Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea

L 201

Edizzjoni bil-Malti

Leġiżlazzjoni

Volum 58

30 ta' Lulju 2015

Werrej

II *Atti mhux leġiżlattivi*

DEĊIŻJONIJIET

★ **Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/1225 tad-19 ta' Diċembru 2012 rigward l-injezzjonijiet ta' kapital minn SEA SpA f'SEA Handling SpA ((SA.21420 (C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06)) *(notifikata bid-dokument C(2012) 9448)* (Il-verżjoni bil-lingwa Taljana biss hija awtentika)** ([1]) . . 1

★ **Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/1226 tat-23 ta' Lulju 2014 dwar l-Għajnuna mill-Istat SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) implimentata minn Franza favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair u Airport Marketing Services *(notifikata bid-dokument numru C(2014) 5080)* (It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)** ([1]) 48

★ **Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/1227 tat-23 ta' Lulju 2014 dwar l-għajnuna mill-istat SA.22614 (C 53/07) implimentata minn Franza favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services u Transavia *(notifikata bid-dokument C(2014) 5085)* (It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)** ([1]) 109

([1]) Test b'relevanza għaż-ŻEE

MT

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

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

II

(Atti mhux leġiżlattivi)

DEĊIŻJONIJIET

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/1225

tad-19 ta' Diċembru 2012

rigward l-injezzjonijiet ta' kapital minn SEA SpA f'SEA Handling SpA ((SA.21420 (C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06))

(notifikata bid-dokument C(2012) 9448)

(Il-verżjoni bil-lingwa Taljana biss hija awtentika)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

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

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

Wara li talbet lill-partijiet interessati biex jippreżentaw il-kummenti tagħhom skont id-dispożizzjonijiet iċċitati hawn fuq ([2]) u wara li kkunsidrat il-kummenti mibgħuta,

Billi:

1. IL-PROĊEDURA

(1) F'ittra datata t-13 ta' Lulju 2006, il-Kummissjoni rċeviet ilment dwar l-allegata għajnuna mħallsa lill-kumpanija SEA Handling SpA ("SEA Handling"), li tipprovdi servizzi ta' ground handling fl-ajruporti ta' Milan Malpensa u ta' Milan Linate. L-ilment kien inizjalment ippreżentat bin-numru CP 175/06.

(2) Permezz ta' ittra tas-6 ta' Ottubru 2006, il-Kummissjoni talbet lill-awtoritajiet Taljani għal kjarifika dwar l-ilment. Permezz ta' ittra tal-21 ta' Diċembru 2006, l-awtoritajiet Taljani talbu estensjoni taż-żmien mogħti għal tweġiba.

(3) Permezz ta' ittra tal-11 ta' Jannar 2007 il-Kummissjoni ppermettiet dik l-estensjoni. Permezz ta' ittra tad-9 ta' Frar 2007, l-awtoritajiet Taljani pprovdew il-kjarifika mitluba.

(4) Permezz ta' ittra tat-30 ta' Mejju 2007, il-Kummissjoni infurmat lill-ilmentatur li ma kienx hemm biżżejjed informazzjoni li turi li l-kiriterju tar-riżorsi tal-Istat fl-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE") kien f'dan il-każ issodisfat. Konsegwentement, skont l-Artikolu 20(2) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 ([3]), ma kienx hemm bażi suffiċjenti sabiex titfassal opinjoni dwar il-każ. Permezz ta' ittra tat-2 ta' Lulju 2007, l-ilmentatur ipprovda informazzjoni addizzjonali. Fid-dawl ta' dik l-informazzjoni, il-Kummissjoni ddeċidiet li teżamina l-ilment.

(5) Permezz ta' ittra tat-3 ta' Marzu 2008, il-Kummissjoni talbet lill-awtoritajiet Taljani jagħtuha kopja tal-ftehim mal-unjons li ġie konkluż fis-26 ta' Marzu 2002. Permezz ta' ittra tal-10 ta' April 2008, l-awtoritajiet Taljani pprovdew id-dokument mitlub.

(6) Permezz ta' ittra tal-20 ta' Novembru 2008, l-awtoritajiet Taljani bagħtu lill-Kummissjoni l-ftehim mal-unjons konkluż fit-13 ta' Ġunju 2008.

([1]) ĠU L 1, 3.1.1994, p. 3.
([2]) ĠU C 184, 22.7.2008, p. 34.
([3]) Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1).

