III

(Atti oħrajn)

ŻONA EKONOMIKA EWROPEA

DEĊIŻJONI TAL-AWTORITÀ TA' SORVELJANZA TAL-EFTA

Nru 216/14/COL

tat-28 ta' Mejju 2014

li temenda għas-sitta u disgħin darba r-regoli proċedurali u sostantivi fil-qasam tal-għajnuna mill-Istat billi tadotta linji gwida ġodda fil-qasam tal-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru [2016/2051]

L-AWTORITÀ TA' SORVELJANZA TAL-EFTA ("l-Awtorità"),

WARA LI KKUNSIDRAT il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea ("il-Ftehim ŻEE"), b'mod partikolari l-Artikoli minn 61 sa 63 u l-Protokoll 26 tiegħu,

WARA LI KKUNSIDRAT il-Ftehim bejn l-Istati tal-EFTA dwar l-Istabbiliment ta' Awtorità ta' Sorveljanza u ta' Qorti tal-Ġustizzja ("il-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti"), b'mod partikolari l-Artikoli 5(2)(b) u 24 tiegħu u l-Artikolu 1 fil-Parti I tal-Protokoll 3 tiegħu,

Billi:

Skont l-Artikolu 24 tal-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti, l-Awtorità ddaħħal fis-seħħ id-dispożizzjonijiet tal-Ftehim ŻEE dwar l-għajnuna mill-Istat,

Skont l-Artikolu 5(2)(b) tal-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti, l-Awtorità toħroġ avviżi jew linji gwida dwar kwistjonijiet ittrattati fil-Ftehim ŻEE, jekk dak il-Ftehim jew il-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti hekk jipprovdi espressament jew jekk l-Awtorità tqis li hemm bżonn isir hekk,

Fl-4 ta' April 2014, il-Kummissjoni Ewropea ppubblikat "Komunikazzjoni mill-Kummissjoni, linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru" ([1]). Il-linji gwida jistabbilixxu l-kundizzjonijiet li taħthom il-finanzjament pubbliku tal-ajruporti u tal-linji tal-ajru jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat u, meta dan jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, il-kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà. Dawn japplikaw mill-4 ta' April 2014 u jissostitwixxu l-linji gwida tal-Avjazzjoni tal-1994 u l-2005 ([2]) minn dik id-data.

Dawn il-linji gwida huma rilevanti għaż-Żona Ekonomika Ewropea,

Għandha tiġi żgurata l-applikazzjoni uniformi tar-regoli taż-ŻEE dwar l-għajnuna mill-Istat madwar iż-Żona Ekonomika Ewropea kollha skont l-għan ta' omoġeneità stabbilit fl-Artikolu 1 tal-Ftehim ŻEE,

Skont il-punt II taħt l-intestatura "ĠENERALI" fl-Anness XV tal-Ftehim ŻEE, l-Awtorità, wara li tikkonsulta lill-Kummissjoni Ewropea, għandha tadotta linji gwida ġodda li jikkorrispondu ma' dawk adottati mill-Kummissjoni Ewropea,

Il-linji gwida l-ġodda se jissostitwixxu l-miżuri attwali dwar il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali ([3]),

WARA li kkonsultat mal-Kummissjoni Ewropea,

WARA li kkonsultat mal-Istati tal-EFTA b'ittra ddatata t-12 ta' Mejju 2014 dwar is-suġġett,

([1]) ĠU C 99, 4.4.2014, p. 3.

([2]) L-applikazzjoni tal-Artikoli 92 u 93 tat-Trattat tal-KE u l-Artikolu 61 tal-Ftehim ŻEE għall-għajnuniet mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni (ĠU C 350, 10.12.1994, p. 5); u Komunikazzjoni mill-Kummissjoni — linji gwida tal-Komunità dwar il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (ĠU C 312, 9.12.2005, p. 1).

([3]) Il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (ĠU L 62, 6.3.2008, p. 30 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 12, 6.3.2008, p. 3).

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Il-linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat jiġu emendati bl-introduzzjoni ta' linji gwida ġodda dwar l-għajnuna mill-Istat lill-ajruporti u l-linji tal-ajru. Il-Linji Gwida l-ġodda huma annessi ma' din id-Deċiżjoni u jiffurmaw parti integrali minnha.

Artikolu 2

Il-verżjoni bl-Ingliż biss hija awtentika.

Magħmul fi Brussell, it-28 ta' Mejju 2014.

Għall-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA

Oda Helen SLETNES	Frank BÜCHEL
Il-President	*Membru tal-Kulleġġ*

ANNESS

LINJI GWIDA DWAR L-GĦAJNUNA MILL-ISTAT GĦALL-AJRUPORTI U L-LINJI TAL-AJRU

KONTENUT

1. Introduzzjoni: Politika ta' għajnuna mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni

2. Kamp ta' applikazzjoni u definizzjonijiet

2.1. Kamp ta' applikazzjoni

2.2. Definizzjonijiet

3. Il-preżenza tal-għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE

3.1. Il-kunċett ta' impriża u l-attività ekonomika

3.2. L-użu tar-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà lill-Istat

3.3. Id-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ

3.4. Finanzjament pubbliku tal-ajruporti u l-applikazzjoni tal-Prinċipju tal-Operatur tal-Ekonomija tas-Suq

3.5. Relazzjonijiet finanzjarji bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru

3.5.1. Tqabbil mal-prezz tas-suq

3.5.2. L-analiżi tal-profittabilità *ex ante*

4. Il-finanzjament pubbliku ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali

4.1. Id-definizzjoni ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali fl-ajruport u fis-setturi tat-trasport bl-ajru

4.2. Kumpatibbiltà tal-għajnuna fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku

5. Kumpatibbiltà tal-għajnuna skont l-Artikolu 61(3)(c) tal-Ftehim ŻEE

5.1. Għajnuna lill-ajruporti

5.1.1. Għajnuna għall-investiment lill-ajruporti

5.1.2. Għajnuna operatorja lill-ajruporti

5.2. Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru

6. Għajnuna ta' karattru soċjali skont l-Artikolu 61(2)(a) tal-Ftehim ŻEE

7. Kumulazzjoni

8. Dispożizzjonijiet finali

8.1. Rappurtar annwali

8.2. Trasparenza

8.3. Monitoraġġ

8.4. Evalwazzjoni

8.5. Miżuri xierqa

8.6. Applikazzjoni

8.7. Rieżami

1. INTRODUZZJONI: POLITIKA TA' GĦAJNUNA MILL-ISTAT FIS-SETTUR TAL-AVJAZZJONI

1. Billi jgħaqqad lill-popli u lir-reġjuni, it-trasport bl-ajru għandu rwol vitali fl-integrazzjoni u l-kompetittività taż-Żona Ekonomika Ewropea ("ŻEE"), kif ukoll fl-interazzjoni tagħha mad-dinja. It-trasport bl-ajru jikkontribwixxi b'mod sinifikanti għall-ekonomija tal-Unjoni, b'aktar minn 15-il miljun moviment kummerċjali annwali, 822 miljun passiġġier ittrasportati minn u lejn l-ajruporti tal-Unjoni fl-2011, 150 linja tal-ajru skedati, netwerk ta' aktar minn 460 ajruport, u 60 fornitur tas-servizzi ta' navigazzjoni bl-ajru ([1]). L-Unjoni tgawdi mill-pożizzjoni tagħha bħala fus tal-avjazzjoni globali, b'linji tal-ajru u ajruporti li weħidhom jikkontribwixxu aktar minn EUR 140 000 miljun għall-Prodott Domestiku Gross tal-Unjoni kull sena. Is-settur tal-avjazzjoni jimpjega madwar 2,3 miljun ruħ fl-Unjoni ([2]).

2. L-Istrateġija Ewropa 2020 ([3]) ("UE 2020") tissottolinja l-importanza tal-infrastruttura tat-trasport bħala parti mill-istrateġija ta' tkabbir sostenibbli tal-Unjoni għall-għaxar snin li ġejjin. B'mod partikolari, il-Kummissjoni fil-White Paper tagħha "Pjan direzzjonali għal Żona Unika tat-Trasport" ([4]) enfasizzat li l-internalizzazzjoni tal-esternalitajiet, l-eliminazzjoni ta' sussidji mhux ġustifikati u l-kompetizzjoni ħielsa u mhux imxekkla huma parti essenzjali mill-isforz biex jiġu allinjati l-għażliet tas-suq mal-bżonnijiet ta' sostenibbiltà. Il-"Pjan Direzzjonali għal Żona Unika tat-Trasport" jenfasizza wkoll l-importanza ta' użu effiċjenti tar-riżorsi. Fil-prattika, it-trasport irid juża inqas enerġija u enerġija nadifa, jisfrutta aħjar infrastruttura moderna u jnaqqas l-impatt negattiv tiegħu fuq il-klima u fuq l-ambjent u partikolarment fuq assi naturali ewlenin bħall-ilma, l-art u l-ekosistemi.

3. It-tlestija gradwali tas-suq intern wasslet għat-tneħħija ta' kull restrizzjoni kummerċjali għal-linji tal-ajru li jtiru fiż-ŻEE, bħal restrizzjonijiet fuq rotot jew fuq in-numru ta' titjiriet u l-istabbiliment ta' tariffi. Mil-liberalizzazzjoni tat-trasport bl-ajru fl-1997 ([5]), l-industrija espandiet aktar minn qatt qabel, u dan ikkontribwixxa għat-tkabbir ekonomiku u l-ħolqien tal-impjiegi. Din wittiet it-triq ukoll għall-ħolqien ta' trasportaturi bi prezz baxx, li joperaw mudell tan-negozju ġdid ibbażat fuq il-ħinijiet qosra sat-titjira lura u l-użu effiċjenti ħafna tal-flotta. Dan l-iżvilupp iġġenera żieda tremenda fit-traffiku, bit-traffiku tat-trasportaturi bi prezz baxx li qed jiżdied b'rata mgħaġġla mill-2005. Fl-2012 għall-ewwel darba, il-linji tal-ajru bi prezz baxx (44,8 %) qabżu s-sehem fis-suq tat-trasportaturi tal-ajru stabbiliti (42,4 %), xejra li kompliet fl-2013 (45,94 % għal-linji tal-ajru bi prezz baxx u 40,42 % għal dawk stabbiliti).

4. Filwaqt li fil-biċċa l-kbira tagħhom għadhom ta' sjieda u ġestjoni pubblika ([6]), l-ajruporti madwar l-UE bħalissa qegħdin jaraw l-involviment dejjem jikber ta' impriżi privati. Inħolqu swieq ġodda f'dawn l-aħħar għaxar snin, permezz tal-privatizzazzjoni parzjali ta' ċerti ajruporti, kif ukoll permezz tal-kompetizzjoni għall-ġestjoni ta' ajruporti ta' proprjetà pubblika, inklużi ajruporti reġjonali.

5. Ajruporti iżgħar juru l-ogħla proporzjon ta' sjieda pubblika ([7]) u huma l-aktar spiss li jserrħu fuq l-appoġġ pubbliku biex jiffinanzjaw l-operazzjonijiet tagħhom. Il-prezzijiet ta' dawn l-ajruporti ġeneralment ma jkunux definiti fir-rigward ta' kunsiderazzjonijiet tas-suq u b'mod partikolari prospetti sodi ta' profittabilità *ex ante*, iżda

([1]) *Sorsi:* Eurostat, l-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej, l-Assoċjazzjoni Internazzjonali tat-Trasport bl-Ajru.

([2]) Studju dwar l-effetti tal-implimentazzjoni tas-suq komuni tal-avjazzjoni tal-UE fuq l-impjiegi u l-kundizzjonijiet tax-xogħol fis-Settur tat-Trasport bl-Ajru matul il-perjodu 1997/2010. Steer Davies Gleave għall-Kummissjoni Ewropea, id-DĠ MOVE. Rapport Finali ta' Awwissu 2012.

([3]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni — Ewropa 2020 — Strateġija għal tkabbir intelliġenti, sostenibbli u inklussiv, COM(2010) 2020 finali tat-3 ta' Marzu 2010.

([4]) Il-Pjan Direzzjonali għal Żona Unika tat-Trasport — Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti, COM (2011) 144.

([5]) 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), inkorporat fil-punt 66b tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 7/94 tal-21 ta' Marzu 1994 (ĠU L 160, 28.6.1994, p. 1 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 17, 28.6.1994, p. 1); Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2408/92 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), inkorporat fil-punt 64a tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 7/94 tal-21 ta' Marzu 1994 (ĠU L 160, 28.6.1994, p. 1 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 17, 28.6.1994, p. 1); u r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2409/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar nollijiet u rati għal servizzi tal-ajru (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 15), inkorporat fil-punt 65 tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 7/94 tal-21 ta' Marzu 1994 (ĠU L 160, 28.6.1994, p. 1 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 17, 28.6.1994, p. 1).

([6]) Skont il-Kunsill Internazzjonali tal-Ajruporti fl-Ewropa, 77 % tal-ajruporti kienu kompletament proprjetà pubblika fl-2010, filwaqt li 9 % kienu kompletament proprjetà privata, ara l-Kunsill Internazzjonali tal-Ajruporti fl-Ewropa: Is-Sjieda tal-Ajruporti fl-Ewropa 2010.

([7]) Dan jixhdu l-fatt li, għalkemm fl-2010 s-sehem tagħhom mill-għadd globali tal-ajruporti kien jammonta għal 77 %, l-ajruporti b'sjieda pubblika kienu jammontaw biss għal 52 % tat-traffiku totali tal-passiġġieri.

essenzjalment fil-kunsiderazzjonijiet lokali jew reġjonali. Bil-kundizzjonijiet attwali tas-suq il-prospetti ta' profittabilità għal ajruporti operati kummerċjalment jibqgħu dipendenti ħafna ([8]) fuq il-livell ta' throughput, b'ajruporti b'inqas minn miljun passiġġier fis-sena li tipikament jitħabtu biex ikopru l-ispejjeż operattivi tagħhom. Konsegwentement il-biċċa l-kbira tal-ajruporti reġjonali huma ssussidjati minn awtoritajiet pubbliċi fuq bażi regolari.

6. Ċerti reġjuni għadhom imfixklin minn aċċessibilità fqira mill-bqija taż-ŻEE, u ċentri ewlenin qed jiffaċċjaw livelli dejjem akbar ta' konġestjoni ([9]). Fl-istess waqt, id-densità tal-ajruporti reġjonali f'ċerti reġjuni taż-ŻEE wasslet għal kapaċità żejda sostanzjali fl-infrastruttura tal-ajruporti meta mqabbla mad-domanda tal-passiġġieri u l-ħtiġijiet tal-linji tal-ajru.

7. Is-sistema tal-ipprezzar fil-biċċa l-kbira tal-ajruporti taż-ŻEE tradizzjonalment kienet imfassla bħala skema pubblikata tal-imposti tal-ajruport ibbażata fuq in-numri tal-passiġġieri u l-piż tal-inġenji tal-ajru ([10]). Madankollu, l-evoluzzjoni tas-suq u l-kooperazzjoni mill-qrib bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru gradwalment wittew it-triq għal varjetà wiesgħa ta' prattiki kummerċjali, inklużi kuntratti fit-tul b'tariffi differenzjati u xi drabi ammonti sostanzjali ta' inċentivi u ta' appoġġ ta' kummerċjalizzazzjoni mħallsa mill-ajruporti u/jew mill-awtoritajiet lokali lil-linji tal-ajru. B'mod partikolari, il-fondi pubbliċi allokati għall-appoġġ tal-operazzjonijiet tal-ajruporti jistgħu jkunu mgħoddija lil-linji tal-ajru sabiex jiġbdu aktar traffiku kummerċjali, u b'hekk joħolqu distorsjoni tas-swieq tat-trasport bl-ajru ([11]).

8. Fil-Komunikazzjoni tagħha dwar il-Modernizzazzjoni tal-Għajnuna mill-Istat (SAM) ([12]), il-Kummissjoni tiġbed l-attenzjoni li l-politika dwar l-għajnuna mill-Istat għandha tiffoka fuq il-faċilitazzjoni ta' għajnuna mfassla tajjeb immirata lejn in-nuqqasijiet tas-suq u objettivi ta' interess komuni tal-Unjoni, u li tevita l-ħela tar-riżorsi pubbliċi. Tabilħaqq il-miżuri ta' għajnuna mill-Istat jistgħu, taħt ċerti kundizzjonijiet, jikkoreġu fallimenti fis-suq, biex b'hekk jikkontribwixxu għall-funzjonament effiċjenti tas-swieq u titkattar il-kompetittività. Barra minn hekk, meta s-swieq jipprovdu riżultati effiċjenti imma dawn jiġu kkunsidrati bħala mhux sodisfaċenti mil-lenti tal-politika ta' koeżjoni, l-għajnuna mill-Istat tista' tintuża biex jinkiseb riżultat tas-suq li jkun aktar mixtieq u ekwu. Madankollu, l-għajnuna mill-Istat jista' jkollha effetti negattivi, bħad-distorsjoni tal-kompetizzjoni bejn l-impriżi u l-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE sa tali punt li jmur kontra l-interessi komuni taż-ŻEE. Il-kontroll tal-għajnuna mill-Istat fis-setturi tal-ajruport u tat-trasport bl-ajru għandhom għalhekk jippromwovu l-użu għaqli tar-riżorsi pubbliċi għal politiki orjentati lejn it-tkabbir, filwaqt li jillimitaw id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni li jfixklu l-kundizzjonijiet ekwi fis-suq intern, b'mod partikolari billi tiġi evitata d-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jħallux profitt fl-istess żona ta' qbid u l-ħolqien ta' kapaċità żejda.

9. L-applikazzjoni tar-regoli tal-għajnuna mill-Istat għas-setturi tal-ajruporti u tat-trasportaturi tal-ajru tikkostitwixxi parti mill-isforzi tal-Awtorità bl-għan li jtejbu l-kompetittività u l-potenzjal tat-tkabbir tal-ajruport taż-ŻEE u tal-industriji tal-linji tal-ajru ([13]). Il-kundizzjonijiet ekwi fost il-linji tal-ajru u l-ajruporti fiż-ŻEE huma ta' importanza kbira għal dawn l-objettivi, kif ukoll għall-Ftehim ŻEE kollu kemm hu. Fl-istess ħin, ajruporti reġjonali jistgħu jaqdu rwol importanti kemm għall-iżvilupp lokali kif ukoll għall-aċċessibbiltà ta' ċerti reġjuni, b'mod partikolari fl-isfond ta' previżjonijiet tat-traffiku pożittivi għat-trasport tal-ajru fiż-ŻEE.

10. Bħala parti mill-pjan ġenerali biex jinħoloq spazju tal-ajru uniku taż-ŻEE u waqt li jitqiesu l-iżviluppi tas-suq, fl-2005 l-Awtorità adottat linji gwida dwar il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali ([14]) (il-"linji gwida tal-Avjazzjoni 2005"). Dawn il-linji gwida speċifikaw il-kundizzjonijiet li taħthom ċerti kategoriji ta' għajnuna mill-Istat lill-ajruporti u lil-linji tal-ajru jistgħu jkunu dikjarati

---

([8]) Kif muri fl-2002 mill-istudju "Study on competition between airports and the application of State aid rules" (Studju dwar il-kompetizzjoni bejn l-ajruporti u l-applikazzjoni tar-regoli għall-għajnuna mill-Istat) — l-Università ta' Cranfield, Ġunju 2002, u sussegwentement ikkonfermat minn rapporti tal-industrija.

([9]) 13-il ajruport fl-Unjoni huma mbassra li se jkunu qed jaħdmu b'kapaċità sħiħa tmien sigħat kuljum f'kull ġurnata tas-sena matul l-2030, meta mqabbla mal-2007 meta kienu ħamsa (5) biss l-ajruporti li kienu joperaw b'kapaċità sħiħa jew qrib, għal 100 % tal-ħin (ara l-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni Ewropea lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni dwar il-politika tal-Ajruporti fl-Unjoni Ewropea — nindirizzaw il-kapaċità u l-kwalità biex nippromwovu t-tkabbir, il-konnettività u l-mobbiltà sostenibbli tal-1 ta' Diċembru 2011, COM(2011) 823) ("il-Komunikazzjoni dwar il-Politika tal-Ajruporti fl-Unjoni Ewropea").

([10]) Kif evidenzjat mill-politiki tal-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali dwar l-imposti għall-ajruporti u għas-servizzi ta' navigazzjoni (id-Dokument 9082), irriveduti l-aħħar f'April 2012.

([11]) Partikolarment fejn l-għajnuna hija ddeterminata fuq il-bażi ta' kalkoli *ex post* (li jagħmlu tajjeb għal kull defiċit hekk kif dan jitfaċċa), l-ajruporti jista' ma jkollhomx wisq inċentiv biex jikkontrollaw il-kostijiet u jimponu tariffi tal-ajruport li huma suffiċjenti biex ikopru l-kostijiet.

([12]) Komunikazzjoni mill-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni dwar il-Modernizzazzjoni tal-Għajnuna mill-Istat tal-UE (SAM), COM(2012) 209 finali.

([13]) Ara l-Komunikazzjoni dwar il-politika tal-Ajruporti fl-Unjoni Ewropea.

([14]) Il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (ĠU L 62, 6.3.2008, p. 30 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 12, 6.3.2008, p. 3).

kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE. Huma ssuplimentaw il-linji gwida tal-Avjazzjoni 1994 ([15]), li prinċipalment kien fihom dispożizzjonijiet fir-rigward tar-ristrutturar tat-trasportaturi nazzjonali u għajnuna soċjali għall-benefiċċju taċ-ċittadini taż-ŻEE.

11. Dawn il-linji gwida jagħtu ħarsa lejn is-sitwazzjoni legali u ekonomika l-ġdida dwar il-finanzjament pubbliku tal-ajruporti u l-linji tal-ajru u jispeċifikaw il-kundizzjonijiet li bihom dan il-finanzjament pubbliku jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE u, meta jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, il-kundizzjonijiet li skonthom jista' jiġi ddikjarat kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c). Il-valutazzjoni tal-Awtorità hija bbażata fuq l-esperjenza u l-prassi ta' teħid tad-deċiżjonijiet tagħha, kif ukoll fuq l-analiżi tagħha tal-kundizzjonijiet preżenti tas-suq fis-setturi tal-ajruport u tat-trasport bl-ajru. Huwa għalhekk mingħajr preġudizzju għall-approċċ tagħha fir-rigward ta' infrastrutturi jew setturi oħrajn. B'mod partikolari, l-Awtorità tqis li s-sempliċi fatt li operatur ta' ajruport jirċievi jew irċieva għajnuna mill-Istat ma jimplikax awtomatikament li l-linji tal-ajru klijenti tiegħu huma wkoll benefiċjarji tal-għajnuna. Jekk il-kundizzjonijiet offruti lil xi linja tal-ajru f'ajruport partikolari kienu offruti minn operatur ta' ajruport għall-profitt, il-linja tal-ajru ma tistax titqies li rċeviet vantaġġ għall-finijiet tar-regoli tal-għajnuna mill-Istat.

