblikata fil-ĠU.

(87) Id-Danimarka targumenta li l-ajruport ta' Aarhus aġixxa b'mod razzjonali u ssostni l-argumenti tagħha b'kopja tal-kalkoli *ex ante* tal-ajruport.

(88) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tosserva li l-infrastruttura tal-ajruport li tuża Ryanair hija miftuħa għal-linji tal-ajru kollha l-oħrajn.

(89) Il-Kummissjoni trid tivvaluta wkoll jekk il-ftehimiet tal-1999 jistgħux jitqiesu li huma konformi mat-test ta' operatur f'ekonomija tas-suq.

(90) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tqis li ftehim konkluż bejn linja tal-ajru u ajruport jista' jitqies li huwa konformi mat-test ta' operatur f'ekonomija tas-suq meta jikkontribwixxi b'mod inkrimentali, minn perspettiva *ex ante*, għall-profittabilità tal-ajruport. L-ajruport għandu juri li tul id-durata tal-ftehim jiflaħ ikopri l-kostijiet kollha li jirriżultaw mill-ftehim ma' linja tal-ajru b'marġni ta' profitt raġonevoli ([1]) fuq il-bażi ta' prospetti fit-tul solidi ([2]) meta jidħol fil-ftehim.

(91) Sabiex ikun ivvalutat jekk ftehim konkluż minn ajruport ma' linja tal-ajru jikkonformax mat-test ta' operatur f'ekonomija tas-suq, id-dħul mistenni minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi li jirriżultaw mill-attività tal-linja tal-ajru għandhom jitqiesu flimkien mat-tariffi tal-ajruporti, netti minn kwalunkwe tnaqqis, sostenn għall-kummerċjalizzazzjoni u skema ta' inċentivi. B'mod simili, għandhom jiġu kkunsidrati l-kostijiet kollha mistennijin imġarrbin b'mod inkrimentali mill-ajruport fir-rigward tal-attività tal-linja tal-ajru fl-ajruport. Tali kostijiet inkrimentali jistgħu jinkludu l-kategoriji kollha ta' spejjeż jew investimenti, bħal persunal, tagħmir u kostijiet ta' investiment inkrementali mġarrbin minħabba l-preżenza tal-linja tal-ajru fl-ajruport. Għall-kuntrarju, il-kostijiet li l-ajruport ikollu jħallas xorta waħda, indipendentement mill-arranġament mal-linja tal-ajru, ma għandhomx jittieħdu f'kunsiderazzjoni fil-valutazzjoni tal-MEOP.

(92) Fil-kalkoli tal-profittabilità mwettqin mill-maniġment tal-ajruport, qieset l-impenji ta' Ryanair kif stipulati fil-ftehimiet tal-1999 u ż-żieda mistennija fil-passiġġieri. Skont il-ftehimiet tal-1999, Ryanair ħadet impenn li tniedi l-operazzjoni tagħha fl-ajruport ta' Aarhus b'tal-inqas […] rotazzjoni. Fl-istess ħin, Ryanair ħadet impenn li fl-2001 tiġġenera tal-inqas […] passiġġier fis-sena fl-ajruport ta' Aarhus. Il-ftehim ewlieni tal-1999 jipprovdi għal skeda tat-tariffi għal kull rotazzjoni (ara t-Tabella 2). L-ajruport ta' Aarhus kien qiegħed jistenna li jiġġenera madwar 150 000 passiġġier fis-sena matul l-ewwel snin mill-bidu tal-attività ta' Ryanair fl-ajruport b'distribuzzjoni supponuta nofs b'nofs bejn il-passiġġieri tielqa u li ġejjin fuq il-bażi ta' […] rotazzjoni.

(93) B'mod proporzjonat għaż-żieda fil-passiġġieri, l-ajruport ta' Aarhus kien qiegħed jistenna li jżid id-dħul tiegħu minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi li ġej b'mod partikolari mill-parkeġġ għall-karozzi wkoll. Barra minn hekk, l-ajruport kien qiegħed jistenna li tul id-durata tal-ftehim ma' Ryanair anki d-dħul mix-xiri fl-ajruport kien sejjer jiżdied.