(7) Permezz ta' ittra tat-23 ta' Ġunju 2010, il-Kummissjoni nnotifikat lill-awtoritajiet Taljani li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura prevista fl-Artikolu 108(2) tat-TFUE, u talbet lill-awtoritajiet Taljani jagħtuha fi żmien xahar id-dejta u l-informazzjoni kollha neċessarja biex tivvaluta l-kompatibilità tal-miżuri in kwistjoni.

(8) Permezz ta' ittra tad-19 ta' Lulju 2010, l-awtoritajiet Taljani talbu estensjoni tal-limitu ta' żmien għal tweġiba sal-20 ta' Settembru 2010; il-Kummissjoni wieġbet, u ppermettiet l-estensjoni, fit-23 ta' Lulju 2010.

(9) Fl-20 ta' Settembru 2010, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw il-kummenti tal-Muniċipalità ta' Milan dwar id-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tiftaħ il-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(10) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tibda l-proċedura ta' investigazzjoni formali ("id-Deċiżjoni tal-ftuħ") ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([4]). Il-Kummissjoni talbet lill-partijiet interessati biex iressqu l-kummenti tagħhom dwar il-miżuri in kwistjoni fi żmien xahar mid-data tal-pubblikazzjoni.

(11) Permezz ta' ittra tal-11 ta' Frar 2011, SEA Handling talbet li l-iskadenza biex tippreżenta l-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ tiġi estiża sal-21 ta' Marzu 2011. Permezz ta' ittra tat-23 ta' Frar 2011 il-Kummissjoni ppermettiet dik l-estensjoni.

(12) Permezz ta' ittra tal-25 ta' Frar 2011, […] (*) talbet li l-iskadenza għall-preżentazzjoni tal-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ tiġi estiża sal-25 ta' Marzu 2011.

(13) Permezz ta' ittra tal-21 ta' Marzu 2011, SEA Handling u SEA SpA ("SEA") bagħtu lill-Kummissjoni kummenti konġunti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ.

(14) Bl-istess mod permezz ta' ittra tal-21 ta' Marzu 2011, […] bagħtet l-osservazzjonijiet tagħha lill-Kummissjoni dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ.

(15) Permezz ta' ittra tas-7 ta' April 2011, il-Kummissjoni għaddiet il-kummenti tal-partijiet interessati lill-awtoritajiet Taljani, u talbet lill-awtoritajiet Taljani biex jippreżentaw l-osservazzjonijiet tagħhom sas-16 ta' Mejju 2011.

(16) Permezz ta' ittra tat-18 ta' April 2011, l-awtoritajiet Taljani talbu lill-Kummissjoni biex testendi l-iskadenza għall-osservazzjonijiet tagħhom dwar il-kummenti tal-partijiet interessati sat-2 ta' Ġunju 2011. Permezz ta' ittra tat-28 ta' April 2011 il-Kummissjoni ikkonċediet dik l-estensjoni lill-awtoritajiet Taljani.

(17) Permezz ta' ittra tal-1 ta' Ġunju 2011, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw l-osservazzjonijiet tagħhom. Ippreżentaw ukoll argumenti ġodda bbażati fuq studju li twettaq minn konsulent.

(18) Permezz ta' ittra tal-11 ta' Lulju 2011, il-Kummissjoni ħeġġet lill-awtoritajiet Taljani biex jippreżentaw l-informazzjoni rikjesta fil-paragrafu 5 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, li kienet għadha ma ġietx ipprovduta la mill-awtoritajiet Taljani u lanqas minn SEA.

(19) Permezz ta' ittra tat-28 ta' Lulju 2011, l-awtoritajiet Taljani talbu lill-Kummissjoni biex testendi l-iskadenza għall-preżentazzjoni tal-informazzjoni mitluba sal-15 ta' Ottubru 2011. Permezz ta' ittra tat-8 ta' Awwissu 2011, il-Kummissjoni ppermettiet estensjoni tal-iskandenza sal-15 ta' Settembru 2011.

(20) B'ittra tas-26 ta' Awwissu 2011, l-awtoritajiet Taljani għarrfu lill-Kummissjoni li huma kienu jqisu li l-estensjoni tal-iskadenza li ingħatat wara t-talba inizjali tagħhom ma kinitx suffiċjenti.

(21) Permezz ta' ittra tal-15 ta' Settembru 2011, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw it-tweġiba tagħhom għat-talba tal-Kummissjoni għal informazzjoni. Permezz ta' ittra tat-18 ta' Ottubru 2011, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw traduzzjoni għall-Ingliż tad-dokument li jinsab fl-Anness 5 tas-sottomissjoni preċedenti.