12. Meta s-sostenn pubbliku jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, l-Awtorità tikkunsidra li f'ċerti kundizzjonijiet, ċerti kategoriji ta' għajnuna lill-ajruporti reġjonali u lil-linji tal-ajru li jużaw dawn l-ajruporti jistgħu jkunu ġustifikati b'mod partikolari biex jiżviluppaw servizzi ġodda u jikkontribwixxu għall-aċċessibilità lokali u l-iżvilupp ekonomiku. Madankollu, id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni fis-swieq kollha kkonċernati għandhom jiġu kkunsidrati u l-għajnuna mill-Istat biss li hija proporzjonata u meħtieġa sabiex tikkontribwixxi għal objettiv ta' interess komuni tista' tkun aċċettabbli.

13. F'dan il-kuntest, għandu jiġi nnutat li l-għajnuna għall-ġestjoni tikkostitwixxi fil-prinċipju forma ta' għajnuna li tfixkel ħafna l-kompetizzjoni u li tista' tiġi awtorizzata biss f'ċirkustanzi eċċezzjonali. L-Awtorità tikkunsidra li l-ajruporti u l-linji tal-ajru għandhom normalment iġarrbu l-ispejjeż operattivi tagħhom. Madankollu, il-bidla gradwali għal realtà ġdida tas-suq, kif deskritta fil-punti minn 3 sa 7, tispjega l-fatt li l-ajruporti reġjonali rċevew sostenn għall-ġestjoni mifrux mill-awtoritajiet pubbliċi qabel l-adozzjoni ta' dawn il-linji gwida. F'dan l-isfond, għal perjodu tranżitorju, u sabiex l-industrija tal-avjazzjoni tkun tista' tadatta għas-sitwazzjoni l-ġdida tas-suq, ċerti kategoriji ta' għajnuna operatorja lill-ajruporti xorta jistgħu jkunu ġustifikati f'ċerti kundizzjonijiet. Kif spjegat fil-punt 5, taħt il-kundizzjonijiet attwali tas-suq, id-dejta disponibbli u l-kunsens tal-industrija jindikaw rabta bejn il-qagħda finanzjarja ta' ajruport u l-livelli tat-traffiku tiegħu, b'eżiġenzi finanzjarji normalment akbar fil-każ ta' ajruporti iżgħar. Fid-dawl tal-kontribut tagħhom għall-iżvilupp ekonomiku u l-koeżjoni territorjali fiż-ŻEE, il-maniġers ta' ajruporti reġjonali iżgħar għalhekk għandhom jingħataw żmien biex jaġġustaw għall-ambjent ġdid tas-suq, pereżempju, billi gradwalment iżidu l-imposti tal-ajruporti lil-linji tal-ajru, bl-introduzzjoni ta' miżuri ta' razzjonalizzazzjoni, billi jiddiversifikaw il-mudelli tan-negozju tagħhom jew billi jiġbdu linji tal-ajru u klijenti ġodda biex jimlew il-kapaċità inattiva tagħhom.

14. Fi tmiem il-perjodu tranżitorju, l-ajruporti m'għandhomx jibqgħu jinagħtaw għajnuna operatorja aktar u għandhom jiffinanzjaw l-operazzjonijiet tagħhom mir-riżorsi tagħhom stess. Filwaqt li l-għoti ta' kumpens għal spejjeż operattivi mhux koperti ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali għandu jibqa' possibbli għall-ajruporti ż-żgħar jew biex titħalla l-konnettività tar-reġjuni kollha b'rekwiżiti partikolari, il-bidliet fis-swieq stimulati minn dawn il-linji gwida għandhom jippermettu lill-ajruporti l-kopertura tal-ispejjeż tagħhom bħal f'kull industrija oħra.

15. L-iżvilupp ta' traffiku tal-ajru ġdid għandu, fil-prinċipju, ikun ibbażat fuq argument sod għan-negozju. Madankollu l-linji tal-ajru mhumiex dejjem lesti, mingħajr inċentivi xierqa, li jieħdu r-riskju li jiftħu rotot ġodda minn ajruporti żgħar li ma jkunux magħrufa u ppruvati. Għalhekk, taħt ċerti kundizzjonijiet, il-linji tal-ajru jistgħu jingħataw għajnuna tal-bidu matul u anki wara l-perjodu tranżitorju, jekk din tipprovdilhom l-inċentiva meħtieġa biex joħolqu rotot ġodda minn ajruporti reġjonali, iżżid il-mobbiltà taċ-ċittadini taż-ŻEE billi tistabbilixxi punti ta' aċċess għal tijiriet fiż-ŻEE u tistimola l-iżvilupp reġjonali. Minħabba li reġjuni remoti huma penalizzati minħabba l-aċċessibilità fqira tagħhom, l-għajnuna tal-bidu għal rotot minn dawn ir-reġjuni hija suġġetta għal kriterji ta' kumpatibbiltà iktar flessibbli.

([15]) Il-Kapitolu tal-linji gwida dwar l-Għajnuna mill-Istat tal-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA dwar għajnuna lis-settur tal-avjazzjoni (ĠU L 124, 23.5.1996, p. 41 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 23, 23.5.1996, p. 83) jirriferi għal-linji gwida tal-Komunità dwar l-applikazzjoni tal-Artikoli 92 u 93 tat-Trattat tal-KE u l-Artikolu 61 tal-Ftehim ŻEE għall-għajnuna mill-Istat lis-settur tal-avjazzjoni u jistipula li l-Awtorità għandha tapplika kriterji li jikkorrispondu ma' dawk li jinsabu fil-linji gwida tal-Kummissjoni.

16. L-allokazzjoni tal-kapaċità tal-ajruporti lil-linji tal-ajru għandha għalhekk gradwalment issir aktar effiċjenti (jiġifieri orjentata lejn id-domanda), u għandu jkun hemm inqas ħtieġa għal finanzjament pubbliku ta' ajruporti minħabba li l-investiment privat isir aktar mifrux. Jekk jistgħu jkunu stabbiliti l-ħtieġa ġenwina ta' trasport u l-esternalitajiet pożittivi għal reġjun, l-għajnuna għall-investiment għall-ajruporti madankollu għandha tkompli tkun aċċettata anki wara l-perjodu tranżitorju, b'intensitajiet massimi tal-għajnuna li jiżguraw kundizzjonijiet ekwi madwar iż-ŻEE.

17. F'dan l-isfond dawn il-linji gwida attwali jintroduċu approċċ ġdid għall-valutazzjoni tal-kumpatibbiltà tal-għajnuna lill-ajruporti:

(a) filwaqt li l-linji gwida tal-Avjazzjoni tal-2005 ħallew miftuħa l-kwistjoni ta' għajnuna għall-investiment, dawn il-linji gwida riveduti jiddefinixxu l-intensitajiet massimi tal-għajnuna permissibbli skont id-daqs tal-ajruport;

(b) madankollu, għal ajruporti kbar b'volum ta' aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena, l-għajnuna għall-investiment ma għandhiex bħala prinċipju tkun iddikjarata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c), għajr f'ċirkustanzi eċċezzjonali ħafna, bħar-rilokazzjoni ta' ajruport eżistenti, fejn il-ħtieġa ta' intervent mill-Istat hija kkaratterizzata minn falliment ċar tas-suq, waqt li jitqiesu ċ-ċirkustanzi eċċezzjonali, id-daqs tal-investiment u d-distorsjonijiet limitati tal-kompetizzjoni;

(c) l-intensitajiet massimi tal-għajnuna permissibbli għall-investiment huma miżjuda sa massimu ta' 20 % għal ajruporti li jinsabu f'reġjuni mbiegħda;

(d) għal perjodu tranżitorju ta' 10 snin, l-għajnuna operatorja għal ajruporti reġjonali tista' tkun iddikjarata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c); madankollu, fir-rigward tal-ajruporti bi traffiku tal-passiġġieri inqas minn 700 000 fis-sena, l-Awtorità, wara perjodu ta' erba' snin, se tivvaluta mil-ġdid il-prospetti ta' profittabilità ta' din il-kategorija ta' ajruporti sabiex tivvaluta jekk għandhomx jinholoqu regoli speċjali biex janalizzaw il-kumpatibbiltà tal-għajnuna operatorja lil dawk l-ajruporti mas-suq fl-applikazzjoni tal-Ftehim ŻEE.

18. Barra minn hekk, il-kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà tal-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru ġew simplifikati u adattati skont l-iżviluppi riċenti fis-suq.

19. L-Awtorità se tapplika approċċ bilanċjat, li huwa newtrali fil-konfront tad-diversi mudelli ta' negozju tal-ajruporti u l-linji tal-ajru, u li jqis il-prospetti għat-tkabbir tat-traffiku tal-ajru, il-ħtieġa għal żvilupp reġjonali u l-aċċessibbiltà u l-kontribuzzjoni pożittiva tal-mudell tan-negozju tat-trasportaturi bi prezz baxx għall-iżvilupp ta' xi ajruporti reġjonali. Iżda fl-istess waqt, bidla gradwali lejn approċċ orjentat lejn is-suq hija bla dubju meħtieġa; għajr f'każijiet debitament ġustifikati u limitati l-ajruporti għandhom ikunu jistgħu jkopru l-ispejjeż operattivi tagħhom u kull investiment pubbliku għandu jintuża biex jiffinanzja l-kostruzzjoni ta' ajruporti vijabbli li jissodisfaw it-talba tal-linji tal-ajru u tal-passiġġieri; id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni bejn l-ajruporti u bejn il-linji tal-ajru, kif ukoll id-duplikazzjoni ta' ajruporti mhux profittabbli għandhom jiġu evitati. Dan l-approċċ ibbilanċjat għandu jkun trasparenti, jinftiehem faċilment u sempliċi biex ikun applikat.

20. Dawn il-linji gwida huma mingħajr preġudizzju għad-dover tal-Istati tal-EFTA li jikkonformaw mad-dritt taż-ŻEE. Partikolarment, biex jiġi evitat li l-investiment ikun iwassal għal dannu ambjentali, l-Istati tal-EFTA jridu jiżguraw konformità wkoll mal-leġiżlazzjoni ambjentali taż-ŻEE, inkluża mal-ħtieġa li jwettqu valutazzjoni tal-impatt ambjentali fejn xieraq u jiżguraw li jkun hemm il-permessi kollha rilevanti.

2. KAMP TA’ APPLIKAZZJONI U DEFINIZZJONIJIET

2.1. **Kamp ta’ applikazzjoni**

21. Il-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida japplikaw għall-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru ([16]). Dawn jiġu applikati skont il-Ftehim ŻEE u l-leġiżlazzjoni sekondarja adottata skont il-Ftehim ŻEE kif ukoll skont linji gwida oħra taż-ŻEE dwar l-għajnuna mill-Istat ([17]).

22. Ċerti ajruporti u linji tal-ajru huma speċjalizzati fit-trasport tal-merkanzija. L-Awtorità għad ma għandhiex biżżejjed esperjenza fil-valutazzjoni tal-kumpatibbiltà tal-għajnuna lill-ajruporti u lil-linji tal-ajru speċjalizzati fit-trasport tal-merkanzija biex tippreżenta fil-qosor il-prattika tagħha fil-forma ta’ kriterji speċifiċi ta’ kumpatibbiltà. Għal dawn il-kategoriji ta’ impriżi, l-Awtorità se tapplika l-prinċipji komuni ta’ kumpatibbiltà kif stabbilit fit-Taqsima 5 permezz ta’ analiżi skont il-każ.

23. L-Awtorità mhijiex se tapplika l-prinċipji stipulati fil-Linji Gwida dwar l-għajnuna reġjonali nazzjonali għall-2007-2013 ([18]), u fil-Linji Gwida dwar l-għajnuna reġjonali mill-Istat għall-2014-2020 ([19]) jew xi linji gwida futuri għall-għajnuna reġjonali mill-Istat mogħtija lill-infrastruttura tal-ajruporti.

24. Dawn il-linji gwida jissostitwixxu l-linji gwida tal-Avjazzjoni tal-1994 u tal-2005.

2.2. **Definizzjonijiet**

25. Għall-fini ta’ dawn il-linji gwida:

(1) “għajnuna” tfisser kull miżura li tissodisfa l-kriterji kollha stabbiliti fl-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE;

(2) “intensità tal-għajnuna” tfisser l-ammont ta’ għajnuna totali espress bħala persentaġġ tal-ispejjeż eliġibbli, biż-żewġ ċifri espressi f'termini tal-valur preżenti nett meta tingħata l-għajnuna u qabel kull tnaqqis ta’ taxxa jew ta’ imposti oħra;

(3) “linja tal-ajru” tfisser kull linja tal-ajru b’liċenzja għall-operat valida maħruġa minn Stat taż-ŻEE jew minn Membru tal-Ispazju Komuni Ewropew għall-Avjazzjoni skont ir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([20]);

(4) “imposta tal-ajruport” tfisser prezz jew imposta miġbura għall-benefiċċju tal-ajruport u mħallsa mill-utenti tal-ajruport għall-użu ta’ faċilitajiet u servizzi, li jiġu provduti esklussivament mill-ajruport u li jkunu relatati mal-inżul, it-tlugħ, il-movimenti fl-art u l-ipparkjar ta’ inġenji tal-ajru, u l-ipproċessar ta’ passiġġieri u merkanzija, inklużi l-imposti jew it-tariffi għas-servizzi ta’ groundhandling u tariffi għall-infrastruttura ċentralizzata tal-groundhandling;

([16]) Il-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida ma japplikawx għal għajnuna għall-provvista ta’ servizzi ta’ groundhandling irrispettivament minn jekk ikunux ipprovduti mill-ajruport, mil-linja tal-ajru jew minn fornitur tas-servizzi ta’ groundhandling lill-partijiet terzi; tali għajnuna se tkun ivvalutata fuq il-bażi tar-regoli ġenerali rilevanti. Skont id-Direttiva tal-Kunsill 96/67/KE tal-15 ta’ Ottubru 1996 dwar l-aċċess għas-suq tal-groundhandling fl-ajruporti tal-Komunità (ĠU L 272, 25.10.1996, p. 36), inkorporata fil-punt 64c tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 79/2000 tat-2 ta’ Ottubru 2000 (ĠU L 315, 14.12.2000, p. 20, u s-Supplement taż-ŻEE Nru 59, 14.12.2000, p. 18), jew kull leġiżlazzjoni sussegwenti dwar l-aċċess għas-suq tal-groundhandling fl-ajruporti taż-ŻEE, ajruporti li jwettqu groundhandling huma meħtieġa li jżommu kontijiet separati għall-attivitajiet ta’ groundhandling tagħhom u għal attivitajiet oħra. Barra minn hekk, ajruport ma jistax jissussidja l-attivitajiet tiegħu ta’ groundhandling mid-dħul li jikseb mill-attivitajiet tiegħu tal-ajruport. Dawn il-linji gwida lanqas ma japplikaw għal impriżi li, minkejja li jkunu attivi f'ajruport, huma involuti f'attivitajiet mhux ajrunawtiċi.

([17]) B’mod partikolari, iżda mhux esklussivament, ir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta’ Settembru 2008 dwar regoli komuni għall-operat ta’ servizzi tal-ajru fil-Komunità (ĠU L 293, 31.10.2008, p. 3), inkorporat fil-punt 64a tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 90/2011 tad-19 ta’ Lulju 2011 (ĠU L 262, 6.10.2011, p. 62 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 54, 6.10.2011, p. 78), id-Direttiva 96/67/KE, id-Direttiva 2009/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta’ Marzu 2009 dwar l-imposti tal-ajruporti (ĠU L 70, 14.3.2009, p. 11), inkorporata fil-punt 65a tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 64/2012 tat-30 ta’ Marzu 2012 (ĠU L 207, 2.8.2012, p. 44 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 43, 2.8.2012, p. 54), u kull leġiżlazzjoni sussegwenti dwar l-imposti tal-ajruporti.

([18]) Il-linji gwida dwar l-għajnuna reġjonali mill-Istat għall-2007-2013 (ĠU L 54, 28.2.2008, p. 1 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 11, 28.2.2008, p. 1).

([19]) Linji gwida dwar l-għajnuna reġjonali mill-Istat għall-2014-2020 (għadhom mhumiex inkorporati fil-Ftehim ŻEE).

([20]) Ir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta’ Settembru 2008 dwar regoli komuni għall-operat ta’ servizzi tal-ajru fil-Komunità (ĠU L 293, 31.10.2008, p. 3).

(5) "infrastruttura tal-ajruport" tfisser infrastruttura u tagħmir għall-provvista ta' servizzi tal-ajruport mill-ajruport lil-linji tal-ajru u lill-fornituri varji tas-servizzi, inklużi r-runways, it-terminals, ir-rampa tal-ajruport, it-taxiways, l-infrastruttura ċentralizzata tal-groundhandling u kull faċilità oħra li tappoġġja direttament lis-servizzi tal-ajruport, eskluż l-infrastruttura u t-tagħmir, li huma primarjament meħtieġa biex jiġu segwiti attivitajiet mhux ajrunawtiċi, bħal parkeġġi, ħwienet u ristoranti;

(6) "ajruport" tfisser entità jew grupp ta'entitajiet li jwettqu l-attività ekonomika li tipprovdi servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru;

(7) "dħul tal-ajruport" tfisser id-dħul minn imposti tal-ajruporti nett minn sostenn għall-kummerċjalizzazzjoni jew kull inċentiv provdut mill-ajruport lil-linji tal-ajru, waqt li jitqies ukoll id-dħul li jiġi minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi (ħielsa minn kull sostenn pubbliku), eskluż kull sostenn u kumpens pubbliku għal kompiti li jaqgħu fl-ambitu tal-politika pubblika, jew servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali;

(8) "servizzi tal-ajruport" tfisser servizzi pprovduti lil-linji tal-ajru minn ajruport jew kull wieħed mis-sussidjarji tiegħu biex ikun żgurat l-immaniġġar tal-inġenji tal-ajru, mill-inżul sat-tluq, u tal-passiġġieri u l-merkanzija, biex jippermettu li l-linji tal-ajru jipprovdu servizzi tat-trasport bl-ajru; inkluż il-provvista ta' servizzi ta' groundhandling u l-provvista ta' infrastruttura ċentralizzata tal-groundhandling;

(9) "traffiku annwali medju tal-passiġġieri" tfisser ċifra ddeterminata abbażi ta' traffiku tal-passiġġieri deħlin u dawk ħerġin matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna ġiet notifikata jew mogħtija fil-każ ta' għajnuna mhux notifikata;

(10) "kostijiet kapitali" tfisser id-deprezzament tal-kostijiet ta' investiment eliġibbli fl-infrastruttura u t-tagħmir tal-ajruporti inklużi l-kostijiet sottostanti tal-finanzjament;

(11) "diskrepanza tal-likwidità fil-kostijiet kapitali" tfisser il-valur nett preżenti tad-differenza bejn il-flussi ta' flus pożittivi u dawk negattivi (inklużi l-kostijiet ta' investiment) matul il-ħajja tal-investiment f'assi kapitali fissi;

(12) "żona ta' lħuq minn ajruport" tfisser il-konfini ta' suq ġeografiku, li normalment huwa stabbilit għal madwar 100 kilometru jew madwar 60 minuta ta' vvjaġġar bil-karozza, bix-xarabank, bit-trejn jew bil-ferrovija ta' veloċità għolja; madankollu, iż-żona ta' lħuq minn ajruport partikolari tista' tkun differenti u jeħtieġ li tqis l-ispeċifiċitajiet ta' kull ajruport partikolari. Id-daqs u l-forma taż-żona ta' lħuq jvarjaw minn ajruport għal ieħor, u jiddependu minn diversi karatteristiċi tal-ajruport, inklużi l-mudell tan-negozju tagħha, il-post u d-destinazzjonijiet li taqdi;

(13) "kostijiet ta' finanzjament" tfisser l-ispejjeż relatati ma' finanzjament tad-dejn u l-ekwità tal-ispejjeż eliġibbli tal-investiment; fi kliem ieħor, il-kostijiet ta' finanzjament iqisu l-proporzjon ta' imgħax totali u r-remunerazzjoni ta' kapital proprju li jikkorrispondu għall-finanzjament tal-ispejjeż eliġibbli tal-investiment, eskluż il-finanzjament tal-kapital operattiv, l-investimenti f'attivitajiet mhux ajrunawtiċi jew proġetti oħrajn ta' investiment;

(14) "data tal-għoti tal-għajnuna" tfisser id-data meta l-Istat tal-EFTA ħa impenn legalment vinkolanti li jagħti l-għajnuna li tista' tkun invokata quddiem qorti nazzjonali;

(15) "kostijiet ta' investiment eliġibbli" tfisser l-ispejjeż relatati mal-investimenti fl-infrastruttura tal-ajruport, inklużi l-ispejjeż tal-ippjanar, iżda esklużi l-kostijiet ta' investiment għal attivitajiet mhux ajrunawtiċi, spejjeż ta' investiment relatati mat-tagħmir tas-servizzi tal-groundhandling, spejjeż ordinarji ta' manutenzjoni u spejjeż għal kompiti li jaqgħu fl-ambitu tal-politika pubblika;

(16) "servizzi ta' groundhandling" tfisser is-servizzi pprovduti lill-utenti tal-ajruporti fl-ajruporti kif deskritt fl-Anness mad-Direttiva 96/67/KE, u kull leġiżlazzjoni sussegwenti dwar l-aċċess għas-suq tal-groundhandling fl-ajruporti;

(17) "ferrovija ta' veloċità għolja" tfisser trejn kapaċi tlaħħaq veloċità ta' iktar minn 200 km/h;

(18) "għajnuna għall-investiment" tfisser għajnuna biex ikunu ffinanzjati assi kapitali fissi; speċifikament, biex tkopri d-"diskrepanza tal-likwidità fl-ispejjeż kapitali";

(19) "valur nett preżenti" tfisser id-differenza bejn il-flussi ta' flus pożittivi u dawk negattivi matul il-ħajja tal-investiment, skontati għall-valur kurrenti tagħhom bl-użu tal-ispiża kapitali, jiġifieri r-rata ta' redditu meħtieġa normalment applikata mill-kumpanija fi proġetti oħrajn ta' investiment ta' tip simili jew, fejn mhux disponibbli, l-ispiża kapitali tal-kumpanija b'mod kumplessiv, jew redditi mistennija komunement osservati fis-settur tal-ajruporti;

(20) "attivitajiet mhux ajrunawtiċi" tfisser servizzi kummerċjali lil-linji tal-ajru jew lil utenti oħra tal-ajruport, bħal servizzi anċillari għal passiġġieri, trasportaturi tal-merkanzija jew fornituri oħra tas-servizz, il-kiri ta' uffiċċji u ħwienet, parkeġġi u lukandi;

(21) "għajnuna operatorja" tfisser għajnuna biex tkopri d-"diskrepanza tal-likwidità operattiva"; jew fil-forma ta' pagament bil-quddiem kif ukoll fil-forma ta' ħlasijiet parzjali perjodiċi biex ikopru spejjeż operattivi mistennija (pagamenti perjodiċi li jikkonsistu fi ħlasijiet ta' ammont f'daqqa);

(22) "spejjeż operattivi" tfisser l-ispejjeż sottostanti ta' ajruport f'dak li hu forniment ta' servizzi tal-ajruport, inklużi kategoriji ta' spejjeż bħall-ispiża ta' persunal, servizzi b'kuntratt, komunikazzjonijiet, skart, enerġija, manutenzjoni, kera u amministrazzjoni, iżda esklużi l-ispejjeż kapitali, is-sostenn ta' kummerċjalizzazzjoni jew kull inċentiv ieħor mogħti lil-linji tal-ajru mill-ajruport, u l-ispejjeż li jaqgħu taħt ambitu ta' politika pubblika;

(23) "diskrepanza tal-likwidità operattiva" tfisser it-telf operatorju tal-ajruport matul il-perjodu rilevanti, skontat għall-valur kurrenti tagħhom bl-użu tal-kost kapitali, jiġifieri n-nuqqas (f'termini tal-Valur Preżenti Nett) bejn id-dħul tal-ajruport u l-ispejjeż operattivi tal-ajruport.