(94) Fir-rigward tal-kostijiet mistennijin miġjuba mill-preżenza ta' Ryanair fl-ajruport, l-ajruport ta' Aarhus kien qiegħed jistenna li ma kien se jkun hemm bżonn ebda investiment addizzjonali sabiex jiġu pprovduti s-servizzi lil Ryanair. Minn qabel ma bdiet l-attività ta' Ryanair fl-ajruport, kienet tintuża 40 % biss mill-kapaċità tal-ajruport ta' Aarhus. Għaldaqstant, l-ajruport ta' Aarhus assuma li ma kien sejjer jirriżulta ebda kost operatorju addizzjonali marbut mat-tlugħ/mal-illandjar u mas-servizzi fuq l-art.

(95) Fil-kalkolu tiegħu, l-ajruport ta' Aarhus qies il-kostijiet għas-servizzi fuq l-art. Dawn il-kostijiet kienu previżjoni fuq il-bażi tal-pagi għal tliet membri tal-persunal għal sagħtejn għal kull tluq għaċ-check-in u t-tlugħ abbord tal-passiġġieri ta' Ryanair, anki jekk seta' jiġi supponut li mhuwiex sejjer ikun hemm bżonn tal-membri kollha għas-sagħtejn sħaħ taċ-check-in. Barra minn hekk, Ryanair topera titjiriet barra l-eqqel sigħat ta' filgħodu u filgħaxija. Għaldaqstant, il-persunal tas-servizzi fuq l-art tal-ajruport ta' Aarhus għandu ħin liberu sabiex jipprovdi servizzi lil Ryanair u ma kienx hemm bżonn li jdaħħal persunal addizzjonali. Barra minn hekk, is-servizzi ta' fuq l-art għall-inġenji tal-ajru ta' Ryanair huma limitati wkoll. L-ajruport ta' Aarhus ma jipprovdi ebda servizz ta' manutenzjoni tal-inġenji tal-ajru, u lanqas ma jnaddaf l-inġenji tal-ajru ta' Ryanair. Barra minn hekk, lanqas ma hemm bżonn ta' servizz ta' mbottar lura tal-inġenji tal-ajru, u lanqas trasport tal-passiġġieri lejn u mill-inġenju tal-ajru. Il-passiġġieri ta' Ryanair jimxu mill-inġenju tal-ajru għat-terminal.

([1]) Marġni ta' profitt raġonevoli huwa rata "normali" ta' redditu fuq il-kapital, jiġifieri rata ta' redditu li tkun meħtieġa minn kumpanija tipika għal investiment b'riskju simili.
([2]) Dan ma jipprekludix it-tbassir li benefiċċji futuri tul id-durata tal-arranġamenti jistgħu jpattu għal telf inizjali.

(96) Minbarra l-kostijiet marbutin mas-servizzi fuq l-art, l-ajruport ta' Aarhus inkluda fil-kalkolu tiegħu l-kostijiet tal-kummerċjalizzazzjoni li jirriżultaw mal-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni tal-1999.

(97) It-Tabella 4 tiġbor il-kalkoli tad-dħul u l-kostijiet b'rabta mal-ftehimiet tal-1999 u l-kontribuzzjoni pożittiva tagħhom għall-profittabilità tal-ajruport ta' Aarhus matul id-durata tiegħu. Dawn il-kalkoli huma bbażati fuq il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju pprovdut mid-Danimarka u s-suppożizzjonijiet deskritti hawn fuq.