(22) Permezz ta' ittra tal-21 ta' Ottubru 2011, l-awtoritajiet Taljani ssupplimentaw l-Anness 12 mas-sottomissjoni preċedenti billi pprovdew informazzjoni mogħtija mill-Muniċipalità ta' Milan. Permezz ta' ittra tas-7 ta' Novembru 2011, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw traduzzjoni ta' dawk l-osservazzjonijiet għall-Ingliż.

(23) Fid-19 ta' Ġunju 2012 saret laqgħa bejn il-persunal tal-Kummissjoni u l-awtoritajiet Taljani. Wara l-laqgħa, f'ittri tat-2 ta' Lulju 2012 u l-10 ta' Lulju 2012, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw argumenti ġodda favur l-opinjoni tagħhom tal-miżuri eżaminati. Fuq it-talba tal-awtoritajiet Taljani, saret laqgħa oħra mal-persunal tal-Kummissjoni fit-23 ta' Novembru 2012. F'dik l-okkażjoni l-awtoritajiet Taljani sostanzjalment ippreżentaw l-istess argumenti bħal fil-laqgħa preċedenti.

([4]) ĠU C 29, 29.1.2011, p. 10.
(*) Informazzjoni kunfidenzjali.

2. ĠABRA FIL-QOSOR TAL-MIŻURI

(24) Din id-deċiżjoni tikkonċerna injezzjonijiet ta' kapital minn SEA fis-sussidjarja tagħha SEA Handling, bejn l-2001 u l-2010, li kienu maħsuba essenzjalment biex jiġi kopert telf li ġarrbet SEA Handling.

2.1. *IL-BENEFIĊJARJU ALLEGAT TAL-GĦAJNUNA*

(25) Il-benefiċjarju tal-miżuri in kwistjoni hija SEA Holding, li hija kompletament proprjetà ta' SEA. SEA hija kumpanija li topera s-sistema ajruportwali ta' Milan li tinkludi l-ajruporti ta' Linate u ta' Malpensa. Din hija kumpanija limitata (SpA) stabbilita skont il-liġi privata, li matul il-perjodu relevanti kienet kważi kompletament proprjetà ta' żewġ korpi pubbliċi, il-Muniċipalità ta' Milan (84,56 %) u l-Provinċja ta' Milan (14,56 %), flimkien ma' xi azzjonisti pubbliċi u privati żgħar oħra (0,88 %). F'Diċembru 2011, 29,75 % tal-kapital ta' SEA nbiegħ lill-fond privat F2i (Fondi italiani per le infrastrutture).

(26) L-attivitajiet ta' SEA jinqasmu kif ġej:

(a) Amministrazzjoni ajurportwali ġenerali: l-implimentazzjoni u l-amministrazzjoni tal-infrastrutturi tat-trasport bl-ajru.

(b) Il-ground handling: servizzi ta' ground handling għal passiġġieeri, inġenji tal-ajru, bagalji u merkanzija.

(c) Attivitajiet relatati: attivitajiet kummerċjali f'ajruporti, inkluż il-bejgħ għall-pubbliku ta' diversi servizzi, oġġetti bla dazju, il-ġestjoni ta' kjoskijiet tal-gazzetti, ristoranti, reklamar, parkeġġ, kiri ta' vetturi, u l-amministrazzjoni u l-manteniment tal-infrastrutturi maħsuba għal attivitajiet mhux tal-ajru, bħal akkomodazzjoni turistika u servizzi loġistiċi. Dawn l-attivitajiet jitwettqu direttament minn SEA jew minn partijiet oħra b'kuntratti speċifiċi ma' SEA.

(27) SEA Handling ġiet stabbilita wara d-dħul fis-seħħ tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 18/99 tat-13 ta' Jannar 1999 ([5]), li ttraspona fil-Liġi Taljana d-Direttiva tal-Kunsill 96/67/KE ([6]): dik id-Direttiva imponiet ir-rekwiżit li jinżammu kontijiet separati għal attivitajiet relatati mal-forniment tas-servizzi msemmija hawn fuq ([7]). Bil-formazzjoni ta' SEA Handling, SEA bdiet biex tissepara dan il-grupp ta' attivitajiet skont l-aspett ta' kontabilità u dak ta' liġi ([8]). Minbarra l-amministrazzjoni tal-ajruporti ta' Malpensa u ta' Linate, SEA tipprovdi diversi servizzi li huma sekondarji u kumplimentari għat-trasport bl-ajru.