(24) "marġni ta' profitt raġonevoli" tfisser rata ta' redditu fuq il-kapital, pereżempju mkejjel bħala Rata ta'Redditu Interna (IRR), li l-impriża normalment hija mistennija li tagħmel fuq investimenti bi grad simili ta' riskju;

(25) "ajruport reġjonali" tfisser kull ajruport b'volum ta' traffiku annwali ta' passiġġieri sa 3 miljuni;

(26) "reġjuni remoti" tfisser gżejjer li jagħmlu parti mit-territorju ta' Stat tal-EFTA, u żoni ftit li xejn popolati;

(27) "żoni skarsament popolati" tfisser reġjuni tan-NUTS 2 b'inqas minn tmin (8) abitant għal kull km^2 jew reġjuni tan-NUTS 3 b'inqas minn 12,5 abitant għal kull km^2 (abbażi tad-dejta tal-Eurostat dwar id-densità tal-populazzjoni);

(28) "bidu tax-xogħlijiet" tfisser jew il-bidu ta' xogħlijiet ta' kostruzzjoni fuq l-investiment, jew l-ewwel impenn sod biex ikun ordnat tagħmir jew impenn ieħor li jagħmel l-investiment irriversibbli, skont liema jiġi l-ewwel, u li ma jinkludix xogħol preparatorju, bħall-kisba ta' permessi u t-twettiq ta' studji preliminari ta' fattibilità.

3. IL-PREŻENZA TAL-GĦAJNUNA MILL-ISTAT SKONT IT-TIFSIRA TAL-ARTIKOLU 61(1) TAL-FTEHIM ŻEE

3.1. **Il-kunċett ta' impriża u l-attività ekonomika**

26. Skont l-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE, ir-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat japplikaw biss fejn il-benefiċjarju huwa "impriża". Il-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropea ("il-Qorti") konsistentement iddefinixxiet l-impriżi bħala entitajiet involuti f'attività ekonomika, irrispettivament mill-istatus ġuridiku tagħhom jew mis-sjieda tagħhom u mill-mod kif huma ffinanzjati ([21]). Kull attività li tikkonsisti fl-offerta ta' oġġetti u servizzi f'suq hija attività ekonomika ([22]). In-natura ekonomika ta' attività fiha nnifisha ma tiddependix fuq jekk l-attività tiġġenerax profitti ([23]).

([21]) Ara l-Applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat għall-kumpens mogħti għall-għoti ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L 161, 13.6.2013, p. 12, u s-Suppliment ŻEE Nru 34, 13.6.2013, p. 1) il-parti 2.1 u l-każistika assoċjata, b'mod partikolari l-Kawżi konġunti minn C-180/98 sa C-184/98 *Pavlov u Oħrajn*, [2000] il-Ġabra I-6451.

([22]) Il-Kawża 118/85, *Il-Kummissjoni v l-Italja*, [1987], il-Ġabra 2599, il-paragrafu 7; Il-Kawża C-35/96 *Il-Kummissjoni v l-Italja* [1998] il-Ġabra I-3851, il-paragrafu 36; *Pavlov u Oħrajn*, il-paragrafu 75.

([23]) Il-Kawżi Konġunti 209/78 sa 215/78 u 218/78 *Van Landewyck*, [1980] il-Ġabra 3125, il-paragrafu 88; Il-Kawża C-244/94, *FFSA u Oħrajn*, [1995] il-Ġabra I-4013, il-paragrafu 21; u l-Kawża C-49/07 *MOTOE*, [2008] il-Ġabra I-4863, il-paragrafi 27 u 28.

27. Issa jidher ċar li l-attività tal-linji tal-ajru li tikkonsisti fil-provvista ta' servizzi ta' trasport lill-passiġġieri u/jew lill-impriżi tikkostitwixxi attività ekonomika. Il-linji gwida tal-Avjazzjoni tal-1994, madankollu. xorta jirriflettu l-fehma li "il-kostruzzjoni [jew] it-tkabbir ta' proġetti ta' infrastruttura (bħal ajruporti, toroq, pontijiet, eċċ.) jirrappreżentaw miżura ġenerali ta' politika ekonomika li ma tistax tiġi kkontrollata mill-Kummissjoni skont ir-regoli tat-Trattat dwar l-għajnuna mill-Istat." Fis-sentenza "*Aéroports de Paris*" ([24]), il-Qrati tal-Unjoni ddeċidew kontra din il-fehma u sostnew li l-operazzjoni ta' ajruport li tikkonsisti fil-provvista ta' servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru u lil fornituri varji tas-servizzi tikkostitwixxi wkoll attività ekonomika. Fis-sentenza tagħha fil-kawża "l-*Ajruport ta' Leipzig-Halle*" ([25]), il-Qorti Ġenerali kkjarifikat li l-operazzjoni ta' ajruport hija attività ekonomika, li minnha l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport tagħmel parti inseparabbli.

28. Safejn huma kkonċernati l-miżuri ta' finanzjament tal-passat, l-iżvilupp gradwali tal-forzi tas-suq fis-settur tal-ajruporti ([26]) ma jippermettix li tkun determinata data preċiża, li minnha l-operazzjoni ta' ajruport għandha tkun bla dubju meqjusa bħala attività ta' natura ekonomika. Madankollu, il-Qrati tal-Unjoni rrikonoxxew l-evoluzzjoni fin-natura tal-attivitajiet tal-ajruporti. F'"l-*Ajruport ta' Leipzig-Halle*", il-Qorti Ġenerali sostniet li mis-sena 2000 l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat għall-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruporti ma setgħatx tkun eskluża aktar ([27]). Konsegwentement, mid-data tas-sentenza f'"*Aéroports de Paris*" (it-12 ta' Diċembru 2000), l-operazzjoni u kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport għandhom jitqiesu bħala kompiti li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat.

29. Kuntrarju ta' dan, minħabba l-inċertezza li kienet teżisti qabel is-sentenza "*Aéroports de Paris*", l-awtoritajiet pubbliċi setgħu leġittimament iqisu li l-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, u skont dan, li tali miżuri ma kellhomx għalfejn ikunu notifikati lill-Awtorità. Minn dan isegwi li l-Awtorità ma tistax titfa' aktar dubju, abbażi tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, fuq il-miżuri ta' finanzjament mogħtija ([28]) qabel is-sentenza "*Aéroports de Paris*" ([29]).

30. F'kull każ, il-miżuri li ngħataw qabel ma żviluppat kull kompetizzjoni fis-settur tal-ajruporti, ma kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat meta ingħataw, iżda jistgħu jitqiesu bħala għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 1(b)(v) tal-Parti II tal-Protokoll 3 tal-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti, jekk il-kundizzjonijiet tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim jiġu ssodisfati.

31. L-entità jew grupp ta' entitajiet li jwettqu attività ekonomika li tipprovdi servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru, jiġifieri l-immaniġġar tal-inġenji tal-ajru, mill-inżul sat-tluq, u tal-passiġġieri u l-merkanzija, sabiex jippermettu lil-linji tal-ajru jipprovdu servizzi tat-trasport bl-ajru ([30]), se tissejjaħ "ajruport" ([31]). Ajruport jipprovdi firxa ta' servizzi ("servizzi tal-ajruport") lil-linji tal-ajru, bi skambju għall-ħlas ("imposti tal-ajruport"). Filwaqt li d-daqs preċiż tas-servizzi pprovduti mill-ajruporti, kif ukoll id-definizzjoni tal-imposti bħala "tariffi" jew "taxxi" jvarjaw madwar iż-ŻEE, il-provvista ta' servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru bi skambju għall-imposti tal-ajruport tikkostitwixxi attività ekonomika fl-Istati kollha tal-EFTA.

32. Il-qafas ġuridiku u regolatorju li fih ajruporti individwali huma posseduti u operati tvarja minn ajruport għal ieħor madwar iż-ŻEE. B'mod partikolari, ajruporti reġjonali huma spiss ġestiti f'koperazzjoni mill-qrib ma' awtoritajiet pubbliċi. F'dan ir-rigward, il-Qorti ddeċidiet li bosta entitajiet jistgħu jkunu kkunsidrati li qed iwettqu attività ekonomika flimkien, u b'hekk jikkostitwixxu unità ekonomika, taħt kundizzjonijiet speċifiċi ([32]). Fil-qasam

([24]) Il-Kawża T-128/98, *Aéroports de Paris v Il-Kummissjoni* [2000] il-Ġabra II-3929,ikkonfermata mill-Kawża C-82/01 [2002] il-Ġabra I-9297, il-paragrafi 75-79.

([25]) Il-Kawżi Konġunti T-443/08 u T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig Halle GmbH v il-Kummissjoni*, (is-sentenza "l-*Ajruport ta' Leipzig-Halle*"), [2011] il-Ġabra II-1311, partikolarment il-paragrafi 93 u 94; ikkonfermati mill-Kawża C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig-Halle v il-Kummissjoni* [2012] li għadha ma ġietx irraportata.

([26]) Ara l-punt 3 u s-sentenza ta' "l-*Ajruport ta' Leipzig-Halle*", il-paragrafu 105.

([27]) Ara s-sentenza "l-*Ajruport ta' Leipzig-Halle*", il-paragrafu 106.

([28]) Il-kriterju rilevanti għad-data li fiha miżura ta' għajnuna possibbli qed titqies li ngħatat hija d-data tal-att legalment vinkolanti li permezz tiegħu l-awtoritajiet pubbliċi jintrabtu li jippermettu lill-benefiċjarju li jibbenefika mill-miżura rilevanti. Ara l-Kawża T-358/94 *Compagnie Nationale Air France* v il-Kummissjoni, [1996] il-Ġabra II-2109, il-paragrafu 79, il-Kawża T-109/01, *Fleuren Compost BV* v *il-Kummissjoni*, [2004] il-Ġabra II-127, il-paragrafu 74 u l-Kawżi Konġunti T-362/05 u T-363/05 *Nuova Agricast* v *il-Kummissjoni*, [2008] il-Ġabra II-297, il-paragrafu 80, u l-Kawżi Konġunti T-427/04 u T-17/05, *France u France Télécom* v *il-Kummissjoni*, [2009] il-Ġabra II-4315, il-paragrafu 321.

([29]) Id-Deċiżjoni C 38/2008 tat-3 ta' Ottubru 2012 dwar it-Terminal 2 tal-Ajruport ta' Munich, (ĠU L 319, 29.11.2013, p. 8). il-paragrafi minn 74 sa 81.

([30]) Ara d-Direttiva 2009/12/KE, il-premessa 1.

([31]) L-ajruport jista' jkun jew jista' ma jkunx l-istess entità li tkun il-proprjetarja tal-ajruport.

([32]) L-eżerċizzju konġunt ta' attività ekonomika huwa normalment ivvalutat bl-analiżi tal-eżistenza ta' rabtiet funzjonali, ekonomiċi u organiċi bejn l-entitajiet. Ara pereżempju l-Kawża C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA v Il-Kummissjoni* [2010] il-Ġabra I-13355, il-paragrafi minn 47 sa 55; Il-Kawża C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze v Cassa di Risparmio di Firenze SpA u Oħrajn*, [2006] il-Ġabra I-289, il-paragrafu 112.

tal-avjazzjoni, l-Awtorità tqis li involviment sinifikanti fl-istrateġija kummerċjali ta' ajruport, bħal permezz tal-konklużjoni diretta ta' ftehimiet ma' linji tal-ajru jew l-iffissar ta' imposti tal-ajruport, jikkostitwixxi indikazzjoni qawwija li l-entità rilevanti, weħedha jew b'mod konġunt, twettaq l-attività ekonomika li topera l-ajruport ([33]).

33. Flimkien mas-servizzi tal-ajruport, ajruport jista' jipprovdi wkoll servizzi kummerċjali oħra lil-linji tal-ajru jew persuni oħra li jużaw l-ajruport, bħal servizzi anċillari għall-passiġġieri, trasportaturi tal-merkanzija jew fornituri oħra tas-servizz (pereżempju permezz tal-kiri ta' immobbli lil maniġers ta' ħwienet u ristoranti, operaturi tal-parkeġġ, eċċ.). Dawn l-attivitajiet ekonomiċi se jkunu kollettivament imsejħa "attivitajiet mhux ajrunawtiċi".

34. Madanakollu, mhux l-attivitajiet kollha tal-ajruport huma neċessarjament ta' natura ekonomika ([34]). Billi l-klassifikazzjoni ta' entità bħala impriża ssir dejjem skont l-attività speċifika, huwa meħtieġ li ssir distinzjoni bejn l-attivitajiet ta' ajruport partikolari u li jiġi stabbilit sa liema punt dawn l-attivitajiet huma ta' natura ekonomika. Jekk ajruport iwettaq kemm attivitajiet ekonomiċi kif ukoll attivitajiet li mhumiex ekonomiċi, huwa għandu jitqies bħala impriża biss fir-rigward ta' dak tal-ewwel.

35. Il-Qorti sostniet li l-attivitajiet li normalment jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fl-eżerċizzju tas-setgħat uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika mhumiex ta' natura ekonomika u ġeneralment ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli għall-għajnuna mill-Istat ([35]). F'ajruport, attivitajiet bħall-kontroll tat-traffiku tal-ajru, il-pulizija, id-dwana, it-tifi tan-nar u attivitajiet meħtieġa għas-salvagwardja tal-avjazzjoni ċivili kontra atti ta' interferenza illegali u l-investimenti relatati mal-infrastruttura u t-tagħmir meħtieġ biex jitwettqu dawn l-attivitajiet jitqiesu ġeneralment bħala ta' natura mhux ekonomika ([36]).

36. Il-finanzjament pubbliku ta' tali attivitajiet mhux ekonomiċi ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat, iżda għandu jkun limitat esklussivament biex jikkumpensa għall-kostijiet li dawn jikkawżaw u ma jistax jintuża biex jiffinanzja attivitajiet oħra ([37]). Kull kumpens żejjed possibbli mill-awtoritajiet pubbliċi tal-kostijiet imġarrba fir-rigward ta' attivitajiet mhux ekonomiċi jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat. Barra minn hekk, jekk ajruport ikun involut f'attivitajiet ta' natura mhux ekonomika flimkien mal-attivitajiet tiegħu ta' natura ekonomika, hija meħtieġa kontabilità tal-ispejjeż separata sabiex ikun evitat kull trasferiment possibbli ta' fondi pubbliċi bejn attivitajiet ta' natura ekonomika u mhux ekonomika.

37. Finanzjament pubbliku ta' attivitajiet mhux ekonomiċi ma għandux iwassal għal diskriminazzjoni bla bżonn bejn l-ajruporti. Tabilħaqq, hija każistika stabbilita li jkun hemm vantaġġ meta l-awtoritajiet pubbliċi jeħilsu lill-impriżi mill-ispejjeż inerenti għall-attivitajiet ekonomiċi tagħhom ([38]). Għaldaqstant, meta skont ċerta ordni ġuridika hija normali li ajruporti ċivili jkollhom jeħlu ċerti spejjeż inerenti għall-operazzjoni tagħhom, filwaqt li ajruporti ċivili oħra ma jeħlux, dawn tal-aħħar jistgħu jingħataw vantaġġ, kemm jekk l-ispejjeż tagħhom ikunu relatati ma' attività li ġeneralment hi kkunsidrata ta' natura mhux ekonomika kif ukoll jekk le.

3.2. **L-użu tar-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà lill-Istat**

38. It-trasferiment ta' riżorsi tal-Istat jista' jieħu ħafna forom bħalma huma għotjiet diretti, rifużjonijiet tat-taxxa ([39]), self b'imgħax favorevoli jew tipi oħra ta' kundizzjonijiet ta' finanzjament preferenzjali. Ir-riżorsi tal-Istat se jkunu involuti wkoll jekk l-Istat jipprovdi benefiċċju in natura jew fil-forma ta' servizzi sussidjati ([40]), bħal servizzi tal-ajruport. Ir-riżorsi tal-Istat jistgħu jintużaw ([41]) fil-livell nazzjonali, reġjonali jew lokali. Bl-istess mod,

([33]) Il-Kawża T-196/04 *Ryanair Ltd. v il-Kummissjoni*, [2008] il-Ġabra II-3643 (is-Sentenza "*Charleroi*"), il-paragrafu 88.
([34]) Is-sentenza "l-*Ajruport ta' Leipzig-Halle*", il-paragrafu 98.
([35]) Il-Kawża C-118/85 *Il-Kummissjoni v l-Italja*, [1987] il-Gabra 2599, il-paragrafi 7 u 8, u l-Kawża C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, [1988] il-Ġabra 2479, il-paragrafu 18.
([36]) Ara, b'mod partikolari, il-Kawża C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, [1994] il-Ġabra I-43, il-paragrafu 30 u l-Kawża C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati vs il-Kummissjoni*, [2009] il-Ġabra I-2207, il-paragrafu 71.
([37]) Il-Kawża C-343/95 *Cali & Figli v Servizi ecologici porto di Genova*, [1997] il-Ġabra I-1547. Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni Nru 309/2002 tad-19 ta' Marzu 2003, sigurtà tal-Avjazzjoni — kumpens għall-kostijiet imġarrba wara l-attakki tal-11 ta' Settembru 2001 (ĠU C 148, 25.6.2003, p. 7). Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni Nru 438/2002 tas-16 ta' Ottubru 2002, Għajnuna ta' sostenn tal-funzjonijiet tal-awtorità pubblika fis-settur tal-portijiet (ĠU C 284, 21.11.2002, p. 2).
([38]) Ara fost l-oħrajn il-Kawża C-172/03 *Wolfgang Heiser v Finanzamt Innsbruck*, [2005] il-Ġabra I-01627, il-paragrafu 36, u l-ġurisprudenza ċitata f'dik is-sentenza. Ara wkoll, il-Kawża E-9/12, *l-Islanda vs l-ESA*, is-sentenza tal-Qorti tal-EFTA tat-22 ta' Lulju 2013, il-paragrafu 54.
([39]) Ara d-Deċiżjoni Nru 324/2006 tal-24 ta' Ottubru 2006 — Franza, Għajnuna ta' appoġġ għall-kiri ta' ATR 72-500 min-naħa ta' Air Caraïbes, (ĠU C 300, 9.12.2006, p. 10).
([40]) Ara l-Kawża C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l 'Industrie* v. *GEMO SA* [2003] il-Ġabra I-13769, il-paragrafu 29.
([41]) Ir-riżorsi ta' impriża pubblika jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat billi l-awtoritajiet pubbliċi jikkontrollaw dawn ir-riżorsi. Ara l-Kawża C-482/99 *Franza v il-Kummissjoni* [2002] il-Ġabra I-4397 (is-Sentenza "*Stardust Marine*").

il-finanzjament minn fondi tal-Unjoni jikkostitwixxi riżorsi tal-Istat, meta dawn il-fondi jiġu allokati fid-diskrezzjoni ta' xi Stat tal-EFTA ([42]).

39. Il-Qorti ddeċidiet ukoll li, anki jekk l-Istat huwa f'pożizzjoni li jikkontrolla impriża pubblika u li jeżerċita influwenza dominanti fuq l-operazzjonijiet tagħha, l-eżerċizzju attwali ta' dak il-kontroll f'każ partikolari ma jistax jiġi awtomatikament preżunt ([43]). Għalhekk, jeħtieġ li jkun ivvalutat jekk il-miżuri mogħtija minn impriżi pubbliċi humiex imputabbli lill-Istat. Il-Qorti indikat li l-imputabbiltà lill-Istat ta' miżura mogħtija minn impriża pubblika tista' tiġi dedotta minn sett ta' indikaturi li jirriżultaw miċ-ċirkustanzi tal-każ u l-kuntest li fih ittieħdet dik il-miżura ([44]).

40. F'dan l-isfond, ir-riżorsi ta' ajruport pubbliku jikkostitwixxu riżorsi pubbliċi. Konsegwentement, ajruport pubbliku jista' jagħti għajnuna lil xi linja tal-ajru li tuża l-ajruport jekk id-deċiżjoni li tingħata l-miżura tkun imputabbli lill-Istat u l-kundizzjonijiet l-oħra tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE jkunu ssodisfati. Il-Qorti ddeċidiet ukoll li jekk miżura tingħatax direttament mill-Istat jew minn korpi pubbliċi jew privati stabbiliti jew maħtura minnu sabiex jamministraw il-miżura huwa irrilevanti għal jekk tali għajnuna tikkwalifikax bħala għajnuna mill-Istat ([45]).

3.3. **Id-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ**

41. Skont il-ġurisprudenza tal-Qorti, appoġġ finanzjarju jwassal għal distorsjoni fil-kompetizzjoni sakemm dan isaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħra ([46]).

42. B'mod ġenerali, meta vantaġġ mogħti minn Stat tal-EFTA jsaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħra li jikkompetu f'suq partikolari ta' Stat tal-EFTA, il-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE jrid jitqies bħala affettwat minn dak il-vantaġġ ([47]).