Tabella 4

Kalkolu tal-profittabilità inkrimentali f'termini tal-Valur Preżenti Nett tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair

f'DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dħul mill-											
ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dħul minn attivitajiet ajrunawtiċi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kostijiet tal-ajruport ta' Aarhus assoċjati mal-ftehimiet tal-1999 ma'	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Servizzi fuq l-art	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kummerċjalizzazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Riżultati għall-ajruporti ta' Aarhus mill-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
VPN tad-dħul nett mill-											
ftehimiet ma' Ryanair											
— Rata ta' skont = 8,5 %		[…]									
— Rata ta' skont = 15 %		[…]									

(98) Il-Kummissjoni tosserva li l-kalkolu tal-profittabilità mwettaq mill-maniġment tal-ajruport ta' Aarhus qies il-kostijiet kollha indotti mill-preżenza ta' Ryanair fl-ajruport (jiġifieri l-kostijiet inkrimentali kollha). Il-kostijiet indotti mill-preżenza ta' Ryanair kienu l-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni u l-kostijiet għas-servizzi fuq l-art. Il-Kummissjoni tosserva wkoll li ma kienx hemm bżonn li jinħatar persunal addizzjonali għas-servizzi fuq l-art sabiex jiġu operati t-titjiriet ta' Ryanair. Il-Kummissjoni tosserva wkoll li l-operar tat-titjiriet ta' Ryanair barra l-eqqel sigħat jippermetti lill-ajruport juża aħjar il-kapaċità inutilizzata u jsir iktar effiċjenti. Konsegwentement, anki l-kostijiet għas-servizzi fuq l-art jidhru li fil-parti l-kbira mhumiex kostijiet inkrimentali.

(99) Il-Kummissjoni tosserva wkoll li, minħabba l-kapaċità żejda wara t-tnaqqis tal-frekwenzi u l-għeluq tar-rotot minn SAS, il-kostijiet operatorji kollha l-oħrajn tqiesu bħala kostijiet mhux inkrimentali, li kienu jiġġarrbu indipendentement mill-ftehimiet ma' Ryanair. Fid-dawl tal-kapaċità żejda fl-ajruport, lanqas ma kien hemm bżonn ta' investimenti infrastrutturali sabiex jiġu akkomodati l-passiġġieri ta' Ryanair.

(100) F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni tosserva li fl-1999, meta ġew konklużi l-ftehimiet inkwistjoni ma' Ryanair, l-ajruport kien għadu qiegħed ibati mit-tnaqqis fil-passiġġieri minħabba l-bini tal-Pont tal-Great Belt. L-għadd ta' passiġġieri kien naqas b'iktar minn 200 000 mill-1996 sal-1999, b'tendenza ta' iktar tnaqqis. Il-Kummissjoni tosserva wkoll li fl-1999 SAS għalaq ir-rotta ta' Londra tiegħu. Konsegwentement, l-ajruport kien operat f'kapaċità ta' madwar 40 % biss. Barra minn hekk, il-parti militari tal-ajruport kienet ingħalqet, u dan ifisser li l-kostijiet operatorji mhux inkrimentali mhux koperti tal-ajruport ta' Aarhus kienu sejrin jiżdiedu b'mod sinifikanti.

(101) Il-kalkolu tal-profittabilità qies id-dħul kollu li rriżulta mill-ftehimiet ma' Ryanair u proporzjon ta' dħul mhux minn attivitajiet ajrunawtiċi (bħal tariffi għall-parkeġġ, dħul tal-konċessjoni minn ħwienet u ristoranti) b'mod proporzjonat għas-sehem mill-passiġġieri ta' Ryanair għall-għadd totali ta' passiġġieri fl-ajruport. Il-profitti inkrimentali kkalkolati tul id-durata tal-ftehim ġew skontati għat-termini tal-valur preżenti b'rata ta' skont ta' bejn 8,5 % u 15 % sabiex jingħata kont lil marġni ta' profitt raġonevoli.