(28) SEA Handling bdiet topera fl-1 ta' Ġunju 2002. Sal-1 ta' Ġunju 2002 is-servizzi ta' ground handling fl-ajruporti ta' Linate u ta' Malpensa kienu jiġu pprovduti direttament minn SEA ([9]).

2.2. *IL-MIŻURI LI QED JIĠU EŻAMINATI*

(29) Skont l-informazzjoni mogħtija lill-Kummissjoni, SEA Handling irċeviet sussidji minn SEA mill-2002 'l quddiem, fil-forma ta' injezzjonijiet ta' kapital maħsuba essenzjalment biex jitkopra t-telf operattiv tagħha.

(30) L-ammonti tat-telf ta' SEA Handling kienu kif ġej ([10]):

— fl-2002, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 43 639 040,39 (l-1 ta' Ġunju 2002 – il-31 ta' Diċembru 2002);

— fl-2003, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 49 489 577,23 (l-1 ta' Jannar 2003 – il-31 ta' Diċembru 2003);

([5]) *Gazzetta Ufficiale* 28, 4.2.1999.

([6]) Direttiva tal-Kunsill 96/67/KE tal-15 ta' Ottubru 1996 dwar l-aċċess għas-suq tal-ground handling fl-ajruporti tal-Komunità (ĠU L 272, 25.10.1996, p. 36).

([7]) L-Artikolu 4 tad-Direttiva 96/67/KE jistipula li *"Fejn korp li jmexxi ajruport, dak li juża l-ajruport jew il-fornitur ta' servizzi ta' ground handling jipprovdi servizzi ta' ground handling, iridu jisseparaw rigorożament il-kontijiet tal-attivitajiet ta' ground handling mill-kontijiet tal-attivitajiet l-oħra tagħhom, skont il-prassi kummerċjali fis-seħħ ... Eżaminatur indipendenti maħtur mill-Istat Membru jrid jivverifika li din is-separazzjoni ta' kontijiet titwettaq. L-eżaminatur jivverifika wkoll l-assenza ta' flussi finanzjarji bejn l-attività tal-korp li jmexxi bħala awtorità tal-ajruport u l-attività tiegħu ta' ground handling."*

([8]) Fl-1 ta' Diċembru 2011, il-Kummissjoni adottat il-pakkett "Ajruporti aħjar". Dan il-pakkett jinkludi proposta biex jiġu riveduti r-regoli dwar il-ground handling, speċjalment sabiex tittejjeb il-kwalità u l-effiċjenza tas-servizzi tal-ground handling fl-ajruporti. Huwa jipprovdi wkoll għal separazzjoni legali tal-attivitajiet ta' ground handling mill-amministrazzjoni tal-ajruport. Dan iżid minn tnejn għal tlieta l-għadd minimu ta' fornituri ta' servizzi ta' ground handling disponibbli għal-linji tal-ajru f'ajruporti kbar għal servizzi kruċjali ta' ground handling li għadhom ristretti, jiġifieri l-immaniġġjar tal-bagalji, il-handling tar-rampa, il-mili tal-fjuwil u ż-żejt, servizzi tal-merkanzija u tal-posta.

([9]) SEA Handling Srl, li kienet teżisti qabel it-twaqqif ta' SEA Handling, ġiet iffurmata fl-1998, iżda qatt ma kienet operattiva.

([10]) Kontijiet fil-31 ta' Diċembru ta' kull sena.

— fl-2004, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 47 962 810 (l-1 ta' Jannar 2004 – il-31 ta' Diċembru 2004);

— fl-2005, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 42 430 169,31 (l-1 ta' Jannar 2005 – il-31 ta' Diċembru 2005);

— fl-2006, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 44 150 435 (l-1 ta' Jannar 2006 – il-31 ta' Diċembru 2006);

— fl-2007, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 59 724 727 (l-1 ta' Jannar2007 – il-31 ta' Diċembru 2007);

— fl-2008, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 52 387 811 (l-1 ta' Jannar 2008 – il-31 ta' Diċembru 2008);

— fl-2009, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 29,7 miljun (l-1 ta' Jannar 2009 – il-31 ta' Diċembru 2009);

— Fl-2010, SEA Handling irreġistrat telf totali ta' EUR 13,4 miljun (l-1 ta' Jannar 2010 – il-31 ta' Diċembru 2010);

(31) Bejn l-2002 u l-2010 it-telf totali ta' SEA Handling ammonta għal EUR 339,784 miljun; b'reazzjoni, SEA ttrasferiet total ta' EUR 359,644 miljun lil SEA Handling fil-forma ta' żidiet fil-kapital li saru f'diversi ħlasijiet bin-nifs kull sena. Id-distribuzzjoni u l-ammonti murija fit-tabella huma meħuda minn tagħrif mibgħut mill-awtoritajiet Taljani.