43. Il-kompetizzjoni bejn l-ajruporti tista' tiġi vvalutata fid-dawl tal-kriterji tal-għażla tal-linji tal-ajru, u b'mod partikolari billi jitqabblu fatturi bħalma huma t-tipi ta' servizzi tal-ajruporti pprovduti u l-klijenti kkonċernati, il-popolazzjoni jew l-attività ekonomika, il-konġestjoni, jekk hemmx aċċess mill-art, u l-livell tal-imposti u l-kundizzjonijiet kummerċjali kumplessivi għall-użu tal-infrastruttura u s-servizzi tal-ajruport. Il-livell tal-imposti hu fattur ewlieni, minħabba li l-finanzjament pubbliku mogħti lill-ajruport jista' jintuża biex l-imposti tal-ajruporti jinżammu artifiċjalment baxxi sabiex jiġbdu lejhom linji tal-ajru u b'hekk jistgħu jfixklu l-kompetizzjoni b'mod sinifikanti.

44. L-Awtorità tinnota wkoll li l-ajruporti huma f'kompetizzjoni għall-ġestjoni tal-infrastruttura tal-ajruport, inkluż f'ajruporti reġjonali u lokali. Il-finanzjament pubbliku ta' ajruport jista' għalhekk ifixkel il-kompetizzjoni fis-swieq għall-operazzjoni tal-infrastruttura tal-ajruporti. Barra minn hekk, il-finanzjament pubbliku kemm lill-ajruporti kif ukoll lil-linji tal-ajru jista' jfixkel il-kompetizzjoni u jkollu effett fuq il-kummerċ fis-swieq tat-trasport bl-ajru madwar iż-ŻEE. Fl-aħħar nett, il-kompetizzjoni intermodali tista' wkoll tiġi affettwata mill-finanzjament pubbliku lill-ajruporti jew lil-linji tal-ajru.

45. Fis-sentenza *Altmark* ([48]) il-Qorti ddeċidiet li anki finanzjament pubbliku mogħti lil impriża li tipprovdi biss servizzi tat-trasport lokali jew reġjonali jista' jkollu effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE, minħabba li l-provvista ta' servizzi tat-trasport minn dik l-impriża tista' tinżamm jew tiżdied bir-riżultat li l-impriżi stabbiliti fi Stati oħra tal-EFTA jkollhom inqas ċans li jipprovdu s-servizzi tat-trasport tagħhom. Anki l-fatt li l-ammont ta' għajnuna huwa żgħir jew id-daqs relattivament ċkejken tal-impriża li tirċievi finanzjament pubbliku ma jeskludix, bħala tali, il-possibbiltà li jista' jiġi affettwat il-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE. Konsegwentement, il-finanzjament pubbliku tal-ajruporti jew tal-linji tal-ajru li joperaw is-servizzi minn dawn l-ajruporti jista' jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE.

([42]) Il-Qorti kkonfermat li ladarba l-mezzi finanzjarji jibqgħu kostantement taħt il-kontroll pubbliku u għalhekk ikunu disponibbli għall-awtoritajiet nazzjonali kompetenti, dan ikun biżżejjed għalihom biex jaqgħu taħt il-kategorija ta' għajnuna mill-Istat, ara l-Kawża C-83/98 P *Franza v. Ladbroke Racing Ltd u l-Kummissjoni*, [2000] il-Ġabra I-3271, il-paragrafu 50.
([43]) Ara s-sentenza "Stardust Marine", il-paragrafu 52.
([44]) Ara s-sentenza "Stardust Marine", il-paragrafi 55 u 56.
([45]) Il-Kawża 78/76 *Steinike & Weinlig v Il-Ġermanja*, [1977] il-Ġabra 595, il-paragrafu 21.
([46]) Il-Kawża C-310/99, *l-Italja v. il-Kummissjoni* [2002] il-Ġabra I-2289, il-paragrafu 65.
([47]) Il-Kawża C-280/00 *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (is-Sentenza "Altmark"), [2003] il-Ġabra I-7747.
([48]) Ara s-Sentenza "Altmark", il-paragrafi minn 77 sa 82.

3.4. **Finanzjament pubbliku tal-ajruporti u l-applikazzjoni tal-Prinċipju tal-Operatur tal-Ekonomija tas-Suq**

46. L-Artikolu 125 tal-Ftehim ŻEE jiddikjara li l-Ftehim bl-ebda mod ma jippreġudika r-regoli tal-Istati taż-ŻEE li jirregolaw is-sistema ta' sjieda ta' proprjetà. Għaldaqstant l-Istati taż-ŻEE jista' jkollhom is-sjieda ta' impriżi u jistgħu jimmaniġġjawhom, u jistgħu jixtru ishma jew interessi oħra f'impriżi pubbliċi jew privati.

47. Konsegwentement, dawn il-linji gwida ma jagħmlux distinzjoni bejn it-tipi differenti ta' benefiċjarji fir-rigward tal-istrutturi ġuridiċi tagħhom jew jekk humiex tas-settur pubbliku jew privat, u r-riferenzi kollha għal-linji tal-ajru u l-ajruporti jew il-kumpaniji li jimmaniġġjawhom jinkludu kull tip ta' entità ġuridika.

48. Sabiex jiġi vvalutat jekk impriża bbenefikatx minn vantaġġ ekonomiku, jiġi applikat l-hekk imsejjaħ test tal-Operatur tal-Ekonomija tas-Suq (test "MEO"). Dan it-test għandu jkun ibbażat fuq informazzjoni disponibbli u l-iżviluppi prevedibbli fiż-żmien meta l-finanzjament pubbliku kien mogħti u ma għandux jiddependi fuq xi analiżi bbażata fuq sitwazzjoni iktar tard ([49]).

49. Konsegwentement, meta ajruport jibbenefika mill-finanzjament pubbliku, l-Awtorità tivvaluta jekk dan il-finanzjament jikkostitwixxix għajnuna billi tqis jekk f'ċirkustanzi simili operatur privat, wara li jikkunsidra l-possibbiltà li jikseb redditu u jwarrab il-kunsiderazzjonijiet soċjali, dawk ta' politika reġjonali u dawk settorjali kollha ([50]), kienx jagħti l-istess finanzjament. Il-finanzjament pubbliku mogħti f'ċirkustanzi li jikkorrispondu mal-kundizzjonijiet normali tas-suq ma jitqiesx bħala għajnuna mill-Istat ([51]).

50. Il-Qorti ddeċidiet ukoll li l-imġiba ta' investitur pubbliku tista' tkun imqabbla ma' dik ta' investitur privat iggwidat minn prospetti ta' profittabilità fit-tul ([52]), matul il-perjodu ta' ħajja tal-investiment. Dawn il-kunsiderazzjonijiet huma partikolarment pertinenti għall-investiment fl-infrastruttura, li spiss jinvolvu ammonti kbar ta' riżorsi finanzjarji u jistgħu biss jipproduċu redditu pożittiv wara ħafna snin. Kull valutazzjoni ta' profittabilità ta' ajruport trid tqis id-dħul tal-ajruport.

51. Konsegwentement, rigward il-finanzjament pubbliku lill-ajruporti, l-analiżi ta' konformità mat-test MEO għandha tkun imsejsa fuq prospetti ta' profittabilità *ex ante* soda għall-entità li tagħti l-finanzjament ([53]). Kull previżjoni tat-traffiku użata għal dak l-iskop għandha tkun realistika u soġġetta għal analiżi tas-sensittività raġonevoli. In-nuqqas ta' pjan ta' negozju jikkostitwixxi indikazzjoni li t-test MEO jista' ma jkunx issodisfat ([54]). Fin-nuqqas ta' pjan ta' negozju, l-Istati tal-EFTA jistgħu jipprovdu analiżi jew dokumenti interni mill-awtoritajiet pubbliċi jew mill-ajruport ikkonċernat li juru b'mod ċar li analiżi mwettqa qabel l-għoti tal-finanzjament pubbliku turi li t-test ġie ssodisfat.

52. L-ajruporti jista' jkollhom rwol importanti fit-trawwim tal-iżvilupp jew l-aċċessibbiltà lokali. Madankollu kunsiderazzjonijiet reġjonali jew ta' politika ma jistgħux jitqiesu għall-għanijiet tat-test MEO ([55]). Tali kunsiderazzjonijiet jistgħu madankollu, f'ċerti kundizzjonijiet, jitqiesu meta ssir il-valutazzjoni tal-kumpatibbiltà tal-għajnuna.

([49]) Is-sentenza "Stardust Marine", il-paragrafu 71. Il-Kawża C-124/10P *il-Kummissjoni Ewropea vs l-EDF*, [2012], li għadha mhux irrappurtata, il-paragrafi 84, 85 u 105.

([50]) Il-Kawżi T-129/95, T-2/96 u T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke u Lech Stahlwerke v il-Kummissjoni*, [1999], il-Ġabra II-17, il-paragrafu 120. Ara wkoll il-Kawża C-40/85, *il-Belġju v il-Kummissjoni*, [1986], il-Ġabra p. 02321, il-paragrafu 13.

([51]) Is-sentenza "Stardust Marine", il-paragrafu 69. Ara wkoll il-Kawża C-303/88 *L-Italja v Il-Kummissjoni* [1991] il-Ġabra I-1433, il-paragrafu 20.

([52]) Il-Kawża C-305/89 l-*Italja v il-Kummissjoni* (is-Sentenza "*Alfa Romeo*") [1991] il-Ġabra I-1603, il-paragrafu 20. Il-Kawża T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale v il-Kummissjoni* [2003] il-Ġabra II-435, il-paragrafi 250-270.

([53]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Kawża C25/2007 — *Il-Finlandja — l-Ajruport ta' Tampere Pirkkala u Ryanair* (ĠU L 309, 19.11.2013, p. 27).

([54]) Il-Kawża C-124/10 P *il-Kummissjoni vs l-EDF* [2012], li għadha ma ġietx rappurtata, il-paragrafi 84, 85 u 105.

([55]) Il-Kawżi T-129/95, T-2/96 u T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke u Lech Stahlwerke v il-Kummissjoni*, [1999], il-Ġabra II-17, il-paragrafu 120. Ara wkoll il-Kawża C-40/85, *il-Belġju v il-Kummissjoni*, [1986] il-Ġabra 02321, il-paragrafu 13.

3.5. **Relazzjonijiet finanzjarji bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru**

53. Meta ajruport għandu riżorsi pubbliċi għad-dispożizzjoni tiegħu, l-għajnuna lil xi linja tal-ajru li tuża l-ajruport tista,' fil-prinċipju, tiġi eskluża meta r-relazzjoni bejn l-ajruport u dik il-linja tal-ajru tissodisfa t-test MEO. Dan normalment ikun il-każ jekk:

(a) il-prezz impost għas-servizzi tal-ajruport jikkorrispondi mal-prezz tas-suq (ara t-taqsima 3.5.1); jew

(b) jista' jintwera permezz ta' analiżi *ex ante* li l-arranġament mal-ajruport/il-linja tal-ajru se jwassal għal kontribuzzjoni ta' profitt inkrimentali pożittiv għall-ajruport (ara t-taqsima 3.5.2).

3.5.1. *Tqabbil mal-prezz tas-suq*

54. Approċċ wieħed lejn il-valutazzjoni tal-preżenza ta' għajnuna lil-linji tal-ajru jinvolvi li jkun stabbilit jekk il-prezz mitlub minn ajruport lil-linja tal-ajru partikolari jikkorrispondix mal-prezz tas-suq. Abbażi ta' prezzijiet tas-suq disponibbli u rilevanti, jista' jkun identifikat valur referenzjarju xieraq, waqt li jkunu kkunsidrati l-elementi spjegati fil-punt 60.

55. L-identifikazzjoni ta' valur referenzjarju tirrikjedi, primarjament, li jkun jista' jintgħażel għadd suffiċjenti ta' ajruporti kumparabbli li jipprovdu servizzi kumparabbli f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

56. F'dan ir-rigward l-Awtorità tinnota li għalissa, maġġoranza kbira tal-ajruporti fiż-ŻEE jibbenefikaw minn finanzjament pubbliku sabiex ikopru l-ispejjeż tal-investiment u l-ispejjeż operattivi. Il-biċċa l-kbira ta' dawn l-ajruporti jistgħu biss jibqgħu fis-suq bl-appoġġ pubbliku.

57. Ajruporti li huma proprjetà pubblika kienu tradizzjonalment meqjusa mill-awtoritajiet pubbliċi bħala infrastrutturi biex jiffaċilitaw l-iżvilupp lokali u mhux bħala impriżi li joperaw skont ir-regoli tas-suq. Il-prezzijiet ta' dawn l-ajruporti konsegwentement ma jkunux ġeneralment definiti fir-rigward ta' kunsiderazzjonijiet tas-suq u partikolarment prospetti ta' profittabilità *ex ante* tajba, iżda essenzjalment fil-kunsiderazzjonijiet soċjali jew reġjonali.

58. Anki jekk ċerti ajruporti huma proprjetà privata jew ġestiti mingħajr kunsiderazzjonijiet soċjali jew reġjonali, il-prezzijiet mitluba minn dawn l-ajruporti jistgħu jiġu influwenzati bis-sħiħ mill-prezzijiet imposti mill-maġġoranza ta' ajruporti ssussidjati pubblikament minħabba li l-prezzijiet ta' dawn tal-aħħar jitqiesu mil-linji tal-ajru matul in-negozjati tagħhom mal-ajruporti li huma proprjetà privata jew ġestiti privatament.

59. F'dawn iċ-ċirkustanzi, l-Awtorità għandha dubji serji jekk fil-preżent, jistax ikun identifikat valur referenzjarju xieraq biex ikun identifikat prezz tas-suq realistiku għal servizzi pprovduti mill-ajruporti. Din is-sitwazzjoni tista' tinbidel jew tevolvi fil-futur, b'mod partikolari meta r-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat japplikaw b'mod sħiħ għall-finanzjament pubbliku tal-ajruporti.

60. F'kull każ, l-Awtorità tqis li eżerċizzju ta' valutazzjoni komparattiva għandu jkun ibbażat fuq tqabbil tal-imposti tal-ajruporti, netti minn kull benefiċċju pprovdut lil-linja tal-ajru (bħal appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni, skontijiet, jew inċentiv ieħor), ma' numru suffiċjenti ta' "ajruporti komparaturi" adattati, li l-maniġers tagħhom jaġixxu bħala operaturi f'ekonomija tas-suq. B'mod partikolari, għandhom jintużaw l-indikaturi li ġejjin:

(a) volum tat-traffiku;

(b) tip ta' traffiku (negozju jew passatemp jew destinazzjoni 'il barra), l-importanza relattiva tal-merkanzija u l-importanza relattiva tad-dħul li jkun ġej mill-attivitajiet mhux ajrunawtiċi tal-ajruport;

(c) it-tip u l-livell tas-servizzi tal-ajruport pprovduti;

(d) il-prossimità tal-ajruport għal belt kbira;

(e) l-għadd ta' abitanti fiż-żona milħuqa mill-ajruport;

(f) il-prosperità taż-żona tal-inħawi (PDG kull ras);

(g) iż-żoni ġeografiċi differenti li għalihom il-passiġġieri jistgħu jiġu attirati.

3.5.2. L-analiżi tal-profittabilità *ex ante*

61. Fil-preżent, l-Awtorità tqis l-analiżi tal-profittabilità inkrementali *ex ante* bħala l-aktar kriterju rilevanti għall-valutazzjoni ta' arranġamenti konklużi mill-ajruporti ma' linji tal-ajru individwali.

62. F'dan ir-rigward, l-Awtorità tikkunsidra li d-differenzazzjoni tal-prezz hija prassi standard tan-negozju, sakemm tkun konformi mal-leġiżlazzjoni rilevanti kollha dwar il-kompetizzjoni u dik settorjali ([56]). Madanakollu, tali politiki ta' pprezzar iddifferenzjat għandhom jiġu ġustifikati mil-lat kummerċjali biex jissodisfaw it-test MEO ([57]).

63. L-Awtorità tqis li arranġamenti konklużi bejn il-linji tal-ajru u ajruport jisgħu jitqiesu li jissodisfaw it-test MEO meta dawn jikkontribwixxu b'mod inkrimentali, minn perspettiva *ex ante*, għall-profittabilità tal-ajruport. L-ajruport irid juri li meta jiġi konkluż arranġament ma' linja tal-ajru (pereżempju kuntratt individwali jew skema ġenerali tal-imposti tal-ajruport) huwa jkun kapaċi jkopri l-ispejjeż kollha li jirriżultaw mill-arranġament, tul id-durata tal-arranġament, b'marġni ta' profitt raġonevoli ([58]) fuq il-bażi ta' prospetti sodi fuq perjodu ta' żmien medju ([59]).

64. Sabiex jiġi vvalutat jekk arranġament konkluż minn ajruport ma' linja tal-ajru jissodisfax it-test MEO, għandu jittieħed f'kunsiderazzjoni d-dħul mistenni minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi li jirriżulta mill-attività tal-linja tal-ajru, flimkien mat-tariffi tal-ajruport, netti minn kull ribass, l-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni jew l-iskemi ta' inċentivi ([60]). B'mod simili, il-kostijiet kollha mistennija mġarrba inkrimentalment mill-ajruport fir-rigward tal-attività tal-linja tal-ajru fl-ajruport għandhom jiġu kkunsidrati ([61]). Tali kostijiet inkrementali jistgħu jinkludu l-kategoriji kollha ta' spejjeż jew investimenti, bħal persunal inkrimentali, tagħmir u kostijiet ta' investiment imġarrba minħabba l-preżenza tal-linja tal-ajru fl-ajruport. Pereżempju, jekk l-ajruport ikollu bżonn jespandi jew jibni terminal ġdid jew faċilitajiet oħrajn primarjament sabiex jakkomoda l-ħtiġijiet ta' linja tal-ajru speċifika, tali kostijiet għandhom jiġu kkunsidrati meta jiġu kkalkolati l-kostijiet inkrementali. B'kuntrast ma' dan, l-ispejjeż li l-ajruport ikollu jħallas xorta waħda, irrispettivament mill-arranġament li jkun sar mal-linja tal-ajru, ma għandhomx jittieħdu f'kunsiderazzjoni fit-test MEO.

65. Meta operatur ta' ajruport jibbenefika minn għajnuna kompatibbli, il-vantaġġ li jirriżulta minn tali għajnuna ma jiġix mgħoddi lil linja tal-ajru speċifika ([62]) jekk il-kundizzjonijiet segwenti jiġu ssodisfati: l-infrastruttura tkun miftuħa għal-linji tal-ajru kollha ([63]) (dan jinkludi infrastruttura li x'aktarx tintuża minn ċertu kategoriji, bħal operaturi bi prezz baxx u ċarters) u ma tkunx iddedikata għal linja tal-ajru speċifika; u l-linji tal-ajru jħallsu tariffi li jkopru mill-inqas il-kostijiet inkrimentali kif definit fil-punt 64. Barra minn hekk, l-Awtorità tikkunsidra li taħt tali kundizzjonijiet, anki jekk kien ikun hemm għajnuna mill-Istat lil-linji tal-ajru, tali għajnuna f'kull każ kienet tkun kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE għall-istess raġunijiet li jiġġustifikaw il-kumpatibbiltà tal-għajnuna fil-livell tal-ajruport. Meta operatur ta' ajruport jibbenefika minn għajnuna għall-investiment inkompatibbli, il-vantaġġ li jirriżulta minn tali għajnuna ma jingħaddiex lil linja tal-ajru speċifika jekk il-kundizzjonijiet segwenti jkunu ssodisfati: l-infrastruttura tkun miftuħa għal-linji tal-ajru kollha u ma tkunx dedikata lil linja tal-ajru speċifika; u l-linji tal-ajru jħallsu tariffi li jkopru mill-inqas il-kost inkrimentali kif definit fil-punt 64. L-Awtorità tikkunsidra li f'tali kundizzjonijiet vantaġġ settorjali lill-industrija tal-linji tal-arju jew lil utenti ohra ma jistax jiġi eskluż iżda ma għandux iwassal għal irkupru minn linji tal-ajru speċifiċi jew utenti oħra.

66. Meta tivvaluta arranġamenti tal-ajruporti/linji tal-ajru, l-Awtorità se tqis ukoll l-punt safejn l-arranġamenti li jkun qed jiġu vvalutati jistgħu jiġu kkunsidrati parti mill-implimentazzjoni ta' strateġija kumplessiva tal-ajruport li mistennija li twassal għal profittabilità għall-inqas fit-terminu twil ta' żmien.

([56]) Id-dispożizzjonijiet rilevanti jinkludu l-Artikoli 53 u 54 tal-Ftehim ŻEE, u d-Direttiva 2009/12/KE.

([57]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Kawża C 12/2008 — *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 C 25/2007 — *Il-Finlandja — l-Ajruport ta' Tampere Pirkkala u Ryanair*, (ĠU L 309, 19.11.2013, p. 27).

([58]) Marġni ta' profitt raġonevoli hija rata "normali" ta' redditu fuq il-kapital, jiġifieri rata ta' redditu li tkun meħtieġa minn kumpanija tipika għal investiment bi grad simili ta' riskju. Ir-redditu huwa mkejjel bħala Rata Interna ta' Redditu ("IRR") fuq il-flussi ta' flus previsti provokati mill-arranġamenti mal-linja tal-ajru.

([59]) Dan ma jipprekludix il-previżjoni li benefiċċji futuri matul id-durata tal-arranġamenti jistgħu jpattu għal telf inizjali.

([60]) Kull appoġġ pubbliku, bħal pereżempju ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi direttament bejn l-awtoritajiet pubbliċi u l-linja tal-ajru, imfassla biex jagħmlu tajjeb għal parti mill-kostijiet normali mġarrba mill-ajruport fir-rigward tal-arranġament mal-ajruport/il-linja tal-ajru, se jiġi kkunsidrat bl-istess mod. Dan ikun irrispettivament minn jekk tali appoġġ jingħatax direttament lil-linja tal-ajru kkonċernata, jew ikunx mgħoddi mill-ajruport jew minn entità oħra.

([61]) Is-sentenza Charleroi, il-paragrafu 59.

([62]) Dak li intqal f'dan il-paragrafu dwar il-linji tal-ajru japplika bl-istess mod għal utenti oħra tal-ajruport.

([63]) Ara l-Kawżi Konġunti T-443/08 u T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig Halle GmbH v il-Kummissjoni*, [2011] il-Ġabra II-1311, il-paragrafu 109.

4. IL-FINANZJAMENT PUBBLIKU TA' SERVIZZI TA' INTERESS EKONOMIKU ĠENERALI

67. F'xi każijiet, l-awtoritajiet pubbliċi jistgħu jiddefinixxu ċerti attivitajiet ekonomiċi li jsiru minn ajruporti jew linji tal-ajru bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali ("SIEĠ") skont it-tifsira tal-Artikolu 59(2) tal-Ftehim ŻEE u l-każistika "Altmark" ([64]), u jipprovdu kumpens għat-twettiq ta' tali servizzi.