(102) Il-Kummissjoni tosserva li l-maniġment tal-ajruport ta' Aarhus, wara li qies il-kostijiet u d-dħul inkrimentali kollha bħala riżultat tal-attività ta' Ryanair fl-ajruport, kien qiegħed jistenna li tul id-durata tagħhom il-ftehimiet tal-1999 kienu sejrin jiġġeneraw kontribuzzjoni pożittiva għall-profittabilità tal-ajruport ta' Aarhus b'VPN ta' DKK 32,5 miljun (rata ta' skont = 8,5 %) u DKK 22,0 miljun (rata ta' skont = 15 %). Minħabba l-kontribuzzjoni pożittiva mistennija kien mistenni li anke l-attività globali tal-ajruport ta' Aarhus issir aktar profittabbli tul id-durata tal-ftehimiet tal-1999. Peress li l-ftehimiet tal-1999 ikopru l-kostijiet inkrimentali kollha u saħansitra jipprovdu wkoll kontribuzzjoni pożittiva għall-profittabilità tal-ajruport ta' Aarhus, mingħajr dawn il-ftehimiet il-maniġer tal-ajruport kien ikun inqas profittabbli.

(103) Dan ir-riżultat huwa sostnut ukoll mill-analiżijiet tas-sensittività tal-espert tal-Kummissjoni, filwaqt li qies il-kostijiet addizzjonali (bħall-ilma, id-dawl, is-sigurtà u d-deprezzament). Il-Kummissjoni tosserva li għad li ċerti kostijiet, bħall-ilma, jistgħu jitqiesu li huma inkrimentali għall-ftehimiet tal-1999, il-kostijiet l-oħrajn (id-dawl, is-sigurtà u d-deprezzament) mhumiex inkrimentali għall-ftehimiet tal-1999. It-Tabella 5 tiġbor fil-qosor ir-riżultati tal-analiżijiet tal-profittabilità tal-ftehimiet tal-1999 filwaqt li tqis dawn il-kostijiet addizzjonali.

Tabella 5

Analiżijiet tas-sensittività tal-kalkolu tal-profittabilità inkrimentali (f'termini tal-VPN) tal-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair

f'DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Riżultati għall-ajruport ta' Aarhus mill-											
ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair											
(ara t-Tabella 4)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ilma	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dawl	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sigurtà	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Deprezzament	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Riżultati aġġustati	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

f'DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
VPN tad-dħul nett mill-											
ftehimiet ma' Ryanair											
— Rata ta' skont = 8,5 %		[…]									
— Rata ta' skont = 15 %		[…]									

(104) Il-Kummissjoni tosserva li anki wara li tqis il-kostijiet addizzjonali (inklużi l-kostijiet mhux inkrimentali), bħall-kontribuzzjoni għall-kostijiet tal-ilma, tad-dawl, tas-sigurtà u tad-deprezzament b'mod proporzjonat għall-passiġġieri ttrasportati ([1]), il-ftehimiet tal-1999 xorta waħda jipprovdi kontribuzzjoni pożittiva għall-profittabilità tal-operatur tal-ajruport. Barra minn hekk, skont il-valutazzjoni mwettqa mill-espert tal-Kummissjoni, minħabba l-persentaġġ għoli ta' kostijiet mhux inkrimentali u kapaċità żejda, li kieku l-ajruport ma daħalx fi ftehim ma' Ryanair, kien iġarrab telf operatorju.

(105) Il-Kummissjoni tossera wkoll li, meta tiġi biex tivvaluta l-arranġamenti tal-ajruport/linji tal-ajru, għandha tivvaluta wkoll kemm l-arranġamenti vvalutati jistgħu jitqiesu li huma parti mill-implimentazzjoni ta' strateġija globali tal-ajruport li twassal għal profittabilità, għall-inqas fit-tul. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni għandha tieħu f'kunsiderazzjoni l-evidenza fattwali li kienet disponibbli, u l-iżviluppi li b'mod raġonevoli setgħu jkunu mistennija, fiż-żmien meta saru l-ftehimiet tal-1999, b'mod partikolari l-kundizzjonijiet prevalenti tas-suq, notevolment il-bidliet fis-suq xprunati mil-liberalizzazzjoni fis-suq tat-trasport bl-ajru, id-dħul fis-suq u l-iżvilupp ta' trasportaturi low cost u trasportaturi oħrajn li joperaw minn punt sa punt, il-bidliet fl-istruttura organizzattiva u ekonomika tal-industrija tal-ajruporti; il-livell ta' diversifikazzjoni u l-kumplessità tal-funzjonijiet imwettqa mill-ajruporti, it-tisħiħ tal-kompetizzjoni bejn il-linji tal-ajru u l-ajruporti, l-ambjent ekonomiku inċert minħabba l-bidliet fil-kundizzjonijiet prevalenti tas-suq jew kwalunkwe inċertezza oħra fl-ambjent ekonomiku.