(f'eluf ta' EUR)

Sena	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
L-ammonti injettati ([1])	18 765 21 200	24 879 24 252	25 236 30 000	6 111 30 000 4 118	30 000 439 30 000	11 559 2 663 3 527 23 808	25 271	13 481 34 328	0	
Total annwali	39 965	49 132	55 236	40 229	60 439	41 559	25 271	47 810	0	
Total kumplessiv										**359 664**

([1]) Iż-żidiet kapitali maħsuba biex ipattu t-telf operattiv ma sarux neċessarjament kollha matul sena partikolari. Pereżempju, l-ewwel żieda fil-kapital, ta' EUR 24,879 miljun, li saret fl-2003, irriżultat minn kopertura parzjali tat-telf imġarrab fl-2002. It-tieni żieda fil-kapital, ta' EUR 24,252 miljun, irriżultat minn kopertura parzjali tat-telf imġarrab fl-2003.

2.3. *IR-RWOL TAL-AWTORITAJIET PUBBLIĊI FIL-ĠESTJONI TA' SEA U TA' SEA HANDLING*

(32) Skont l-informazzjoni pprovduta lill-Kummissjoni, l-amministrazzjoni tal-Muniċipalita ta' Milan, SEA u t-trade unions laħqu ftehim fis-26 ta' Marzu 2002 li jgħid:

L-amministrazzjoni tal-Muniċipalità ta' Milan … tikkonferma li …

— SEA se żżomm is-sehem maġġoritarju fil-kumpanija ta' amministrazzjoni għal mill-inqas ħames snin;

— SEA tintrabat li tirrapporta l-għażla ta' kwalunkwe msieħeb lill-unjons u li tippreżenta flimkien magħhom il-pjan ta' negozju u l-istruttura korporattiva … il-ftehim li għandu jintlaħqu bejn SEA u l-unjons jidħol fis-seħħ wara li l-pjan ta' negozju jkun ġie ppreżentat u eżaminat mill-unjons;

— il-pjan ta' mobilità miftiehem irid isolvi t-telf li jista' jkun hemm fl-impjiegi, minbarra proċeduri ta' sensji kollettivi u jobbliga lil SEA biex tipprovdi taħriġ supplimentari, taħriġ mill-ġdid, inċentivi għal sensja volontarja u assistenza sal-età tal-pensjoni lill-persunal kollu identifikat;

— it-trasferiment tal-ħaddiema għal mal-kumpanija l-ġdida jseħħ bil-protezzjoni tad-drittijiet kollha akkwistati u b'garanzija ta' impjieg għall-ħames snin sussegwenti;

— l-ibbilanċjar tal-kosti/fatturat u l-qafas ekonomiku ġenerali jkunu appoġġat minn SEA u minn kwalunkwe msieħba, b'mod li jinżammu l-kapaċitajiet maniġerjali tagħha bla mittiefsa filwaqt li jsir aktar titjib sostanzjali fil-ħila tagħha li tikkompeti b'mod xieraq fi swieq domestiċi u internazzjonali;

— il-Ministeri kompetenti u l-awtoritajiet ajruportwali jiġu avviċinati bil-għan li jiġu introdotti direttivi li jiżguraw impjieg garantit fil-każ tat-trasferiment tal-attivitajiet ta' ground handling lil kompetitur, bil-għan fost l-oħrajn li jiġu ssodisfati l-obbligi ta' sigurtà u ta' affidabbilità imposti fuq l-amministraturi tal-ajruport, obbligi li għandhom ukoll jestendu għall-persunal li jaħdem f'attivitajiet ta' ground handling.

Fl-aħħar nett, l-amministrazzjoni muniċipali u l-unjons jissorveljaw il-kontenut ta' dan il-ftehim, u jiżguraw waqt laqgħat regolari li l-implimentazzjoni tibqa' għaddejja.

(33) L-impenji msemmija hawnhekk ġew ikkonfermati permezz ta' ftehimiet sussegwenti li speċifikament irriaffermaw il-kontenut tal-ftehim. Il-Kummissjoni tirreferi b'mod partikolari għar-reġistri tal-ftehimiet mal-unjons bejn SEA u l-organizzazzjonijiet tal-ħaddiema bid-dati tal-4 ta' April 2002, il-15 ta' Mejju 2002 u d-9 ta' Ġunju 2003, li kopji tagħhom intbagħtu lill-Kummissjoni.