68. F'każijiet bħal dawn, il-Komunikazzjoni dwar is-SIEĠ ([65]) u r-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 360/2012 ([66]) jipprovdu gwida dwar il-kundizzjonijiet li taħthom il-finanzjament pubbliku ta' SIEĠ jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE. Għajnuna fil-forma ta' kumpens għal servizz pubbliku se tkun ivvalutata skont id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/21/UE ([67]) u l-qafas tas-SIEĠ ([68]). Flimkien dawk l-erba' dokumenti jiffurmaw il-"pakkett tas-SIEĠ", li japplika wkoll għall-kumpens mogħti lill-ajruporti u lil-linji tal-ajru. Dan li ġej juri l-applikazzjoni ta' xi wħud mill-prinċipji stipulati fil-pakkett tas-SIEĠ fid-dawl ta' ċerti speċifiċitajiet settorjali.

4.1. **Id-definizzjoni ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali fl-ajruport u fis-setturi tat-trasport bl-ajru**

69. L-ewwel kriterju ta' "*Altmark*" jirrikjedi definizzjoni ċara tal-kompiti li jikkostitwixxu servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. Dan ir-rekwiżit jaqbel ma' dak tal-Artikolu 59(2) tal-Ftehim ŻEE ([69]). Skont il-każistika ([70]), impriżi fdati bl-operat ta' SIEĠ iridu jkunu rċevew dak il-kompitu permezz ta' att ta' awtorità pubblika. L-Awtorità ċċarat ukoll ([71]) li, biex attività tkun ikkunsidrata bħala SIEĠ, irid ikollha karatteristiċi speċjali meta mqabbla ma' attivitajiet ekonomiċi ordinarji, u li l-objettiv ta' interess ġenerali li jridu jaslu għalih l-awtoritajiet pubbliċi ma jistax ikun sempliċiment dak tal-iżvilupp ta' ċerti attivitajiet ekonomiċi jew oqsma ekonomiċi kif hemm fl-Artikolu 61(3)(c) tal-Ftehim ŻEE ([72]).

70. Fir-rigward tas-servizzi tat-trasport bl-ajru, l-obbligi tas-servizz pubbliku jistgħu jkunu imposti biss skont ir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 ([73]). B'mod partikolari, dawn l-obbligi jistgħu jiġu imposti biss fir-rigward ta' rotta speċifika jew grupp ta' rotot ([74]), u mhux fir-rigward ta' kull rotta ġenerika li toriġina minn ajruport, belt

([64]) Ara s-Sentenza "Altmark", il-paragrafi minn 86 sa 93. Il-finanzjament pubbliku biex ikun ipprovdut SIEĠ ma jinvolvix vantaġġ selettiv skont it-tifsira tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE jekk l-erba' kundizzjonijiet segwenti jiġu ssodisfati: (a) il-benefiċjarju ta' mekkaniżmu ta' ffinanzjar Statali għall SIEĠ irid ikun formalment fdat bil-provvediment u t-twettiq ta' SIEĠ li l-obbligi tiegħu jridu jkunu definiti b'mod ċar (b) il-parametri biex jiġi kkalkolat il-kumpens iridu jkunu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti; (c) il-kumpens ma jistax jeċċedi dak li hu meħtieġ biex jiġu koperti l-kostijiet kollha jew parti minnhom imġarrba mit-twettiq tas-SIEĠ, meta wieħed iqis l-irċevuti rilevanti u qligħ raġonevoli għat-twettiq ta' dawk l-obbligi u (d) meta l-benefiċjarju ma jintgħażilx skont proċedura ta' akkwist pubbliku, li tippermetti għall-provvista tas-servizz bl-inqas spiża għall-komunità, il-livell ta' kumpens li jingħata jrid jiġi ddeterminat fuq il-bażi ta' analiżi tal-kostijiet li kien ikollha impriża tipika, immexxija tajjeb, fit-twettiq ta' dawk l-obbligi, filwaqt li jitqiesu l-irċevuti rilevanti u qligħ raġonevoli.

([65]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 21.

([66]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 360/2012 tal-25 ta' April 2012 dwar l-applikazzjoni tal-Artikoli 107 u 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea għal għajnuna *de minimis* mogħtija lil impriżi li jipprovdu servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L 114, 26.4.2012, p. 8), inkorporat fil-punt 1ha tal-Anness XV tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 225/2012 tal-21 ta' Marzu 2013 (ĠU L 81, 21.3.2013, p. 27 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 18, 21.3.2013, p. 32);

([67]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/21/UE tal-20 ta' Diċembru 2011 dwar l-applikazzjoni tal-Artikolu 106(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea għall-għajnuna mill-Istat taħt il-forma ta' kumpens għas-servizzi pubbliċi mogħti lil ċerti impriżi inkarigati bil-ġestjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L 7, 11.1.2012, p. 3), inkorporata fil-punt 1h tal-Anness XV tal-Ftehim ŻEE bid-Deċiżjoni tal-Kumitat Konġunt Nru 66/2012 tat-30 ta' Marzu 2012 (ĠU L 207, 2.8.2012, p. 46 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 43, 2.8.2012, p. 56).

([68]) Il-Qafas għall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku (ĠU L 161, 13.6.2013, p. 12 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 34, 13.6.2013, p. 1).

([69]) Il-Kawża T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA) v il-Kummissjoni* [2008], il-Ġabra p. II-81, il-paragrafi 171 u 224.

([70]) Ara l-Kawżi Konġunti T-204/97 u T-270/97 EPAC — *Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA* v *il-Kummissjoni* [2000] il-Ġabra II-2267, il-paragrafu 126 u l-Kawża T-17/02 *Fred Olsen, SA v il-Kummissjoni* [2005] il-Ġabra p. II-2031, il-paragrafi 186, 188-189.

([71]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ, il-paragrafu 45.

([72]) Ara d-Deċiżjoni Nru 381/04 — Franza, Proġett għal netwerk tat-telekomunikazzjoni ta' kapaċità għolja fil-Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), (ĠU C 162, 2.7.2005, p. 5).

([73]) L-Artikoli 16, 17 u 18.

([74]) Kemm l-ajruporti ta' oriġini kif ukoll dawk ta' destinazzjoni jridu jkunu identifikati b'mod ċar, ara l-Artikolu 16(1) tar-Regolament (KE) Nru 1008/2008.

jew reġjun partikolari. Barra minn hekk, l-obbligi tas-servizz pubbliku jistgħu jkunu imposti biss fir-rigward ta' rotta biex ikunu ssodisfati l-ħtiġijiet tat-trasport li ma jistgħux jintlaħqu adegwatament minn rotta tal-ajru eżistenti jew b'mezz ieħor ta' trasport ([75]).

71. F'dan ir-rigward, għandu jiġi enfasizzat li l-konformità mar-rekwiżiti sostantivi u proċedurali tar-Regolament (KE) Nru 1008/2008 ma teliminax il-ħtieġa li l-Istat(i) tal-EFTA kkonċernati jivvalutaw il-konformità mal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE.

72. Sa fejn għandhom x'jaqsmu l-ajruporti, l-Awtorità tqis li huwa possibbli għal ġestjoni ġenerali ta' ajruport, li tiġi kkunsidrata bħala SIEĠ, f'każijiet debitament ġustifikati. Fid-dawl tal-prinċipji mniżżla fil-punt 69, l-Awtorità tqis li dan jista' jkun il-każ biss jekk parti miż-żona li potenzjalment tuża l-ajruport, mingħajr l-ajruport, tkun iżolata mill-bqija taż-ŻEE sal-punt li l-iżvilupp soċjali u ekonomiku tagħha jkun preġudikat. Tali valutazzjoni għandha tqis b'mod xieraq modi oħrajn ta' trasport, u b'mod partikolari servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja jew konnessjonijiet marittimi moqdija minn bastimenti. F'tali każijiet, l-awtoritajiet pubbliċi jistgħu jimponu obbligu ta' servizz pubbliku fuq ajruport li jiżgura li l-ajruport jibqa' miftuħ għat-traffiku kummerċjali. L-Awtorità tinnota li ċerti ajruporti għandhom rwol importanti x'jaqdu fir-rigward tal-konnettività reġjonali ta' reġjuni iżolati, imbiegħda jew periferali tal-Unjoni. Tali sitwazzjoni tista' partikolarment tiġri fir-rigward tar-reġjuni ultraperiferiċi, kif ukoll ta' gżejjer u żoni oħra taż-ŻEE. Skont il-valutazzjoni ta' każijiet indiviwali u skont il-karatteristiċi partikolari ta' kull ajruport u tar-reġjun li jaqdi, jista' jkun iġġustifikat li jkunu definiti obbligi ta' SIEĠ f'dawn l-ajruporti.

73. Fid-dawl tar-rekwiżiti speċifiċi mehmuża mal-obbligi ta' servizz pubbliku għas-servizzi tat-trasport bl-ajru ([76]), u fid-dawl tal-liberalizzazzjoni sħiħa tas-swieq tat-trasport bl-ajru, l-Awtorità tqis li l-ambitu tal-obbligi tas-servizz pubbliku imposti fuq l-ajruporti ma għandux jinkludi l-iżvilupp ta' servizzi ta' trasport kummerċjali bl-ajru.

4.2. **Kumpatibbiltà tal-għajnuna fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku**

74. Jekk wieħed mill-kriterji kumulattivi tas-sentenza *Altmark* ma jkunx issodisfat, il-kumpens għas-servizz pubbliku jipprovdi vantaġġ ekonomiku lill-benefiċjarju tiegħu, u jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE. Tali għajnuna mill-Istat tista' tiġi kkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 59(2), jekk il-kriterji kollha ta' kumpatibbiltà żviluppati għall-applikazzjoni ta' dak il-paragrafu jiġu ssodisfati.

75. L-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku hija eżentata mir-rekwiżit ta' notifika previst fl-Artikolu 1(3) tal-Parti I tal-Protokoll 3 għall-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti jekk ir-rekwiżiti stabbiliti fid-Deċiżjoni 2012/21/UE huma ssodisfati. Il-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni 2012/21/UE jkopri l-kumpens għas-servizz pubbliku mogħti lil:

(a) ajruporti fejn it-traffiku medju annwali ma jaqbiżx il-200 000 passiġġier ([77]) matul id-durata tal-mandat tas-SIEĠ; kif ukoll

(b) linji tal-ajru fir-rigward ta' konnessjonijiet bl-ajru lejn gżejjer fejn it-traffiku medju annwali ma jaqbiżx it-300 000 passiġġier ([78]).

76. Għajnuna mill-Istat mhux koperta bid-Deċiżjoni 2012/21/UE tista' tiġi ddikjarata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 59(2), jekk il-kundizzjonijiet tal-Qafas SIEĠ jintlaħqu. Madankollu, ta' min jinnota li għall-valutazzjoni, kemm skont id-Deċiżjoni 2012/21/UE kif ukoll skont il-Qafas SIEĠ, japplikaw il-kunsiderazzjonijiet dwar id-definizzjoni ta' obbligi tas-servizz pubbliku imposti fuq l-ajruporti u l-linji tal-ajru fil-punti minn 69 sa 73 ta' dawn il-linji gwida.

5. KUMPATIBBILTÀ TAL-GĦAJNUNA SKONT L-ARTIKOLU 61(3)(c) TAL-FTEHIM ŻEE

77. Jekk il-finanzjament pubbliku mogħti lill-ajruporti u/jew lil-linji tal-ajru jikkostitwixxi għajnuna, din l-għajnuna tista' titqies kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c) sakemm tkun konformi mal-kriterji ta' kumpatibbiltà għall-ajruporti fit-Taqsima 5.1 ta' dawn il-linji gwida u għal-linji tal-ajru msemmija fit-Taqsima 5.2. L-għajnuna mill-Istat lil-linji tal-ajru, li b'mod inkrimentali tnaqqas il-profittabilità tal-ajruport

([75]) B'mod partikolari, l-Awtorità tqis li jkun diffiċli li tiġġustifika l-OSP fuq rotta lejn ajruport partikolari jekk diġà hemm servizzi simili notevolment fir-rigward ta' ħinijiet tat-trasport, frekwenzi, livell u kwalità tas-servizz, għal ajruport ieħor li jservi fl-istess żona ta' lħuq.

([76]) Ara l-punt 70 u r-Regolament (KE) Nru 1008/2008, il-premessa 12 u l-Artikoli minn 16 sa 18.

([77]) Dan il-livell limitu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda, jiġifieri passiġġier li jtir minn ajruport u lura għal dak l-ajruport jingħadd darbtejn. Jekk ajruport huwa parti minn grupp ta' ajruporti, il-volum tal-passiġġieri huwa stabbilit fuq il-bażi ta' kull ajruport individwali.

([78]) Dan il-livell limitu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda, jiġifieri passiġġier li jtir lejn il-gżira u lura jingħadd darbtejn. Dan japplika għal rotot individwali bejn ajruport fuq il-gżira u ajruport fuq il-kontinent.

(ara l-punti 63 u 64 ta' dawn il-linji gwida), titqies inkompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE, skont l-artikolu 61(1), sakemm il-kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà għall-għajnuna-tal-bidu stipulati fit-Taqsima 5.2 ta' dawn il-linji gwida ma jiġux issodisfati.

78. Sabiex ikun ivvalutat jekk miżura ta' għajnuna mill-Istat tistax titqies bħala kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3), l-Awtorità ġeneralment tanalizza jekk it-tfassil tal-miżura tal-għajnuna jiżgurax li l-impatt pożittiv tagħha fejn jidħol l-objettiv ta' interess komuni, jaqbiżx l-effetti negattivi potenzjali tagħha fuq il-kummerċ u l-kompetizzjoni.

79. Il-Komunikazzjoni dwar l-Immodernizzar tal-Għajnuna mill-Istat (SAM) talbet għall-identifikazzjoni u d-definizzjoni tal-prinċipji komuni applikabbli għall-valutazzjoni tal-kumpatibbiltà tal-miżuri kollha ta' għajnuna mwettqa mill-Awtorità. Miżura ta' għajnuna tkun ikkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(a) sakemm jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet kumulattivi li ġejjin:

(a) kontribuzzjoni għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb: miżura ta' għajnuna mill-Istat irid ikollha objettiv ta' interess komuni skont l-Artikolu 61(3) tal-Ftehim ŻEE;

(b) il-ħtieġa ta' intervent mill-Istat: miżura ta' għajnuna mill-Istat trid tkun immirata lejn sitwazzjoni fejn l-għajnuna tkun tista' ġġib titjib materjali li s-suq innifsu ma jkunx jista' jikseb, pereżempju billi jiġi rrimedjat nuqqas tas-suq jew jiġi indirizzat tħassib dwar ekwità jew koeżjoni;

(c) adegwatezza tal-miżura ta' għajnuna: il-miżura ta' għajnuna trid tkun strument politiku xieraq li jindirizza l-objettiv ta' interess komuni;

(d) effett ta' inċentiv: l-għajnuna trid tbiddel l-imġiba tal-impriżi kkonċernati b'tali mod li dawn jinvolvu ruħhom f'attività addizzjonali li ma jkunux jistgħu jagħmlu mingħajr l-għajnuna jew li jkunu jistgħu jagħmlu biss b'mod jew f'lokalità ristrett/a jew differenti;

(e) proporzjonalità tal-għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu): l-ammont tal-għajnuna jrid ikun limitat għall-minimu meħtieġ biex jitnissel l-investiment jew attività addizzjonali fiż-żona kkonċernata;

(f) l-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE: l-effetti negattivi tal-għajnuna jridu jkunu limitati suffiċjentement, sabiex il-bilanċ globali tal-miżura jkun pożittiv;

(g) it-trasparenza tal-għajnuna: L-Istati tal-EFTA, l-Awtorità, l-operaturi ekonomiċi u l-pubbliku interessat, irid ikollhom aċċess faċli għall-atti rilevanti u għall-informazzjoni pertinenti kollha dwar l-għajnuna mogħtija skont dan kif spjegat fit-Taqsima 8.2.

80. Fir-rigward tal-għajnuna mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni, l-Awtorità tikkunsidra li dawk il-prinċipji komuni huma rrispettati meta l-għajnuna mill-Istat mogħtija lill-ajruporti jew lil-linji tal-ajru tissodisfa l-kundizzjonijiet kollha spjegati rispettivament fit-Taqsimiet 5.1 u 5.2. Għalhekk, il-konformità ma' dawk il-kundizzjonijiet timplika l-kumpatibbiltà tal-għajnuna mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c).

81. Madankollu, jekk aspett inseparabbli ta' miżura ta' għajnuna mill-Istat u l-kundizzjonijiet marbuta magħha (inkluż il-metodu ta' finanzjament tagħha meta l-metodu ta' finanzjament ikun jifforma parti integrali mill-miżura ta' għajnuna mill-Istat) jinvolvu ksur tad-dritt taż-ŻEE, l-għajnuna ma tkunx tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE ([79]).

82. Barra minn hekk, hi u tivvaluta l-kumpatibbiltà ta' kull għajnuna mill-Istat mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE, l-Awtorità tieħu inkunsiderazzjoni l-proċedimenti kollha li jikkonċernaw ksur tal-Artikolu 53 jew 54 tal-Ftehim ŻEE li jista' jirrigwarda lill-benefiċjarju tal-għajnuna u li jista' jkun rilevanti għall-valutazzjoni tagħha skont l-Artikolu 61(3) tal-Ftehim ŻEE ([80]).

([79]) Ara pereżempju l-Kawża C-156/98 *il-Ġermanja v il-Kummissjoni* [2000] il-Ġabra I-6857, il-paragrafu 78 u l-Kawża C-333/07 *Régie Networks v Rhone Alpes Bourgogne* [2008] il-Ġabra I-10807, il-paragrafi 94-116.
([80]) Ara l-Kawża C-225/91 *Matra v il-Kummissjoni*, [1993] il-Ġabra I-3203, il-paragrafu 42.

5.1. **Għajnuna lill-ajruporti**

5.1.1. *Għajnuna għall-investiment lill-ajruporti*

83. Għajnuna għall-investiment mogħtija lill-ajruporti jew bħala għajnuna individwali jew fi skema ta' għajnuna tkun ikkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c) sakemm jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet kumulattivi tal-punt 79 kif stipulat fil-punti minn 84 sa 108:

(a) Kontribuzzjoni għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb:

84. Għajnuna għall-investiment lill-ajruporti se titqies li tikkontribwixxi għall-kisba ta' objettiv ta' interess komuni, jekk kemm-il darba:

(a) iżżid il-mobbiltà taċ-ċittadini taż-ŻEE u l-konnettività tar-reġjuni billi tistabbilixxi punti ta' aċċess għal titjiriet ġewwa ż-ŻEE; jew

(b) tiġġieled kontra l-konġestjoni tat-traffiku tal-ajru f'ajruporti ċentrali prinċipali taż-ŻEE; jew

(c) tiffaċilita l-iżvilupp reġjonali.

85. Madankollu, id-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jrendux profitti jew il-ħolqien ta' kapaċità addizzjonali mhux użata ma jikkontribwixxux għal objettiv ta' interess komuni. Jekk proġett ta' investiment huwa primarjament immirat lejn il-ħolqien ta' kapaċità ġdida f'ajruport, l-infrastruttura l-ġdida, fuq perjodu medju, trid tlaħħaq mad-domanda prevista tal-linji tal-ajru, il-passiġġieri u l-burdnara fiż-żona ta' lħuq tal-ajruport. Kull investiment li ma jkollux prospetti sodisfaċenti għall-użu fuq perjodu ta' żmien medju, jew li jnaqqas il-prospetti għall-użu fuq perjodu ta' żmien medju tal-infrastrutturi eżistenti fiż-żona ta' lħuq, ma jistax jitqies li jservi objettiv ta' interess komuni.

86. Għalhekk l-Awtorità se jkollha dubji dwar il-prospetti fuq perjodu ta' żmien medju għall-użu ta' infrastruttura ġdida f'ajruport li jinsab fiż-żona ta' lħuq ta' ajruport eżistenti f'każ li l-ajruport eżistenti ma jkunx qed jopera fil-kapaċita sħiħa, jew kważi sħiħa, tiegħu. Il-prospetti għall-użu fuq perjodu ta' żmien medju jridu jintwerew fuq il-bażi ta' previżjonijiet sodi tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija inkorporati fi pjan ta' negozju *ex ante* u jridu jidentifikaw l-effett probabbli tal-investiment fuq l-użu tal-infrastruttura eżistenti, bħal ajruport ieħor jew mezzi oħra ta' trasport, b'mod partikolari l-konnessjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja.

(b) Il-ħtieġa ta' intervent mill-Istat

87. Sabiex jiġi vvalutat jekk l-għajnuna mill-Istat hijiex effettiva biex jinkiseb objettiv ta' interess komuni, huwa meħtieġ li tkun identifikata l-problema li trid tiġi indirizzata. L-għajnuna mill-Istat għandha tkun immirata lejn sitwazzjonijiet fejn tali għajnuna tistà ġġib magħha titjib materjali li s-suq ma jistax jagħti hu stess.

88. Il-kundizzjonijiet li jiffaċċjaw ajruporti iżgħar meta jiżviluppaw is-servizzi tagħhom u biex jattiraw finanzjament privat għall-investimenti tal-infrastruttura tagħhom huma spiss inqas favorevoli meta mqabbla ma' dawk li jiffaċċjaw l-ajruporti ewlenin fiż-ŻEE. Għal dawn ir-raġunijiet, skont il-kundizzjonijiet preżenti tas-suq, ajruporti iżgħar jista' jkollhom diffikultajiet biex jiżguraw il-finanzjament tal-investimenti tagħhom mingħajr finanzjament pubbliku.

89. Il-ħtieġa għal finanzjament pubbliku biex ikunu ffinanzjati investiment ta' infrastruttura, minħabba kostijiet fissi għolja ([81]), se tvarja skont id-daqs ta' ajruport u normalment tkun ogħla għal ajruporti iżgħar. L-Awtorità tikkunsidra li, fil-kundizzjonijiet kurrenti tas-suq, il-kategoriji li ġejjin tal-ajruporti ([82]), u l-vijabilitajiet finanzjarji relattivi tagħhom, jistgħu jiġu identifikati:

(a) ajruporti b'kapaċità sa 200 000 passiġġier fis-sena jistgħu ma jkunux jistgħu jkopru l-biċċa l-kbira tal-kostijiet kapitali tagħhom;

(b) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 200 000 u miljun (1) passiġġier, normalment ma jkunux jistgħu jkopru l-biċċa l-kbira tal-kostijiet kapitali tagħhom;

([81]) Bejn 70 % u 90 % tal-kostijiet tal-ajruporti huma fissi.
([82]) Il-kategoriji tal-ajruporti għall-finijiet ta' dawn il-linji gwida huma bbażati fuq id-dejta disponibbli tal-industrija.