(106) Kif intqal fil-premessa 74, il-ftehimiet tal-1999 ġew konklużi fi żmien meta l-finanzjament tal-ajruporti u l-infrastruttura tal-ajruporti mill-Istat kien meqjus mill-Kummissjoni stess li huwa miżura ġenerali tal-politika ekonomika li ma setgħetx tkun ikkontrollata mir-regoli tat-Trattat dwar l-għajnuna mill-Istat. Għaldaqstant, sas-sentenza fil-kawża "Aéroports de Paris", l-awtoritajiet pubbliċi setgħu b'mod leġittimu jqisu li l-finanzjament pubbliku tal-ajruporti ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat.

(107) Il-Kummissjoni tosserva wkoll li l-liberalizzazzjoni tat-trasport tal-ajru fl-1997 ([2]) wasslet għall-feġġa ta' operaturi low cost li joperaw b'mudell tan-negozju ġdid. Fiż-żmien li fih ġew konklużi l-ftehimiet tal-1999, is-sehem mis-suq tal-UE tal-operaturi low cost kien jammonta għal madwar 5 %, b'potenzjal ta' tkabbir mistenni.

(108) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tosserva wkoll li, minħabba l-ftuħ tal-Pont tal-Great Belt, l-ajruport ta' Aarhus iddeċieda li jimmodifika l-mudell tan-negozju tiegħu u jeqleb minn titjiriet domestiċi għal dawk internazzjonali.

(109) Barra minn hekk, kif intqal fil-premessa 102, il-ftehimiet tal-1999 jikkontribwixxu għall-profittabilità tal-ajruport. Il-Kummissjoni tosserva wkoll li skont id-Danimarka, minħabba ż-żieda gradwali fil-passiġġieri u l-qlib fit-tul minn titjiriet domestiċi għal dawk internazzjonali wara l-ftuħ tal-Pont tal-Great Belt, l-ajruport ta' Aarhus għamel profitti netti ta' madwar DKK 2 miljun fl-2010 u għas-snin li ġejjin qiegħed jistenna riżultati pożittivi wkoll.

(110) Konsegwentement, il-ftehimiet tal-1999 jistgħu jitqiesu li huma parti minn strateġija ġenerali tal-ajruport li twassal għall-profittabilità tal-inqas fit-tul.

(111) Finalment, il-Kummissjoni tosserva li l-infrastruttura tal-ajruport li tuża Ryanair hija miftuħa għal-linji tal-ajru kollha l-oħrajn ukoll.

([1]) Is-sehem mill-passiġġieri ta' Ryanair fl-ajruport ta' Aarhus jammonta għal madwar 30 %.
([2]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2407/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar liċenzjar ta' air carriers (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 1), ir-Regolament (KEE) Nru 2408/92 tal-Kunsill, tat-23 ta' Lulju 1992 dwar aċċess għat-trasportaturi tal-ajru tal-Komunità għal rotot tal-ajru intra-Komunitarji (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 8), u r-Regolament (KEE) Nru 2409/92 tal-Kunsill tat-23 ta' Lulju 1992 dwar nollijiet u rati għal servizzi tal-ajru (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 15).