(34) Il-minuti tal-Kunsill Muniċipali jelenkaw ukoll fost l-impenji li daħlet għalihom il-muniċipalità "il-protezzjoni tad-drittijiet" u "garanzija tal-impjieg għall-ħames snin li ġejjin" ([11]). Dawk l-impenji ġew affermati mill-ġdid fil-laqgħa tal-Kunsill Muniċipali li saret fis-16 ta' Ġunju 2003, u kopja tal-minuti tagħha ntbagħtet lill-Kummissjoni.

(35) Barra minn hekk, fis-7 ta' Novembru 2006, il-kunsillieri muniċipali esprimew tħassib dwar is-sitwazzjoni ta' kriżi, filwaqt li saħqu fuq il-bżonn li tiġi ggarantita s-sopravivenza ekonomika ta' SEA Handling ikunu x'ikunu ċ-ċirkostanzi:

Id-diffikultajiet iffaċċjati minn SEA Handling SpA... ma jistgħux jaqgħu għal kollox fuq dahar il-ħaddiema ... Fid-dawl ta' din is-sitwazzjoni, il-president tal-kumpanija tal-ajruport u s-sindku Moratti jridu jidhru quddiem il-Kumitat għat-Trasport [tal-Muniċipalità ta' Milan] mill-aktar fis possibbli biex jispjegaw kif beħsiebhom jerġgħu jvaraw ir-rwol ta' SEA Handling SpA fis-suq tas-servizzi ta' appoġġ għat-titjiriet ([12]).

2.4. *IL-PRESTAZZJONI EKONOMIKA TA' SEA HANDLING* ([13])

(36) Il-grafika li ġejja turi l-progressjoni tal-kosti operattivi u l-marġni operattiv gross għall-perjodu 2002-2010. L-istess dejta tidher fit-tabella 1 hawn taħt, bil-progressjoni tal-fatturat ta' SEA Handling, flimkien mal-progressjoni tal-marġini operattiv gross/il-fatturat u l-proporzjon bejn il-kosti lavorattivi u l-fatturat.

Grafika 1

Il-progressjoni ekonomika tal-kumpanija

(…)

Tabella 1

Il-Progressjoni tal-fatturat u l-ispejjeż operattivi

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fatturat (miljuni ta' EUR)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Il-progressjoni tal-fatturat (sena b'sena)		[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %
Il-kosti lavorattivi	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Il-progressjoni tal-kost lavorattiv (sena b'sena)		[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

([11]) Fis-26 ta' Marzu 2002 intlaħaq ftehim bejn it-trade unions, SEA u l-Muniċipalità ta' Milan.
([12]) Stqarrija għall-istampa mil-kunsillier muniċipali ta' Milan Marco Cormio, datata s-7 ta' Novembru 2006, li kopja tagħha ntbagħtet lill-Kummissjoni.
([13]) Id-dejta murija fit-tabelli u l-grafika f'din it-taqsima ttieħdu minn dokumentazzjoni pprovduta minn SEA.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kosti oħra	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Il-progressjoni ta' kosti oħra (sena b'sena)		[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %
Il-marġni operattiv gross (EBITDA)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Il-progressjoni tal-EBITDA (sena b'sena)		[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %
Proporzjon bejn l-EBITDA u l-fatturat	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %
Il-proporzjon bejn il-kosti lavorattivi u l-fatturat	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

(37) It-tabella turi li l-kosti lavorattivi baqgħu stabbli bejn l-2002 u l-2007, b'varjazzjonijiet żgħar, fil-livell ta' madwar EUR 160 miljun, iżda mbagħad naqas f'daqqa għal ftit anqas minn EUR 100 miljun fl-2010, tnaqqis ta' kważi 38 % fi tliet snin. Il-progressjoni ta' kosti oħra ssegwi xejra simili, bi tnaqqis ta' 37 % fl-istess perjodu.

(38) Il-fatturat kiber 10 % bejn l-2002 u l-2006. It-tnaqqis notevoli fl-attività tal-Alitalia f'Malpensa kellu impatt sinifikanti mill-2008, billi l-għadd ta' vjaġġi bbukkjati permezz tal-Alitalia naqas b'87 % bejn l-2007 u l-2010, u l-introjti ġġenerati mill-preżenza ta' Alitalia konsegwentement naqsu bi 72 %. Il-fatturat totali naqas b'27 % fl-istess perjodu, tnaqqis li kien ikkumpensat b'żieda fl-introjti minn linji tal-ajru oħra.