(c) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn miljun (1) u tliet (3) miljun passiġġier għandhom, bħala medja, ikunu kapaċi jkopru porzjon ikbar tal-kostijiet kapitali tagħhom;

(d) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn tliet (3) u ħames (5) miljun passiġġier, fil-prinċipju għandhom ikunu kapaċi jkopru l-biċċa l-kbira tal-kostijiet kollha tagħhom (inklużi l-ispejjeż operattivi u kapitali), iżda f'ċerti ċirkustanzi speċifiċi għall-każijiet partikolari l-appoġġ pubbliku jista' jkun meħtieġ biex jiffinanzja wħud mill-kostijiet kapitali tagħhom;

(e) ajruporti bi traffiku annwali ta' 'l fuq minn ħames (5) miljun passiġġier jagħmlu ġeneralment profitt u huma kapaċi jkopru l-kostijeit kollha tagħhom, ħlief fil-każ ta' ċirkustanzi eċċezzjonali ferm.

(c) L-adegwatezza tal-għajnuna mill-Istat bħala strument ta' politika

90. L-Istati tal-EFTA jridu juru li l-miżura ta' għajnuna hija strument xieraq ta' politika biex jinkiseb l-objettiv maħsub jew biex jissolvew il-problemi intenzjonati li jiġu indirizzati mill-għajnuna. Miżura ta' għajnuna mhux se tkun ikkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE, jekk strumenti ta' politika oħra li huma inqas distorsivi jew strumenti ta' għajnuna jippermettu li tintlaħaq l-istess mira.

91. L-Istati tal-EFTA jistgħu jagħmlu għażliet differenti fir-rigward tal-użu ta' strumenti ta' politika differenti u forom ta' għajnuna. B'mod ġenerali, fejn Stat tal-EFTA jkun ikkunsidra għażliet politiċi oħrajn, u l-użu ta' strument selettiv, bħall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' għotja diretta, jkun ġie mqabbel ma' forom anqas distorsivi ta' għajnuna (bħal self, garanziji jew avvanzi ripagabbli), il-miżuri kkonċernati jitqiesu li jikkostitwixxu strument adegwat.

92. Kull meta jkun possibbli, l-Istati tal-EFTA huma mħeġġa jfasslu skemi nazzjonali li jirriflettu l-prinċipji ewlenin wara l-finanzjament pubbliku u jindikaw l-aktar fatturi rilevanti tal-finanzjament pubbliku ppjanat tal-ajruporti. Skemi qafas jiżguraw il-koerenza fl-użu tal-fondi pubbliċi, inaqqsu l-piż amministrattiv fuq l-awtoritajiet awtorizzanti iżgħar u jħaffu l-implimentazzjoni ta' miżuri ta' għajnuna individwali. Barra minn hekk, l-Istati tal-EFTA huma mħeġġa jipprovdu gwida ċara għall-implimentazzjoni tal-finanzjament tal-għajnuna mill-Istat għal ajruporti reġjonali.

(d) Eżistenza ta' effett ta' inċentiv

93. Il-ħidmiet fuq investiment individwali jistgħu jibdew biss wara li tkun ġiet ippreżentata applikazzjoni lill-awtorità awtorizzanti. Jekk il-ħidmiet jibdew qabel ma tkun ġiet ippreżentata l-applikazzjoni lill-awtorità awtorizzanti, kull għajnuna mogħtija fir-rigward ta' dak l-investiment individwali ma titqiesx kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

94. Proġett ta' investiment f'ajruport jista' jkun ekonomikament attraenti fih innifsu. Għallhekk, jeħtieġ li jkun verifikat li l-investiment ma kienx isir, jew ma kienx isir sa dak il-punt, mingħajr għajnuna mill-Istat. Jekk dan ikun ikkonfermat, l-Awtorità se tikkunsidra li miżura ta' għajnuna għandha effett ta' inċentiv.

95. L-effett tal-inċentiv huwa identifikat permezz ta' analiżi kontrofattwali, bit-tqabbil tal-livelli tal-attività intiża bl-għajnuna u mingħajr l-għajnuna.

96. Fejn l-ebda kontrofattwal speċifiku ma huwa magħruf, l-effett ta' inċentiv jista' jkun assunt meta hemm diskrepanza tal-likwidità fil-kostijiet kapitali, jiġifieri meta abbażi tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju *ex ante*, jista' jintwera li hemm differenza bejn il-flussi ta' flus pożittivi u dawk negativi (inklużi kostijiet ta' investiment f'assi kapitali fissi) matul il-ħajja tal-investiment f'termini ta' valuri preżenti netti ([83]).

(e) Il-proporzjonalità tal-ammont ta' għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu)

97. L-ammont massimu ta' għajnuna mill-Istat li jista' jiġi permess hu espress bħala perċentwal tal-ispejjeż eliġibbli (l-intensità massima tal-għajnuna). L-ispejjeż eliġibbli huma l-kostijiet relatati mal-investimenti fl-infrastruttura tal-ajruport, inklużi l-kostijiet tal-ippjanar, tal-infrastruttura ta' groundhandling (pereżempju ċinturini għal ġarr tal-bagalji, eċċ) u tagħmir tal-ajruport. Il-kostijiet ta' investiment relatati ma' attivitajiet mhux ajrunawtiċi (partikolarment il-parkeġġ, il-lukandi, ir-ristoranti, u l-uffiċini) mhumiex eliġibbli ([84]).

([83]) Dan ma jipprekludix il-previżjoni li benefiċċji futuri jistgħu jpattu għal telf inizjali.

([84]) Il-finanzjament ta' tali attivitajiet mhux kopert b'dawn il-linji gwida, minħabba li huma ta' karattru mhux marbut mat-trasport, u għalhekk se jkun ivvalutat fuq il-bażi ta' regoli settorjali u ġenerali rilevanti.

98. Il-kostijiet ta' investiment relatati mal-provvista ta' servizzi ta' groundhandling (bħal xarabankijiet, vetturi, eċċ) mhumiex eliġibbli, sakemm ma jkunux parti mill-infrastruttura tal-groundhandling ([85]).

99. Biex għajnuna għall-investiment lill-ajruporti tkun proporzjonali hija trid tkun limitata għall-kostijiet żejda (nett ta' dħul żejjed) li jirriżultaw mit-twettiq tal-proġett megħjun/l-attività megħjuna aktar milli l-proġett/attività alternattivi li l-benefiċjarju kien jidħol għalihom fix-xenarju kontrofattwali, jiġifieri li kieku ma rċeviex l-għajnuna. Fejn ma hu magħruf l-ebda kontrofattwal speċifiku, l-ammont proporzjonali ta' għajnuna mill-Istat għandu jkun limitat għad-diskrepanza tal-likwidità tal-proġett ta' investiment (l-hekk imsejħa "diskrepanza tal-likwidità fil-kostijiet kapitali"), li hija determinata fuq il-bażi ta' pjan ta' negozju *ex ante* bħala l-valur preżenti nett tad-differenza bejn il-flussi tal-flus pożittivi u dawk negattivi (inklużi l-kostijiet ta' investiment) matul il-ħajja tal-investiment. Għall-għajnuna għall-investiment il-pjan tan-negozju għandu jkopri l-perjodu tal-utilizzazzjoni ekonomika tal-assi.

100. Minħabba li d-diskrepanza tal-likwidità tvarja skont id-daqs tal-ajruport u normalment tkun ikbar għal ajruporti iżgħar, l-Awtorità se tuża firxa ta' intensitajiet massimi ta' għajnuna permissibbli sabiex tiżgura proporzjonalità ġenerali. L-intensità tal-għajnuna ma għandhiex taqbeż l-intensità tal-għajnuna għall-investiment massima permissibbli u, f'kull każ, ma għandhiex taqbeż id-diskrepanza tal-likwidità reali tal-proġett ta' investiment.

101. It-tabella li ġejja tiġbor fil-qosor l-intensità massima tal-għajnuna permissibbli skont id-daqs tal-ajruport kif imkejla mill-għadd ta' passiġġieri fis-sena ([86]).

Id-daqs ta' ajruport ibbażat fuq il-medja tat-traffiku tal-passiġġieri (passiġġieri fis-sena)	Intensità massima ta' għajnuna għall-investiment (%)
> 3-5 miljuni	sa 25
1-3 miljun	sa 50
< 1 miljun	sa 75

102. L-intensitajiet massimi tal-għajnuna għall-investiment għall-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport jistgħu jiżdiedu b'massimu ta' 20 % għal ajruporti li jinsabu f'reġjuni mbiegħda irrispettivament mid-daqs tagħhom.

103. Ajruporti bi traffiku medju taħt il-miljun (1) passiġġier kull sena għandhom jikkontribwixxu mill-inqas 25 % għall-finanzjament tal-kostijiet ta' investiment totali eliġibbli. Madankollu, proġetti ta' investiment f'ċerti ajruporti b'medja ta' traffiku ta' inqas minn miljun passiġġier (1) fis-sena li jinsabu f'reġjuni periferali taż-ŻEE jistgħu jirriżultaw f'diskrepanza tal-likwidità li hija ogħla mill-intensitajiet massimi tal-għajnuna permissibbli. Skont il-valutazzjoni ta' każijiet individwali u skont il-karatteristiċi partikolari ta' kull ajruport, il-proġett ta' investiment u r-reġjun moqdi, l-intensità li taqbeż il-75 % tista' tkun iġġustifikata f'ċirkustanzi eċċezzjonali għal ajruporti b'volum ta' traffiku taħt il-miljun (1) passiġġier kull sena.

104. Sabiex jitqiesu ċ-ċirkustanzi speċifiċi rigward ir-rilokazzjoni ta' ajruport eżistenti u s-sospensjoni tal-attivitajiet tal-ajruport f'post eżistenti, l-Awtorità se tivvaluta, b'mod partikolari, il-proporzjonalità, in-neċessità u l-intensità massima tal-għajnuna mill-Istat mogħtija abbażi ta' valutazzjoni tad-diskrepanza tal-likwidità jew tax-xenarju kontrofattwali ta' kull każ speċifiku, ikun xi jkun it-traffiku medju tal-passiġġieri ta' dak l-ajruport.

([85]) Il-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida ma japplikawx għall-għajnuna għall-provvista ta' servizzi ta' groundhandling kemm jekk ikunu pprovduti mill-ajruport, linja tal-ajru jew fornitur tas-servizzi ta' groundhandling lill-partijiet terzi u kif ukoll jekk le; tali għajnuna se tkun ivvalutata fuq il-bażi tar-regoli ġenerali rilevanti.

([86]) It-traffiku medju annwali tal-passiġġieri attwali matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna hi nnotifikata jew attwalment mogħtija jew imħallsa fil-każ ta' għajnuna mhux innotifikata. Fil-każ ta' ajruport tal-passiġġieri magħmul ġdid, it-traffiku annwali tal-passiġġieri previst matul is-sentejn finanzjarji wara l-bidu tal-operazzjoni tat-traffiku bl-ajru kummerċjali tal-passiġġieri għandu jiġi kkunsidrat. Dan il-livell limitu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda. Dan ifisser li pereżempju, passiġġier li jtir lejn l-ajruport u lura jingħadd darbtejn; dan japplika għal rotot individwali. Jekk ajruport huwa parti minn grupp ta' ajruporti, il-volum tal-passiġġieri huwa stabbilit fuq il-bażi ta' kull ajruport individwali.

105. Barra dan, f'ċirkustanzi eċċezzjonali ħafna, ikkaratterizzati minn nuqqas ċar fis-suq u waqt li jitqies id-daqs tal-investiment, l-impossibilità li jkun iffinanzjat l-investiment fuq swieq finanzjarji, livell għoli ħafna ta' esternalitajiet pożittivi u d-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni, ajruporti b'volum medju ta' aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena jistgħu jirċievu l-għajnuna biex jiffinanzjaw l-infrastruttura tal-ajruport. Madankollu, f'tali każijiet, l-Awtorità dejjem twettaq valutazzjoni dettaljata, partikolarment dwar il-proporzjonalità, in-neċessità u l-intensità massima tal-għajnuna mill-Istat mogħtija abbażi tal-analiżi tad-diskrepanza tal-likwidità u x-xenarju kontrofattwali ta' kull każ speċifiku, ikun x'ikun it-traffiku medju tal-passiġġieri ta' dak l-ajruport.

(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ

106. B'mod partikolari, id-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jrendux profitti jew il-ħolqien ta' kapaċità addizzjonali mhux użata fiż-żona ta' lħuq ta' infrastruttura eżistenti jista' jkollha effetti distorsivi. Għalhekk, l-Awtorità, fil-prinċipju, se jkollha dubji dwar il-kumpatibbiltà tal-investiment fl-infrastruttura ta' ajruport li jinsab fiż-żona ta' lħuq ta' ajruport eżistenti ([87]) fejn l-ajruport eżistenti ma jkunx qed jopera fil-kapaċità sħiħa, jew kważi sħiħa, tiegħu.

107. Barra minn hekk, sabiex jiġu evitati l-effetti negattivi ta' għajnuna li jistgħu jinqalgħu meta ajruporti jiffaċċjaw limitazzjonijiet baġitarji baxxi ([88]), għajnuna ta' investiment lil ajruporti bi traffiku li ma jaqbiżx il-5 miljun passiġġier tista' tingħata jew bħala ammont fiss bil-quddiem biex tkopri l-kostijiet ta' investiment eliġibbli jew permezz ta' pagamenti akkont annwali li jikkumpensaw għad-diskrepanza tal-likwidità fil-kostijiet kapitali li tirriżulta mill-pjan tan-negozju tal-ajruport.

108. Sabiex tkun limitata ulterjorment kull distorsjoni, l-ajruport, inkluż kull investiment li għalih tingħata l-għajnuna, għandu jkun miftuħ għall-utenti potenzjali kollha u ma għandux ikun iddedikat lil utent speċifiku wieħed. Fil-każ ta' limitazzjoni fiżika tal-kapaċità, l-allokazzjoni għandha ssir fuq il-bażi ta' kriterji pertinenti, oġġettivi, trasparenti u nondiskriminatorji.

Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali:

109. L-Istati tal-EFTA huma mheġġa li jinnotifikaw skemi ta' għajnuna mill-Istat għal għajnuna għall-investiment għal ajruporti bi traffiku annwali medju taħt it-3 miljun passiġġier.

110. Meta tiġi valutata skema ta'għajnuna, il-kundizzjonijiet relatati mal-ħtieġa tal-għajnuna, l-effett ta' inċentiv u l-proporzjonalità tal-għajnuna jitqiesu bħala ssodisfati, jekk l-Istat tal-EFTA jkun impenja ruħu li jagħti għajnuna individwali taħt l-iskema ta'għajnuna approvata biss wara li jkun ivverifika li l-kundizzjonijiet kumulattivi f'din it-Taqsima jkunu ntlaħqu.

111. Minħabba riskju ogħla ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni, il-miżuri ta' għajnuna li ġejjin għandhom dejjem jiġu nnotifikati individwalment:

(a) għajnuna għall-investiment lil ajruporti bi traffiku annwali medju 'l fuq minn 3 miljun passiġġier;

(b) għajnuna għall-investiment b'intensità ta' għajnuna li taqbeż il-75 % lil ajruport bi traffiku annwali medju taħt il-miljun (1) passiġġier, bl-eċċezzjoni ta' ajruporti li jinsabu f'reġjuni mbiegħda;

(c) għajnuna għall-investiment għar-rilokazzjoni ta' ajruporti;

(d) għajnuna għall-investiment li tiffinanzja ajruport imħallat tal-passiġġieri/tal-merkanzija li jimmaniġġa aktar minn 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul is-sentejn finanzjarji li jippreċedu s-sena li fiha l-għajnuna ġiet notifikata;

(e) għajnuna għall-investiment bl-għan li jinħoloq ajruport tal-passiġġieri ġdid (inkluż il-konverżjoni ta' mitjar eżistenti f'ajruport tal-passiġġieri);

(f) għajnuna għall-investiment immirata lejn il-ħolqien jew l-iżvilupp ta' ajruport li jinsab f'distanza ta' 100 kilometru jew 60 minuta ta' vvjaġġar bil-karozza, bix-xarabank, bit-trejn jew bil-ferrovija ta' veloċità għolja, minn ajruport eżistenti.

([87]) Ara t-Taqsima 5.1.1(a).
([88]) Kieku l-għajnuna kellha tkun iddeterminata fuq il-bażi ta' kalkoli *ex post* (tagħmel tajjeb għal kull defiċit kif dawn jitfaċċaw), jista' jkun li l-ajruporti ma jkollhomx wisq inċentiv biex jikkontrollaw il-kostijiet u għalhekk jimponu tariffi tal-ajruport li huma adegwati biex ikopru l-kostijiet.

5.1.2. *Għajnuna operatorja lill-ajruporti*

112. Għajnuna operatorja mogħtija lill-ajruporti jew bħala għajnuna individwali jew taħt skema ta' għajnuna tkun ikkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c) għal perjodu tranżitorju ta' 10 snin li jibda mid-data ta' pubblikazzjoni ([89]) ta' dawn il-linji gwida, sakemm jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet kumulattivi tal-punt 79 kif stipulat fil-punti minn 113 sa 134.

(a) Kontribuzzjoni għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb

113. Kif imsemmi fil-punt 13, sabiex l-ajruporti jingħataw żmien biex jaġġustaw għar-realitajiet ġodda tas-suq u jiġu evitati interruzzjonijiet fit-traffiku tal-ajru u l-konnettività tar-reġjuni, l-għajnuna operatorja lill-ajruporti tiġi kkunsidrata li tikkontribwixxi għall-kisba ta' objettiv ta' interess komuni, għal perjodu tranżitorju ta' 10 snin, jekk:

(a) iżżid il-mobbiltà taċ-ċittadini taż-ŻEE u l-konnettività tar-reġjuni billi tistabbilixxi punti ta' aċċess għal titjiriet interni fiż-ŻEE; jew

(b) tiġġieled kontra l-konġestjoni tat-traffiku tal-ajru f'ajruporti ċentrali prinċipali taż-ŻEE; jew

(c) tiffaċilita l-iżvilupp reġjonali.

114. Madankollu, id-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jrendux profitti ma tikkontribwixxix għal objettiv ta' interess komuni. Fejn ajruport jinsab fl-istess żona ta' lħuq bħala ajruport ieħor b'kapaċità żejda, il-pjan ta' negozju, ibbażat fuq previżjonijiet tajba tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija, għandu jidentifika l-effett probabbli fuq it-traffiku tal-ajruport l-ieħor li jinsab f'dik iż-żona ta' lħuq.

115. Skont dan, l-Awtorità jkollha dubji dwar il-prospetti ta' ajruport li ma jħallix profitt biex jikseb kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi fi tmiem il-perjodu tranżitorju, jekk ajruport ieħor ikun jinsab fl-istess żona ta' lħuq.

(b) Il-ħtieġa ta' intervent mill-Istat

116. Sabiex jiġi vvalutat jekk l-għajnuna mill-Istat hijiex effettiva biex jinkiseb objettiv ta' interess komuni, huwa meħtieġ li tkun identifikata l-problema li trid tiġi indirizzata. L-għajnuna mill-Istat għandha tkun immirata lejn sitwazzjonijiet fejn tali għajnuna tistà ġġib magħha titjib materjali li s-suq ma jistax jagħti hu stess.

117. Il-kundizzjonijiet iffaċċjati minn ajruporti iżgħar meta jiżviluppaw is-servizzi tagħhom u biex jattiraw finanzjament privat huma spiss inqas favorevoli meta mqabbla ma' dawk li jiffaċċjaw l-ajruporti ewlenin fiż-ŻEE. Għalhekk, skont il-kundizzjonijiet preżenti tas-suq, ajruporti iżgħar jista' jkollhom diffikultajiet biex jiżguraw il-finanzjament tal-operazzjoni tagħhom mingħajr finanzjament pubbliku.

118. Fil-kundizzjonijiet attwali tas-suq, il-ħtieġa għal finanzjament pubbliku biex jiffinanzja l-ispejjeż operattivi, minħabba kostijiet fissi għolja, se tvarja skont id-daqs ta' ajruport u normalment tkun proporzjonalment ogħla għal ajruporti iżgħar. L-Awtorità tikkunsidra li, fil-kundizzjonijiet attwali tas-suq, il-kategoriji li ġejjin ta' ajruporti, u l-vijabilitajiet finanzjarji relattivi tagħhom, jistgħu jiġu identifikati:

(a) ajruporti li jkollhom sa 200 000 passiġġier fis-sena jistgħu ma jkunux kapaċi jkopru l-biċċa l-kbira tal-ispejjeż operattivi tagħhom;

(b) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 200 000 u 700 000 passiġġier jistgħu ma jkunux kapaċi jkopru porzjon sostanzjali tal-ispejjeż operattivi tagħhom;

(c) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 700 000 u miljun (1) passiġġier ġeneralment għandhom ikunu kapaċi jkopru porzjon ikbar tal-ispejjeż operattivi tagħhom;

([89]) Ir-referenzi għad-"data tal-pubblikazzjoni" f'dawn il-linji gwida tfisser id-data ta' pubblikazzjoni fuq is-sit tal-Awtorità.

(d) ajruporti bi traffiku annwali tal-passiġġieri bejn miljun (1) u tliet (3) miljuni għandhom, bħala medja, ikunu kapaċi jkopru l-biċċa l-kbir tal-ispejjeż operattivi tagħhom;

(e) ajruporti bi traffiku annwali tal-passiġġieri ogħla minn tliet (3) miljuni huma ġeneralment profittabbli fuq livell operattiv u għandhom ikunu kapaċi jkopru l-ispejjeż operattivi tagħhom.

119. Għaldaqstant, l-Awtorità tikkunsidra li sabiex ikun eliġibbli għal għajnuna operatorja, it-traffiku annwali tal-ajruport ma għandux jaqbeż it-tliet (3) miljun passiġġier ([90]).

(c) L-adegwatezza tal-għajnuna mill-Istat bħala strument ta' politika

120. L-Istati tal-EFTA jridu juru li l-għajnuna hija xierqa biex jinkiseb l-objettiv maħsub jew biex jissolvew il-problemi maħsuba li jiġu indirizzati mill-għajnuna. Miżura ta' għajnuna ma titqiesx kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE, jekk strumenti ta' politika oħra li huma inqas distorsivi jew strumenti ta' għajnuna jippermettu li jintlaħaq l-istess objettiv ([91]).