Konklużjoni

(112) Fid-dawl tal-kalkolu tal-profittabilità inkrimentali li għamlet (ara l-premessi 82 sa 103), il-Kummissjoni tikkonkludi li l-ftehimiet tal-1999 ([1]) bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair jirrispettaw l-MEOP, peress li jikkontribwixxu b'mod inkrimentali, minn perspettiva *ex ante*, għall-profittabilità tal-ajruport. Fi kliem ieħor, il-kostijiet kollha tal-ajruport li jirriżultaw mill-ftehim ma' Ryanair huma koperti mid-dħul inkrimentali (minn attivitajiet ajrunawtiċi u mhux ajrunawtiċi) b'marġni ta' profitt raġonevoli. Barra minn hekk, il-ftehimiet tal-1999 jistgħu jitqiesu li huma parti minn strateġija ġenerali tal-ajruport li twassal għall-profittabilità tal-inqas ft-tul, u l-infrastruttura użata minn Ryanair hija miftuħa għal-linji tal-ajru kollha l-oħrajn ukoll.

(113) Għalhekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li d-deċiżjoni tal-ajruport ta' Aarhus li jidħol fil-ftehimiet tal-1999 ma' Ryanair ma tagħti ebda vantaġġ ekonomiku lil-linja tal-ajru li ma kinitx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

7. **KONKLUŻJONI**

(114) Peress li mhuwiex issodisfat wieħed mill-kriterji kumulattivi skont l-Artikolu 107 (1) tat-TFUE, il-Kummissjoni tqis li l-ftehimiet tal-1999 li bdew fit-2 ta' Novembru 1999 bejn l-ajruport ta' Aarhus u Ryanair ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Il-ftehim ewlieni u l-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi fit-2 ta' Novembru 1999 bejn Aarhus Lufthavn A/S u Ryanair Ltd. ma jikkostitwixxux għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 2

Din id-Deċiżjoni hi indirizzata lir-Renju tad-Danimarka.

Magħmul fi Brussel, l-20 ta' Frar 2014.

Għall-Kummissjoni
Joaquín ALMUNIA
Viċi President

([1]) Dan huwa mingħajr ħsara għal kwalunkwe emenda jew sostituzzjoni tal-ftehimiet tal-1999 jew kwalunkwe ftehim supplimentari ieħor konkluż bejn Ryanair direttament jew kwalunkwe entità oħra kkontrollata minn Ryanair u l-maniġer tal-ajruport ta' Aarhus.

DEĊIŻJONI TA' IMPLIMENTAZZJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2018/11

tal-5 ta' Jannar 2018

li tikkonċerna ċerti miżuri interim ta' protezzjoni marbuta mad-deni Afrikan tal-ħnieżer fil-Polonja

(notifikata bid-dokument C(2018) 59)

(It-test bil-Pollakk biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea,

Wara li kkunsidrat id-Direttiva tal-Kunsill 89/662/KEE tal-11 ta' Diċembru 1989 dwar spezzjonijiet veterinarji fil-kummerċ intra-Komunitarju bil-ħsieb tat-tlestija tas-suq intern ([1]), u b'mod partikolari l-Artikolu 9(3) tagħha,

Wara li kkunsidrat id-Direttiva tal-Kunsill 90/425/KEE tas-26 ta' Ġunju 1990 dwar l-iċċekkjar veterinarju u zootekniku applikabbli għall-kummerċ intra-Komunitarju ta' ċertu annimali ħajjin u prodotti bil-ħsieb tat-tlestija tas-suq intern ([2]), u b'mod partikolari l-Artikolu 10(3) tagħha,

Billi:

(1) Id-deni Afrikan tal-ħnieżer huwa marda virali infettiva li taffettwa l-popolazzjonijiet tal-ħnieżer domestiċi u selvaġġi u jista' jkollha impatt serju fuq il-profitti tan-negozji tat-trobbija tal-ħnieżer li jisfratta l-kummerċ fl-Unjoni u l-esportazzjonijiet lejn pajjiżi terzi.