(39) L-isforzi li saru biex jitnaqqsu l-ispejjeż operattivi u biex jiġi limitat it-telf wara d-dehubbing tal-Alitalia wassal għal titjib gradwali fil-marġni operattiv gross (negattiv), li tela' minn – EUR 42,5 miljun fl-2007 għal – EUR 8,5 miljun fl-2010.

(40) It-tabella li ġejja turi l-progressjoni tal-għadd ta' ħaddiema espressi f'ekwivalenti full time (EFT).

Tabella 2

Il-Progressjoni tal-għadd ta' ħaddiema

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total EFT	3 842	3 976	3 820	3 562	3 476	3 310	2 969	2 460	2 221
li minnhom: permanenti	3 692	3 804	3 457	3 223	3 011	2 795	2 760	2 419	2 181
li minnhom: temporanji	150	172	363	338	465	515	208	40	40
EFT operattivi (total ta' EFT + sigħat ta' sahra – fond għas-sensji)	3 964	4 125	3 979	3 706	3 642	3 461	2 852	2 227	2 050

(41) It-tabella turi tnaqqis kostanti fl-għadd ta' ekwivalenti full-time mill-2003 'l quddiem (- 44 % bejn l-2003 u l-2010), partikolarment fost EFT permanenti.

(42) L-għadd ta' membri temporanju tal-persunal żdied b'mod konsiderevoli bejn l-2002 u l-2007, minn 150 għal 515 EFT. In-numru ta' persunal temporanju mbagħad naqas, flimkien ma' tnaqqis fil-fatturat li jirriżulta mit-telf tat-traffiku tal-Alitalia u sforzi akbar minn SEA Handling biex tnaqqas il-kont tagħha tal-pagi. Dan l-isforz wassal ukoll, fil-perjodu inkwistjoni, għal tnaqqis tas-sigħat ta' sahra u għal żieda fil-fond għas-sensji (*cassa integrazione*), biex b'hekk inħoloq tnaqqis aktar qawwi fl-għadd ta' EFT operattivi.

(43) It-tabella ta' hawn taħt turi t-titjib fil-produttività tal-persunal f'termini ta' movimenti mmaniġġjati minn kull unità ta' xogħol u l-progressjoni tal-kosti lavorattivi.

Tabella 3

Il-progressjoni fil-produttività tal-persunal

(…)

Tabella 4

Il-kosti lavorattivi

(…)

3. RAĠUNIJIET GĦALL-INIZJALAR TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

(44) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ il-Kummissjoni qieset, abbażi tal-informazzjoni pprovduta mill-ilmentatur u mill-awtoritajiet Taljani, li l-miżuri għall-perjodu 2002-2005 setgħu kienu jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, u esprimiet id-dubji tagħha dwar il-kompatibbiltà ta' din l-għajnuna mas-suq intern. Fid-deċiżjoni tal-ftuħ il-Kummissjoni għalhekk talbet lill-Italja biex tipprovdi d-dokumenti meħtieġa, l-informazzjoni u d-dejta sal-aktar perijodu riċenti sabiex din tkun tista' tivvaluta l-kompatibilità tal-miżuri. Hija indikat ukoll il-bżonn li jiġi eżaminat il-perjodu wara l-2005, fejn l-iskala tat-telf għall-ewwel ma kinitx ġiet ikkomunikata lill-Kummissjoni, u l-perjodu 2002-2010 kollu kemm hu, sabiex jiġi determinat jekk SEA Handling kinitx irċeviet għajnuna mill-Istat illegali matul dak il-perjodu f'forma ta' kumpens għal telf ([14]).

(45) Il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni li kien hemm tabilħaqq għajnuna mill-Istat, peress li qieset li l-kundizzjonijiet fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE kienu ssodisfati.

(46) Il-Kummissjoni adottat il-fehma preliminari li, b'konsiderazzjoni tas-sehem maġġoritarju tal-Muniċipalità u tal-Provinċja ta' Milan fil-kapital ta' SEA, il-fondi użati biex jiġi kopert it-telf kienu ta' oriġni pubblika. Il-Kummissjoni osservat ukoll li kien hemm evidenza konsiderevoli tat-tip imsemmija fis-sentenza *Stardust Marine* ([15]) li tindika li kien hemm involviment tal-awtoritajiet pubbliċi f'miżuri adottati minn SEA fir-rigward tas-sussidjarja tagħha SEA Handling.