121. Biex jiġu pprovduti inċentivi xierqa għall-immaniġġar effiċjenti ta' ajruport, l-ammont tal-għajnuna, fil-prinċipju, għandu jiġi stabbilit *ex ante* bħala somma fissa li tkopri d-diskrepanza tal-likwidità operattiva mistennija (stabbilita fuq il-bażi ta' pjan ta' negozju *ex ante*) matul perjodu tranżitorju ta' 10 snin. Għal dawn ir-raġunijiet l-ebda żieda *ex post* fl-ammont ta' għajnuna ma għandha tkun fil-prinċipju kkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE. L-Istat tal-EFTA jista' jħallas l-ammont iffissat *ex ante* bħala somma f'daqqa bil-quddiem jew fi ħlasijiet parzjali, pereżempju fuq bażi annwali.

122. F'ċirkustanzi eċċezzjonali, fejn il-kostijiet futuri u l-andament tad-dħul huma kkaratterizzati bi grad partikolarment għoli ta' inċertezza u l-awtorità pubblika tiffaċċja assimetriji importanti fl-informazzjoni, l-awtorità pubblika tista' tikkalkola l-ammont massimu ta' għajnuna operatorja kompatibbli skont mudell ibbażat fuq id-diskrepanza tal-likwidità operattiva inizjali fil-bidu tal-perjodu tranżitorju. Id-diskrepanza tal-likwidità operattiva inizjali hija l-medja tad-disrepanzi tal-likwidità operatorji (jiġifieri l-ammont tal-ispejjeż operattivi li mhumiex koperti minn dħul) matul il-ħames snin ta' qabel il-bidu tal-perjodu tranżitorju (mill-2009 sal-2013).

123. Kull meta jkun possibbli, l-Istati tal-EFTA huma mħeġġa jfasslu skemi nazzjonali li jirriflettu l-prinċipji ewlenin wara l-finanzjament pubbliku u jindikaw l-aktar fatturi rilevanti tal-finanzjament pubbliku ppjanat tal-ajruporti. Skemi qafas jiżguraw il-koerenza fl-użu tal-fondi pubbliċi, inaqqsu l-piż amministrattiv fuq l-awtoritajiet awtorizzanti iżgħar u jħaffu l-implimentazzjoni ta' miżuri ta' għajnuna individwali. Barra minn hekk, l-Istati tal-EFTA huma mħeġġa jipprovdu gwida ċara għall-implimentazzjoni tal-finanzjament ta' għajnuna mill-Istat għal ajruporti reġjonali u linji tal-ajru li jużaw dawn l-ajruporti.

(d) Eżistenza ta' effett ta' inċentiv

124. Għajnuna operatorja għandha effett ta' inċentiv jekk x'aktarx li, fin-nuqqas tagħha, u waqt li titqies il-preżenza possibbli ta' għajnuna għall-investiment u l-livell ta' traffiku, il-livell ta' attività ekonomika tal-ajruport ikkonċernat jitnaqqas b'mod sinifikanti.

(e) Il-proporzjonalità tal-ammont ta' għajnuna (l-għajnuna limitata għall-minimu meħtieġ):

125. Sabiex tkun proporzjonata, l-għajnuna operatorja lill-ajruporti trid tkun limitata għall-minimu meħtieġ biex issir l-attività megħjuna.

126. Il-pjan tan-negozju tal-ajruport għandu jwitti t-triq lejn il-kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi fi tmiem il-perjodu tranżitorju. Il-parametri ewlenin ta' dan il-pjan ta' negozju jiffurmaw parti integrali tal-valutazzjoni ta' kumpatibbiltà tal-Awtorità.

([90]) It-traffiku medju annwali tal-passiġġieri attwali matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna hi nnotifikata jew attwalment mogħtija jew imħallsa fil-każ ta' għajnuna mhux innotifikata. F'każ ta' ajruport tal-passiġġieri magħmul ġdid it-traffiku annwali tal-passiġġieri previst matul is-sentejn wara l-bidu tal-operazzjoni tat-traffiku bl-ajru kummerċjali tal-passiġġieri għandu jkun kkunsidrat. Dan il-livell limitu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda. Dan ifisser li passiġġier li jtir lejn l-ajruport u lura jingħadd darbtejn; dan japplika għal rotot individwali. Jekk ajruport huwa parti minn grupp ta' ajruporti, il-volum tal-passiġġieri huwa stabbilit fuq il-bażi ta' kull ajruport individwali.

([91]) Ara wkoll il-punt 91.

127. It-triq lejn il-kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi se tkun differenti għal kull ajruport u tkun tiddependi mid-diskrepanza tal-likwidità operattiva inizjali tal-ajruport fil-bidu tal-perjodu tranżitorju. Il-perjodu tranżitorju jibda mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida.

128. F'kull każ, l-ammont massimu ta' għajnuna permissibbli matul il-perjodu kollu tranżitorju jkun limitat għal 50 % tad-diskrepanza tal-likwidità inizjali għal perjodu ta' 10 snin ([92]). Pereżempju, jekk id-diskrepanza annwali medja tal-likwidità ta' ajruport partikolari matul il-perjodu mill-2009 sal-2013 hija ta' EUR 1 miljun, l-ammont massimu ta' għajnuna operatorja li dak l-ajruport jista' jirċievi bħal somma fissa stabbilta *ex ante* jkun ta' EUR 5 miljun matul 10 snin (50 % × 1 miljun × 10). L-ebda għajnuna operatorja ulterjuri ma hi se titqies kompatibbli għal dak l-ajruport.

129. Sa mhux aktar tard minn 10 snin wara l-bidu tal-perjodu ta' tranzizzjoni, l-ajruporti kollha jridu jkunu laħqu kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi tagħhom u l-ebda għajnuna operatorja lill-ajruporti ma hi se titqies kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE wara dik id-data, bl-eċċezzjoni ta' għajnuna operatorja mogħtija skont ir-regoli orizzontali dwar l-għajnuna mill-Istat, bħar-regoli applikabbli għall-finanzjament tas-SIEĠ.

130. Skont il-kundizzjonijiet attwali tas-suq, l-ajruporti bi traffiku annwali sa massimu ta' 700 000 passiġġier jista' jiffaċċja diffikultajiet ikbar bil-kisba ta' kopertura sħiħa tal-ispejjeż matul il-perjodu tranżitorju ta' 10 snin. Għal din ir-raġuni, l-ammont massimu ta' għajnuna permessibbli għal ajruporti li għandhom sa 700 000 passiġġier kull sena se jkun ta' 80 % tad-diskrepanza tal-likwidità operattiva inizjali għal perjodu ta' ħames snin wara l-bidu tal-perjodu ta' tranzizzjoni. Pereżempju, jekk id-diskrepanza annwali medja tal-likwidità ta' ajruport żgħir matul il-perjodu mill-2009 sal-2013 hija ta' EUR 1 miljun, l-ammont massimu ta' għajnuna operatorja li dak l-ajruport jista' jirċievi bħal somma fissa stabbilta *ex ante* jkun ta' EUR 4 miljun matul ħames snin (80 % × 1 miljun × 5). L-Awtorità se tivvaluta mil-ġdid il-ħtieġa għall-kontinwazzjoni ta' trattament speċifiku u l-prospetti futuri għal kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi għal din il-kategorija ta' ajruporti, partikolarment fir-rigward tal-bidla tal-kundizzjonijiet tas-suq u l-prospetti ta' profittabilità.

(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ

131. Meta tivvaluta l-kumpatibbiltà tal-għajnuna operatorja l-Awtorità se tqis id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-effetti fuq il-kummerċ. Fejn ajruport jinstab fl-istess żona ta' lħuq ta' ajruport ieħor b'kapaċità żejda, il-pjan ta' negozju, ibbażat fuq previżjonijiet tajba tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija, irid jidentifika l-effett probabbli fuq it-traffiku tal-ajruporti l-oħra li jinsabu f'dik iż-żona ta' lħuq.

132. L-għajnuna operatorja mogħtija lil ajruport li jinsab fl-istess żona ta' lħuq se tiġi kkunsidrata bħala kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE biss jekk l-Istat tal-EFTA juri li l-ajruporti kollha li jinsabu fl-istess żona ta' lħuq ikunu kapaċi jiksbu kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi kollha tagħhom sa tmiem il-perjodu tranżitorju.

133. Sabiex ikunu limitati ulterjorment id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni, l-ajruport irid ikun miftuħ għall-utenti potenzjali kollha u mhux iddedikat għall-utent wieħed speċifiku. Fil-każ ta' limitazzjoni fiżika tal-kapaċità, l-allokazzjoni għandha ssir fuq il-bażi ta' kriterji pertinenti, oġġettivi, trasparenti u nondiskriminatorji.

134. Barra minn hekk, sabiex ikunu llimitati l-effetti negattivi fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ, l-Awtorità se tapprova għajnuna operatorja lill-ajruporti għal perjodu tranżitorju ta' 10 snin li jibda mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida. L-Awtorità se tivvaluta mil-ġdid is-sitwazzjoni ta' ajruporti bi traffiku annwali ta' mhux iktar minn 700 000 passiġġier erba' snin wara l-bidu tal-perjodu tranżitorju.

Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali

135. L-Istati tal-EFTA huma mħeġġa jinnotifikaw skemi nazzjonali għal għajnuna operatorja għall-finanzjament tal-ajruporti, iktar milli miżuri ta' għajnuna individwali għal kull ajruport. Dan huwa maħsub biex inaqqas il-piż amministrattiv kemm għall-awtoritajiet tal-Istati tal-EFTA kif ukoll għall-Awtorità.

([92]) L-intensità ta' 50 % tikkorrispondi għad-diskrepanza tal-likwidità matul 10 snin għal ajruport li, mill-bidu tal-kopertura tal-ispiża operattiva inizjali fil-bidu tal-perjodu tranżitorju, jikseb kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi wara 10 snin.

136. Minħabba riskju ogħla ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni, il-miżuri ta' għajnuna li ġejjin għandhom dejjem jiġu nnotifikati individwalment:

(a) għajnuna operatorja li tiffinanzja ajruport imħallat tal-passiġġieri/tal-merkanzija li jimmaniġġa aktar minn 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul is-sentejn finanzjarji li jippreċedu s-sena li fiha l-għajnuna ġiet notifikata;

(b) għajnuna operatorja lil ajruport, jekk ajruporti oħra jinsabu f'distanza ta' 100 kilometru jew 60 minuta ta' vvjaġġar bil-karozza, bix-xarabank, bit-trejn jew bil-ferrovija ta' veloċità għolja.

Għajnuna mogħtija qabel il-bidu tal-perjodu tranżitorju

137. Għajnuna operatorja mogħtija qabel il-bidu tal-perjodu tranżitorju (inkluża għajnuna mħallsa qabel il-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida), tista' tiġi ddikjarata kompatibbli sal-livell totali tal-ispejjeż operattivi mhux koperti, jekk il-kundizzjonijiet stipulati fit-Taqsima 5.1.2 jintlaħqu, bl-eċċezzjoni tal-punti 115, 119, 121, 122, 123, minn 126 sa 130, 132, 133 u 134. B'mod partikolari, meta tivvaluta l-kumpatibbiltà ta' għajnuna operatorja mogħtija qabel il-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida, l-Awtorità se tqis id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni.

5.2. **Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru**

138. Kif imsemmi fil-punt 15, l-għajnuna mill-Istat mogħtija lil-linji tal-ajru għall-varar ta' rotta ġdida bl-għan li tiżdied il-konnettività ta' reġjun, se tkun ikkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(3)(c), jekk il-kundizzjonijiet kumulattivi fil-punt 79 jiġu ssodisfati kif stipulat fil-punti minn 139 sa 153.

(a) Kontribuzzjoni għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb

139. L-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru titqies li tikkontribwixxi għall-kisba ta' objettiv ta' interess komuni, jekk:

(a) iżżid il-mobbiltà taċ-ċittadini taż-ŻEE u l-konnettività tar-reġjuni billi tiftaħ rotot ġodda; jew

(b) tiffaċilita l-iżvilupp reġjonali ta' reġjuni remoti.

140. Meta konnessjoni li tkun se tiġi operata mir-rotta tal-ajru l-ġdida tkun diġà operata minn servizz tal-ferrovija b'veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' lħuq bl-istess kundizzjonijiet kumparabbli, b'mod partikolari f'termini ta' tul tal-vjaġġ, ma tistax tiġi ikkunsidrata bħala li tikkontribwixxi għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb.

(b) Il-ħtieġa ta' intervent mill-Istat

141. Il-kundizzjonijiet iffaċċjati minn ajruporti iżgħar meta jiżviluppaw is-servizzi tagħhom huma ta' spiss inqas favorevoli minn dawk li jiffaċċjaw l-ajruporti ewlenin fiż-ŻEE. Barra minn hekk, il-linji tal-ajru mhux dejjem ikunu lesti li jġorru r-riskju li jiftħu rotot ġodda minn ajruporti mhux magħrufa u mhux ittestjati, u jista' ma jkollhomx l-inċentivi xierqa biex jagħmlu dan.

142. Abbażi ta' dan, l-għajnuna tal-bidu se tiġi biss ikkunsidrata kompatibbli għal rotot li jgħaqqdu ajruport ta' anqas minn 3 miljun passiġġier fis-sena [93] ma' ajruport ieħor fl-Ispazju Komuni Ewropew għall-Avjazzjoni [94].

143. Għajnuna tal-bidu għal rotot li jgħaqqdu ajruport li jinsab f'reġjun imbiegħed ma' ajruport ieħor (fl-Ispazju Komuni Ewropew għall-Avjazzjoni jew lil hinn minnu) tkun kompatibbli irrispettivament mid-daqs tal-ajruporti kkonċernati.

144. Għajnuna tal-bidu għal rotot li jorbtu ajruport b'iktar minn 3 miljun passiġġier kull sena [95] u inqas minn 5 miljun passiġġier fis-sena li ma jinsabx f'reġjun imbiegħed, tista' titqies kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE biss f'każijiet eċċezzjonali debitament sostanzjati.

---

[93] It-traffiku medju annwali tal-passiġġieri attwali matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna hi nnotifikata jew attwalment mogħtija jew imħallsa fil-każ ta' għajnuna mhux innotifikata. Fil-każ ta' ajruport tal-passiġġieri magħmul ġdid, it-traffiku annwali tal-passiġġieri previst matul is-sentejn finanzjarji wara l-bidu tal-operazzjoni tat-traffiku bl-ajru kummerċjali tal-passiġġieri għandu jiġi ikkunsidrat. Dan il-livell limitu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda. Dan ifisser li passiġġier li jtir pereżempju lejn l-ajruport u lura jingħadd darbtejn; dan japplika għal rotot individwali.

[94] Id-Deċiżjoni 2006/682/KE tal-Kunsill u tar-Rappreżentanti tal-Istati Membri tal-Unjoni Ewropea mlaqqgħin fi ħdan il-Kunsill tad-9 ta' Ġunju 2006 dwar l-iffirmar u l-applikazzjoni provviżorja tal-Ftehim Multilaterali bejn il-Komunità Ewropea u l-Istati Membri tagħha, ir-Repubblika tal-Albanija, il-Bosnja u Ħerzegovina, ir-Repubblika tal-Bulgarija, ir-Repubblika tal-Kroazja, dik li qabel kienet ir-Repubblika Jugoslava tal-Maċedonja, ir-Repubblika tal-Islanda, ir-Repubblika tal-Montenegro, ir-Renju tan-Norveġja, ir-Rumanija, ir-Repubblika tas-Serbja, u l-Missjoni Temporanja ta' Amministrazzjoni tan-Nazzjonijiet Uniti fil-Kosovo dwar l-Istabbiliment ta' Spazju Komuni Ewropew għall-Avjazzjoni (ECAA) (ĠU L 285, 16.10.2006, p. 1).

[95] Ara wkoll in-nota 93 ta' qiegħ il-paġna.

145. Għajnuna tal-bidu għal rotot li jorbtu ajruport b'iktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena li ma jinsabx f'reġjun imbiegħed, ma tistax titqies kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

(c) Adegwatezza tal-għajnuna mill-Istat bħala strument ta' politika

146. L-Istati tal-EFTA jridu juru li l-għajnuna hija xierqa biex jinkiseb l-objettiv maħsub jew biex jissolvew il-problemi maħsuba li jiġu indirizzati mill-għajnuna. Miżura ta' għajnuna ma tiġix ikkunsidrata kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE, jekk strumenti ta' politika oħra li huma inqas distorsivi jew strumenti ta' għajnuna jippermettu li jintlaħaq l-istess objettiv ([96]).

147. Pjan tan-negozju *ex ante* mħejji mil-linja tal-ajru għandu jistabbilixxi li r-rotta li tirċievi l-għajnuna jkollha l-prospetti li ssir profittabbli għal-linja tal-ajru mingħajr finanzjament pubbliku wara 3 snin. Fin-nuqqas ta' pjan ta' negozju għal rotta, il-linji tal-ajru jridu jipprovdu impenn irrevokabbli lill-ajruport biex jopera r-rotta mill-inqas għal perjodu li hu daqs il-perjodu li matulu rċieva l-għajnuna tal-bidu.

(d) Eżistenza ta' effett ta' inċentiv

148. Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru għandha effett ta' inċentiv jekk x'aktarx li, fin-nuqqas tal-għajnuna, il-livell ta' attività ekonomika tal-linja tal-ajru fl-ajruport ikkonċernat ma jespandix. Pereżempju r-rotta l-ġdida ma kinitx tkun varata.

149. Ir-rotta l-ġdida tista' tibda biss wara l-preżentazzjoni tal-applikazzjoni għall-għajnuna lill-awtorità awtorizzanti. Jekk ir-rotta l-ġdida tibda qabel ma tiġi ippreżentata l-applikazzjoni għall-għajnuna lill-awtorità awtorizzanti, kull għajnuna mogħtija fir-rigward ta' dik ir-rotta individwali ma titqiesx kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

(e) Il-proporzjonalità tal-għajnuna (l-għajnuna limitata għall-minimu meħtieġ)

150. Għajnuna tal-bidu tista' tkopri sa 50 % tal-imposti tal-ajruport fir-rigward ta' rotta għal perjodi massimu ta' tliet snin. L-ispejjeż eliġibbli huma l-imposti tal-ajruport fir-rigward tar-rotta.

(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ

151. Sabiex ikunu evitati effetti negattivi mhux meħtieġa fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ, meta konnessjoni (pereżempju, żewġt ibliet) li tkun se tiġi operata mir-rotta l-ġdida tal-ajru tkun diġà operata minn servizz tal-ferrovija ta' veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' lħuq b'kundizzjonijiet kumparabbli, notevolment f'termini tat-tul tal-vjaġġ, tali rotta tal-ajru ma tkunx eliġibbli għall-għajnuna tal-bidu.

152. Kull korp pubbliku li jippjana li jagħti għajnuna tal-bidu lil linja tal-ajru għal xi rotta ġdida, kemm jekk permezz ta' xi ajruport kif ukoll jekk le, irid jagħmel il-pjanijiet tiegħu pubbliċi fi żmien xieraq u b'reklamar adegwat sabiex il-linji tal-ajru kollha interessati jkunu jistgħu joffru s-servizzi tagħhom.

153. L-għajnuna tal-bidu ma tistax tingħaqad ma xi tip ieħor ta' għajnuna mill-Istat mogħtija għall-operat ta' rotta.

Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali:

154. L-Istati tal-EFTA huma mħeġġa jinnotifikaw lill-iskemi nazzjonali għal għajnuna tal-bidu lil linji tal-ajru, iktar milli l-miżuri ta' għajnuna individwali għal kull ajruport. Dan huwa maħsub biex inaqqas il-piż amministrattiv kemm għall-awtoritajiet tal-Istati tal-EFTA kif ukoll għall-Awtorità.

155. Minħabba riskju ogħla ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni, l-għajnuna tal-bidu lill-ajruporti li ma jinsabux f'reġjuni mbiegħda bi traffiku annwali medju ogħla minn 3 miljun passiġġier għandha dejjem tkun notifikata individwalment.

([96]) Ara wkoll il-punt 91.

6. GĦAJNUNA TA' KARATTRU SOĊJALI SKONT L-ARTIKOLU 61(2)(a) TAL-FTEHIM ŻEE

156. Għajnuna ta' karattru soċjali għas-servizzi ta' trasport bl-ajru titqies bħala kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE skont l-Artikolu 61(2)(a), sakemm jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet kumulattivi li ġejjin ([97]):

(a) l-għajnuna trid tkun effettivament għall-benefiċċju tal-konsumaturi finali;

(b) l-għajnuna jrid ikollha karattru soċjali, jiġifieri, fil-prinċipju, trid tkopri biss ċerti kategoriji ta' passiġġieri li jivvjaġġaw fuq rotta (pereżempju passiġġieri bi ħtiġijiet partikolari bħat-tfal, persuni b'diżabilità, nies b'introjtu baxx, studenti, persuni anzjani eċċ.); madankollu, fil-każ fejn ir-rotta kkonċernata tgħaqqad reġjuni remoti, bħal pereżempju reġjuni ultraperiferiċi, gżejjer, u żoni skarsament popolati, l-għajnuna tista' tkopri l-popolazzjoni kollha ta'dak ir-reġjun;

(c) l-għajnuna trid tingħata mingħajr diskriminazzjoni fir-rigward tal-oriġini tas-servizzi, irrispettivament mil-linja tal-ajru li topera s-servizzi.

157. L-Istati tal-EFTA huma mħeġġa jinnotifikaw skemi nazzjonali għal għajnuna ta' karattru soċjali, iktar milli miżuri ta' għajnuna individwali.

7. KUMULAZZJONI

158. L-intensitajiet massimi ta' għajnuna applikabbli skont dawn il-linji gwida japplikaw irrispettivament minn jekk l-għajnuna hijiex iffinanzjata kompletament minn riżorsi tal-Istat jew iffinanzjata parzjalment miż-ŻEE.

159. Għajnuna awtorizzata skont dawn il-linji gwida ma tistax tiġi kkumbinata ma' għajnuniet oħra mill-Istat, għajnuna *de minimis* jew forom oħra ta' finanzjament taż-ŻEE, jekk tali taħlita tirriżulta f'intensità ta' għajnuna ogħla minn dik stabbilita f'dawn il-linji gwida.

8. DISPOŻIZZJONIJIET FINALI

8.1. **Rappurtar annwali**

160. Skont il-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti u l-verżjoni konsolidata tad-Deċiżjoni tal-Awtorità Nru 195/04/COL ([98]), l-Istati tal-EFTA jridu jissottomettu rapporti annwali lill-Awtorità. Ir-rapporti annwali jiġu ppubblikati fis-sit tal-Internet tal-Awtorità.