(2) F'każ ta' tifqigħa tad-deni Afrikan tal-ħnieżer, hemm ir-riskju li l-aġent tal-marda jista' jinxtered ma' rziezet oħra tal-ħnieżer u mal-ħnieżer selvaġġi. B'hekk, jista' jinxtered minn Stat Membru għall-ieħor u għall-pajjiżi terzi permezz tal-kummerċ tal-ħnieżer ħajjin jew tal-prodotti tagħhom.

(3) Id-Direttiva tal-Kunsill 2002/60/KE ([3]) tistabbilixxi l-miżuri minimi li għandhom jiġu applikati fl-Unjoni għall-kontroll tad-deni Afrikan tal-ħnieżer. L-Artikolu 15 tad-Direttiva tal-Kunsill 2002/60/KE jipprevedi l-istabbiliment ta' żona infettata wara li jiġi kkonfermat każ wieħed jew iktar ta' deni Afrikan tal-ħnieżer fil-ħnieżer selvaġġi.

(4) Il-Polonja għarrfet lill-Kummissjoni bis-sitwazzjoni aġġornata fit-territorju tagħha fir-rigward tad-deni Afrikan tal-ħnieżer, u f'konformità mal-Artikolu 15 tad-Direttiva 2002/60/KE, stabbiliet żona infettata fejn japplikaw il-miżuri msemmija fl-Artikolu 15 ta' dik id-Direttiva.

(5) Sabiex jiġi evitat kull tfixkil bla bżonn għall-kummerċ fi ħdan l-Unjoni u biex jiġu evitati ostakli mhux ġustifikati għall-kummerċ minn pajjiżi terzi, jenħtieġ li tiġi identifikata fuq il-livell tal-Unjoni ż-żona infettata għad-deni Afrikan tal-ħnieżer fil-Polonja, f'kollaborazzjoni ma' dak l-Istat Membru.

(6) Għaldaqstant, sakemm issir il-laqgħa tal-Kumitat Permanenti dwar il-Pjanti, l-Annimali, l-Ikel u l-Għalf, jenħtieġ li ż-żona infettata fil-Polonja titniżżel fl-Anness ta' din id-Deċiżjoni u għandu jiġi stabbilit it-tul ta' żmien ta' din ir-reġjonalizzazzjoni.

(7) Din id-Deċiżjoni għandha tiġi riveduta fil-laqgħa li jmiss tal-Kumitat Permanenti dwar il-Pjanti, l-Annimali, l-Ikel u l-Għalf,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Il-Polonja għandha tiżgura li ż-żona infettata stabbilita skont l-Artikolu 15 tad-Direttiva tal-Kunsill 2002/60/KE tinkludi tal-inqas iż-żoni mniżżlin bħala ż-żona infettata fl-Anness ta' din id-Deċiżjoni.

([1]) ĠU L 395, 30.12.1989, p. 13.
([2]) ĠU L 224, 18.8.1990, p. 29.
([3]) Id-Direttiva tal-Kunsill 2002/60/KE tas-27 ta' Ġunju 2002 li tistabbilixxi miżuri għall-kontroll tad-deni Afrikan tal-qżieqeż u temenda d-Direttiva 92/119/KEE għar-rigward tal-marda Teschen u d-deni Afrikan tal-qżieqeż (ĠU L 192, 20.7.2002, p. 27).

Artikolu 2

Din id-Deċiżjoni għandha tapplika sat-12 ta' Frar 2018.

Artikolu 3

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika tal-Polonja.

Magħmul fi Brussell, il-5 ta' Jannar 2018.

Għall-Kummissjoni
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membru tal-Kummissjoni

ANNESS

Iż-żoni stabbiliti bħala Żona Infettata fil-Polonja kif imsemmi fl-Artikolu 1	Id-data sa meta japplikaw
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	It-12 ta' Frar 2018

ISSN 1977-074X (edizzjoni elettronika)
ISSN 1725-5104 (edizzjoni stampata)

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet tal-Unjoni Ewropea
2985 Il-Lussemburgu
IL-LUSSEMBURGU

MT