8.2. **Trasparenza**

161. L-Awtorità tqis li huma meħtieġa miżuri ulterjuri sabiex itejbu t-trasparenza tal-għajnuna mill-Istat fiż-ŻEE. B'mod partikolari, għandhom jittieħdu passi biex ikun żgurat li l-Istati tal-EFTA, l-operaturi ekonomiċi, il-pubbliku interessat u l-Awtorità jkollhom aċċess faċli għat-test sħiħ tal-iskemi ta' għajnuna kollha applikabbli fis-settur tal-avjazzjoni u għal informazzjoni pertinenti dwar miżuri ta'għajnuna individwali.

162. L-Istati tal-EFTA għandhom jippubblikaw l-informazzjoni li ġejja fuq websajt dwar l-għajnuna mill-Istat komprensiv, fil-livell nazzjonali jew reġjonali:

(a) it-test sħiħ ta' kull skema ta' għajnuna approvata jew deċiżjoni individwali għall-għoti tal-għajnuna u d-dispożizzjonijiet ta' implimentazzjoni tagħhom;

(b) l-identità tal-awtorità awtorizzanti;

(c) l-identità tal-benefiċjarji individwali, il-forma u l-ammont tal-għajnuna mogħti lil kull benefiċjarju, id-data tal-għotja, it-tip ta' impriża (SME/kumpanija kbira), ir-reġjun li fih jinsab il-benefiċjarju (fil-Livell II tan-NUTS) u s-settur ekonomiku prinċipali li fih il-benefiċjarju għandu l-attivitajiet tiegħu (fil-livell tal-grupp NACE); tali rekwiżit jista' jiġi rrinunzjat fir-rigward tal-għotjiet ta' għajnuna individwali ta' inqas minn EUR 200 000.

([97]) Ara pereżempju, fir-rigward tal-valutazzjoni ta' għajnuna ta' karattru soċjali mogħtija lill-konsumaturi individwali, id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-16 ta' Mejju 2006, Nru 169/2006 — Ir-Renju Unit — Għajnuna ta' servizzi tal-ajru ta' karattru soċjali fil-Highlands u l-Gżejjer tal-Iskozja, (ĠU C 272, 9.11.2006, p. 10); Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-11 ta' Diċembru 2007, Nru 471/2007 — Il-Portugall — Il-konċessjonijiet soċjali lill-passiġġieri u lill-istudenti li jirrisjedu fir-Reġjun Awtonomu ta' Madeira, fis-servizzi tat-trasport bl-ajru bejn il-Portugall kontinentali u r-Reġjun Awtonomu (ĠU C 46, 19.2.2008, p. 2); u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-5 ta' Jannar 2011, Nru 426/2010 — Franza — Għajnuna ta' karattru soċjali għal ċerti kategoriji ta' passiġġieri fuq servizzi bl-ajru bejn La Réunion u Franza metropolitana, (ĠU C 71 5.3.2011, p. 5).

([98]) Disponibbli fuq http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules/.

163. L-informazzjoni trid tkun ippubblikata wara li d-deċiżjoni tal-għoti tkun ittieħdet, trid tinżamm għal mill-inqas 10 snin u trid tkun disponibbli għall-pubbliku interessat mingħajr restrizzjonijiet ([99]).

8.3. **Monitoraġġ**

164. L-Istati tal-EFTA jridu jiżguraw li jinżammu r-rekords dettaljati li jirrigwardaw il-miżuri kollha li jinvolvu l-għoti ta' għajnuna mill-Istat skont dawn il-linji gwida. Tali rekords iridu jinkludu l-informazzjoni kollha meħtieġa biex jiġi stabbilit li l-kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà jkunu ġew osservati, b'mod partikolari dawk rigward l-ispejjeż eliġibbli u l-intensità massima ta' għajnuna permessa, fejn applikabbli,. Dawn ir-rekords iridu jinżammu għal 10 snin mid-data li fiha tkun ingħatat l-għajnuna u jridu jiġu pprovduti lill-Awtorità meta titlobhom.

165. Sabiex jippermettu lill-Awtorità timmonitorja l-progress tat-twaqqif gradwali tal-għajnuna operatorja lill-ajruporti u l-impatt tagħha fuq il-kompetizzjoni, l-Istati tal-EFTA jridu jippreżentaw rapport regolari (fuq bażi annwali) dwar il-progress f'termini tat-tnaqqis tal-għajnuna operatorja għal kull ajruport li jibbenefika minn tali għajnuna. F'ċerti każijiet, jista' jinħatar fiduċjarju ta' monitoraġġ biex jiżgura konformità ma kull kundizzjoni u obbligu li jirfdu l-awtorizzazzjoni tal-għajnuna.

8.4. **Evalwazzjoni**

166. Biex tiżgura ulterjorment li d-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-kummerċ ikunu limitati, l-Awtorità tista' titlob li ċerti skemi jkunu suġġetti għal durata limitata u għal evalwazzjoni. L-evalwazzjonijiet għandhom partikolarment jitwettqu għall-skemi fejn id-distorsjonijiet potenzjali huma partikolarment għolja, jiġifieri skemi li jistgħu jirriskjaw li jirrestrinġu b'mod sinifikanti l-kompetizzjoni jekk l-implimentazzjoni tagħhom ma tkunx rieżaminata fi żmien debitu.

167. Fid-dawl tal-miri u sabiex ma jintefax piż sproporzjonat fuq l-Istati tal-EFTA u fuq miżuri ta' għajnuna iżgħar, dan ir-rekwiżit japplika biss għal skemi ta' għajnuna b'baġit ta' għajnuna kbir, li fihom karatteristiċi ġodda jew meta bidliet sinifikanti tas-suq, teknoloġiċi jew regolatorji huma previsti. L-evalwazzjoni trid titwettaq minn espert li jkun indipendenti mill-awtorità awtorizzanti tal-għajnuna fuq il-bażi ta' metodoloġija komuni ([100]) u trid issir pubblika.

168. L-evalwazzjoni trid tiġi ppreżentata lill-Awtorità fi żmien opportun, biex tkun tista' ssir il-valutazzjoni tal-estensjoni possibbli tal-iskema ta' għajnuna u f'kull każ, mal-iskadenza tal-iskema. Il-kamp ta' applikazzjoni u l-metodoloġija preċiżi tal-evalwazzjoni li trid issir jiġu definiti fid-deċiżjoni li tapprova l-iskema ta' għajnuna. Kull miżura ta' għajnuna sussegwenti b'objettiv simili trid tikkunsidra r-riżultati ta' dik l-evalwazzjoni.

8.5. **Miżuri xierqa**

169. L-Istati tal-EFTA għandhom, fejn ikun meħtieġ, jemendaw l-iskemi eżistenti tagħhom sabiex iġibuhom konformi ma' dawn il-linji gwida mhux iktar tard minn 12-il xahar wara l-pubblikazzjoni tagħhom.

170. L-Istati tal-EFTA huma mistiedna jagħtu l-approvazzjoni espliċita u bla kundizzjoni tagħhom għal dawn il-linji gwida fi żmien xahrejn wara l-pubblikazzjoni tagħhom. F'każ li ma tingħatax tweġiba, l-Awtorità tassumi li l-Istat tal-EFTA kkonċernat ma jaqbilx mal-miżuri proposti.

8.6. **Applikazzjoni**

171. Il-prinċipji f'dawn il-linji gwida jkunu applikati mid-data tal-pubblikazzjoni tagħhom. Dawn il-linji gwida jissostitwixxu l-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-1994 u l-Linji Gwida tal-Avjazzjoni tal-2005 minn dik id-data.

172. Fid-dawl tal-iżvilupp tas-settur tal-avjazzjoni, u notevolment tal-liberalizzazzjoni tiegħu, l-Awtorità tikkunsidra li d-dispożizzjonijiet tal-avviż tagħha dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat illegali ([101]) ma għandhomx japplikaw għal każijiet pendenti ta' għajnuna operatorja illegali lill-ajruporti mogħtija qabel id-data ta' pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida. Minflok, l-Awtorità se tapplika l-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida għall-każijiet kollha dwar l-għajnuna operatorja (notifiki pendenti u għajnuna illegali mhux notifikata) għall-ajruporti anki jekk l-għajnuna tkun ingħatat qabel il-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida u l-bidu tal-perjodu tranżitorju.

([99]) Din l-informazzjoni għandha tiġi regolarment aġġornata (pereżempju kull sitt (6) xhur) u għandha tkun disponibbli f'formati nonproprjetarji.

([100]) Metodoloġija komuni bħal din tista' tiġi pprovduta mill-Awtorità.

([101]) Ir-regoli applikabbli għall-valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat illegali (ĠU L 73, 19.3.2009, p. 23 u s-Suppliment taż-ŻEE Nru 15, 19.3.2009, p. 1).

173. Fir-rigward ta' għajnuna għall-investiment lill-ajruporti, l-Awtorità se tapplika l-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida għall-mizuri kollha ta' għajnuna għall-investiment notifikati li fir-rigward tagħhom hija mitluba tieħu deċiżjoni mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida, anki fejn il-proġetti kienu nnotifikati qabel dik id-data. B'konformità mar-regoli applikabbli tal-Awtorità dwar il-valutazzjoni ta' għajnuna mill-Istat illegali, l-Awtorità, fir-rigward tal-għajnuna għall-investiment illegali lill-ajruporti, se tapplika r-regoli li kienu fis-seħħ meta ngħatat l-għajnuna. Għaldaqstant, mhijiex se tapplika l-prinċipji previsti f'dawn il-linji gwida fil-każ ta' għajnuna għall-investiment illegali lil ajruporti mogħtija qabel id-data tal-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida.

174. Fir-rigward ta' għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru, l-Awtorità se tapplika l-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida lill-miżuri kollha ta' għajnuna tal-bidu notifikati, li fir-rigward tagħhom hija mitluba tieħu deċiżjoni mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida, anki fejn il-miżuri ġew notifikati qabel dik id-data. Skont l-avviż tal-Awtorità dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat illegali, l-Awtorità, fir-rigward ta' għajnuna tal-bidu illegali lil-linji tal-ajru, se tapplika r-regoli li jkunu fis-seħħ meta tingħata l-għajnuna. Għaldaqstant, mhijiex se tapplika l-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida fil-każ ta' għajnuna tal-bidu illegali lil linji tal-ajru mogħtija qabel il-pubblikazzjoni ta' dawn il-linji gwida.

8.7. **Rieżami**

175. L-Awtorità tista' tagħmel evalwazzjoni ta' dawn il-linji gwida f'kull waqt u se tagħmel dan mill-inqas sitt snin wara l-pubblikazzjoni tagħhom. Din l-evalwazzjoni tkun imsejsa fuq informazzjoni fattwali u fuq ir-riżultati ta' konsultazzjonijiet wiesgħa mwettqa mill-Awtorità fuq il-bażi ta' dejta pprovduta mill-Istati tal-EFTA u l-partijiet ikkonċernati. L-Awtorità se tivvaluta mil-ġdid is-sitwazzjoni ta' ajruporti bi traffiku annwali li ma jaqbiżx is-700 000 passiġġier sabiex tiddetermina l-ħtieġa għall-kontinwazzjoni ta' regoli speċifiċi ta' kumpatibbiltà fir-rigward tal-għajnuna operatorja għal din il-kategorija ta' ajruporti fid-dawl tal-prospetti futuri għall-kopertura sħiħa tal-ispejjeż operattivi, b'mod partikolari fir-rigward tal-bidla tal-kundizzjonijiet tas-suq u l-prospetti ta' profittabilità.

176. Wara li tikkonsulta mal-Istati tal-EFTA, l-Awtorità tista' tissostitwixxi jew tissupplimenta dawn il-linji gwida fuq il-bażi ta' politika importanti ta' kompetizzjoni jew kunsiderazzjonijiet ta' politika tat-trasport.

APPENDIĊI

SOMMARJU TAL-KUNDIZZJONIJIET TA' KUMPATIBBILTÀ

Tabella 1

Ħarsa ġenerali lejn il-kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà għall-għajnuna lill-ajruporti

Kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà	Għajnuna għall-investiment lill-ajruport	Għajnuna operatorja lill-ajruport
(a) Kontribuzzjoni għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb	— Iż-żieda tal-mobbiltà permezz tal-istabbiliment ta' punti ta' aċċess għat-titjiriet ġewwa ż-ŻEE — Il-ġlieda kontra l-konġestjoni f'ċentri ewlenin — L-iffaċilitar tal-iżvilupp reġjonali Id-dupplikazzjoni tal-kapaċità tal-ajruporti u l-kapaċità mhux użata fin-nuqqas ta' prospetti sodisfaċenti għall-użu fuq perjodu ta' żmien medju ma tikkontribwixxix għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb.	
(b) Il-ħtieġa ta' intervent mill-Istat	< 3 miljun passiġġier > 3 –5 miljun passiġġier f'ċerti ċirkustanzi speċifiċi għall-każ > 5 miljun passiġġier f'ċirkustanzi eċċezzjonali ħafna biss	< 3 miljun passiġġier
(c) Adegwatezza tal-miżura tal-għajnuna	Il-miżura ta' għajnuna trid tkun strument politiku xieraq li jindirizza l-objettiv ta' interess komuni	
	Kunsiderazzjoni ta' strumenti ta' għajnuna inqas distorsivi (garanziji, self b'imgħax baxx, eċċ.)	*Ex ante* bħala somma fissa li tkopri d-diskrepanza fil-likwidità mistennija tal-ispejjeż operattivi (stabbiliti fuq il-bażi ta' pjan ta' negozju *ex ante*) matul perjodu tranżitorju ta' 10 snin.
d) Effett ta' inċentiv	Bħalissa, jekk l-investiment ma jkunx ittieħed, jew sa limitu differenti (analiżi kontrofattwali jew ta' diskrepanza fil-likwidità abbażi ta' pjan ta' negozju *ex ante*)	Bħalissa, jekk il-livell tal-attività ekonomika tal-ajruport jitnaqqas b'mod sinifikanti fin-nuqqas tiegħu
(e) Il-proporzjonalità tal-għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu)		
L-ispejjeż eliġibbli:	Kostijiet relatati mal-investimenti fl-infrastruttura u tagħmir tal-ajruporti, għajr il-kostijiet ta' investiment għal attivitajiet mhux ajrunawtiċi	Id-diskrepanza tal-likwidità operattiva tal-ajruport
L-intensitajiet massimi tal-għajnuna permissibbli:	> 3-5 miljuni sa 25 % 1 –3 miljuni sa 50 % < 1 miljun sa 75 %	Matul il-perjodu tranżitorju: 50 % tad-diskrepanza tal-likwidità operattiva medja inizjali kkalkulata bħala medja ta' ħames snin ta' qabel il-perjodu tranżitorju (2009-2013) Wara l-perjodu tranżitorju ta' 10 snin: l-ebda għajnuna operatorja permessa (għajr jekk ingħatat taħt regoli orizzontali)

Kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà	Għajnuna għall-investiment lill-ajruport	Għajnuna operatorja lill-ajruport
Eċċezzjonijiet:	Għall-ajruporti li jinsabu f'reġjuni remoti (irrispettivament mid-daqs tagħhom) l-intensitajiet ta' għajnuna massima għall-għajnuna ta' investiment għall-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruporti jistgħu jiżdiedu sa 20 % Għall-ajruporti < 1 miljun passiġġier fis-sena li jinsabu f'reġjun periferali: l-intensità tista' taqbeż il-75 % f'ċirkustanzi eċċezzjonali soġġetti għal valutazzjoni ta' każ b'każ Fil-każ ta' rilokazzjoni: il-proporzjonalità, il-ħtieġa u l-intensità massima tal-għajnuna se jiġu vvalutati jkun xi jkun it-traffiku medju Għal ajruporti b'aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena: f'ċirkustanzi eċċezzjonali ħafna biss, karatterizzati minn falliment tas-suq ċar u filwaqt li jitqies il-kobor tal-investiment u d-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni	Għall-ajruporti b' < 700 000 passiġġier fis-sena: 80 % tad-diskrepanza tal-likwidità operattiva medja inizjali għal perjodu ta' 5 snin wara l-bidu tal-perjodu tranżitorju
(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE	Miftuħ għall-utenti potenzjali kollha u mhux iddedikat għal utent speċifiku wieħed Ajruporti b'< 5 miljun passiġġier fis-sena: ammont fiss bil-quddiem jew pagamenti akkont annwali biex jikkumpensaw għad-diskrepanza tal-likwidità fil-kostijiet kapitali li tirriżulta minn pjan ta' negozju tal-ajruporti	Valutazzjoni tad-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ Miftuħ għall-utenti potenzjali kollha u mhux iddedikat għal utent speċifiku wieħed Ajruporti b' < 700 miljun passiġġier fis-sena: valutazzjoni ġdida erba' snin wara l-perjodu tranżitorju
Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali	Skemi ta' għajnuna: — ajruporti < 3 miljun passiġġier fis-sena Notifiki individwali: — ajruporti b' > 3 miljun passiġġier fis-sena — għajnuna għall-investiment lil ajruport b' < 1 miljun passiġġier fis-sena li jaqbeż il-75 % tal-intensità tal-għajnuna — għajnuna għall-investiment għar-rilokazzjoni ta' ajruporti — ajruporti mħallta tal-passiġġieri/tat-trasport tal-merkanzija b' > 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul sentejn finanzjarji qabel is-sena ta' notifika — il-ħolqien ta' ajruport ġdid tal-passiġġieri (inkluża konverżjoni tal-mitjar eżistenti) — il-ħolqien u l-iżvilupp ta' ajruport li jinsab fid-distanza ta' 100 km jew 60 minuta vjaġġar minn ajruport eżistenti	Skemi ta' għajnuna: — ajruporti b' < 3 miljun passiġġier fis-sena Notifiki individwali: — ajruporti mħallta tal-passiġġieri/tat-trasport tal-merkanzija b' > 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul sentejn finanzjarji qabel is-sena ta' notifika — għajnuna operatorja lil ajruport li jinsab f'distanza ta' 100 km jew 60 minuta vjaġġar minn ajruporti oħra

Tabella 2

Ħarsa ġenerali lejn il-kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà għal għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru

Kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà	Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru
(a) Kontribuzzjoni għal objettiv ta' interess komuni definit tajjeb	— Iż-żieda tal-mobbiltà permezz tal-istabbiliment ta' punti ta' aċċess għat-titjiriet ġewwa ż-ŻEE — L-iffaċilitar tal-iżvilupp reġjonali L-ebda dupplikazzjoni tal-konnessjoni kumparabbli eżistenti mħaddma minn servizzi tal-ferrovija b'veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' lħuq f'kundizzjonijiet komparabbli
(b) Il-ħtieġa ta' intervent mill-Istat	— Ajruporti b' < 3 miljun passiġġier fis-sena — Ajruporti li jinsabu f'reġjuni remoti irrispettivament mid-daqs tagħhom — Ajruporti b' bejn > 3–5 miljun passiġġier fis-sena biss f'ċirkustanzi eċċezzjonali — L-ebda għajnuna tal-bidu għall-konnessjonijiet tal-ajru minn ajruporti b'aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena
(c) Adegwatezza tal-miżura tal-għajnuna	— Mhijiex eliġibbli jekk ir-rotta hija diġà koperta minn servizzi tal-ferrovija b'veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' lħuq bl-istess kundizzjonijiet — Pjan tan-negozju *ex ante* li juri profittabilità tar-rotta mill-inqas wara tliet (3) snin jew impenn irrevokabbli mil-linja tal-ajru biex topera r-rotta għall-inqas għal perjodu twil daqs il-perjodu li matulu rċeviet għajnuna tal-bidu
(d) Effett ta' inċentiv	Bħalissa, jekk fin-nuqqas tal-għajnuna, il-livell tal-attività ekonomika tal-linja tal-ajru fl-ajruport ikkonċernat jitnaqqas b'mod sinifikanti (pereżempju r-rotta l-ġdida ma tkunx tnediet). Ir-rotta l-ġdida jew l-iskeda l-ġdida tista' tibda biss wara l-preżentazzjoni tal-formula ta' applikazzjoni għall-għajnuna lill-awtorità awtorizzanti.
(e) Il-proporzjonalità tal-għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu)	
— L-ispejjeż eliġibbli:	Tariffi tal-ajruport fir-rigward ta' rotta
— L-intensitajiet massimi tal-għajnuna permissibbli:	50 % għal perjodu massimu ta' tliet (3) snin
(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati taż-ŻEE	— L-awtoritajiet pubbliċi jridu jagħmlu pjanijiet pubbliċi fi żmien raġonevoli biex jippermettu lil-linji tal-ajru kollha interessati biex joffru servizzi — L-ebda akkumulazzjoni ma' tipi oħrajn ta' għajnuna mill-Istat għat-tħaddim ta' rotta
Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali	Skemi ta' għajnuna — Ajruporti b' < 3 miljun passiġġier fis-sena u ajruporti li jinsabu f'reġjuni remoti Notifiki individwali: — Ajruporti b' > 3 miljun passiġġier fis-sena, għajr ajruporti li jinsabu f'reġjuni remoti

Tabella 3

Għajnuna soċjali

Kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà	
(a)	Effettivament għall-benefiċċju tal-konsumaturi aħħarin
(b)	Ta' karattru soċjali: Tkopri biss ċerti kategoriji ta' passiġġieri (eż. bi ħtiġijiet partikolari bħat-tfal, persuni b'diżabilità, persuni bi dħul baxx, studenti, anzjani eċċ.) Għajr: fejn ir-rotta tikkollega reġjuni remoti (eż. gżejjer, żoni skarsament popolati), l-għajnuna tista' tkopri l-popolazzjoni kollha ta' reġjun
(c)	Mingħajr diskriminazzjoni dwar l-oriġini tal-linja tal-ajru li topera s-servizzi

Tabella 4

Kumpatibbiltà tal-għajnuna fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku

Id-daqs tal-ajruport ibbażat fuq il-medja tat-traffiku (passiġġieri fis-sena)	Qafas legali applikabbli	Rekwiżit ta' notifika
Maniġers tal-ajruport f'ajruporti b'< 200 000 passiġġier fis-sena matul id-durata tal-mandat tas-SIEĠ Linji tal-ajru fir-rigward ta' konnessjonijet bl-ajru lejn gżejjer bi traffiku ta' < 300 000 passiġġier fis-sena	L-Artikolu 59(2) tal-Ftehim ŻEE Id-Deċiżjoni 2012/21/UE	Eżenti mir-rekwiżit ta' notifika
Ajruporti b'aktar minn 200 000 passiġġier fis-sena matul id-durata tal-mandat tas-SIEĠ	L-Artikolu 59(2) tal-Ftehim ŻEE Qafas SGEI	Notifika meħtieġa