(47) Il-Kummissjoni kkunsidrat li l-miżuri kienu selettivi, peress li dawn kienu jikkonċernaw biss lil SEA Handling, b'mod li jingħata vantaġġ ekonomiku lill-kumpanija li ma kienx ikollha f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

(48) Sabiex jiġi ddeterminat jekk meta kopriet it-telf ta' SEA Handling, SEA kinitx qed taġixxi bħala investitur prudenti f'kundizzjonijiet normali tas-suq, il-Kummissjoni kkunsidrat diversi.

(49) F'fażi preliminari, il-Kummissjoni rriżultalha li l-pjan tan-negozju approvat fl-2001 ([16]) kien jipprevedi li l-profitti ta' SEA Handling jikbru sal-2005. Kien intqal li d-deċiżjoni li jitkompla l-operat fis-settur tal-ground handling wara l-2002, u li SEA Handling ma tinbiegħx immedjatament wara x-xoljiment taż-żewġ kumpaniji, kienet iġġustifikata minħabba l-evoluzzjoni pożittiva prevista fil-profitti fi żmien perjodu ta' tliet snin. Madankollu, il-pjan ta' negozju tal-2001 ma kienx fih strateġija dettaljata li tippermetti lil SEA tiggarantixxi li SEA Handling tkun profittabbli, u dak il-pjan kien ikopri l-attivitajiet kollha ta' SEA. Ma ġie ppreżentat lill-Kummissjoni l-ebda pjan tan-negozju dettaljat li għandu x'jaqsam speċifikament ma' SEA Handling.

(50) Il-Kummissjoni rriżultalha ukoll li, bejn l-2003 u l-2005, SEA Handling għamlet progress limitat jew saħansitra kellha riżultati negattivi, b'telf annwali ta' aktar minn EUR 40 miljun, waqt li l-kosti lavorattivi baqgħu stabbli, il-kosti totali naqsu b'madwar 3 %, il-fatturat naqas b'4,5 % u l-kosti għal kull unità lavorattiva żdiedu b'7,6 %.

(51) L-awtoritajiet Taljani sostnew li l-kopertura tat-telf ta' SEA Handling kellha tiġi kkunsidrata minn perspettiva li tikkunsidra l-grupp kollu; il-Kummissjoni ħadet il-pożizzjoni li dan ma jispjegax għaliex, fil-livell ta' grupp, kellu jitqies bħala aktar ta vantaġġ li jiġi kopert it-telf ta' SEA Handling pjuttost milli din tinbiegħ jew tiġi ristrutturata. Il-Kummissjoni qieset li s-sitwazzjoni ta' defiċit ta' SEA Handling damet wisq fit-tul biex taqa' fit-tifsira tat-terminu "perjodu limitat" fis-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-303/88 *L-Italja vs Il-Kummissjoni* ([17]) u li n-natura rikorrenti tal-kopertura tat-telf mill-2002 ikkonfermat li SEA ma kinitx qed topera bħala investitur prudenti.

([14]) Id-deċiżjoni tal-ftuħ, il-paragrafi 42 u 102 u t-Taqsima 5.
([15]) Il-Kawża C482/99 *Franza v il-Kummissjoni* [2002] Ġabra I-4397.
([16]) "Piano aziendale consolidato del Gruppo SEA 2002-2006" (Pjan tan-negozju kkonsolidat tal-Grupp SEA 2002-2006) ipprovdut mill-awtoritajiet Taljani.
([17]) Kawża C-303/88 L-Italja vs Il-Kummissjoni [1991] Ġabra I-1433.

(52) Il-Kummissjoni sabet li […] jew operaturi oħra kienu jkunu jistgħu jidħlu fis-suq; li t-telf ta' dehra li invokaw l-awtoritajiet Taljani sabiex jiġġustifikaw l-irtirar ta' SEA mill-ground handling ma kienx ikkwantifikat, u ġiet ppreżentat f'termini li kienu vagi wisq; u li l-obbligu li jiġu pprovduti servizzi ta' ground handling ma kienx jeħtieġ li SEA tipprovdi direttament tali servizzi, peress li l-preżenza ta' provvedituri oħra kienet tikkostitwixxi alternattiva prattika u valida.

(53) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni qatgħetha li l-miżuri mingħajr dubju kellhom impatt fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri u fuq il-kompetizzjoni. L-effett fuq il-kummerċ kien ċar, meta jitqiesu l-objettivi tad-Direttiva 96/67/KE, li rregolat l-aċċess għas-suq tal-ground handling fl-ajruporti tal-Komunità li jkunu laħqu l-livelli ta' traffiku speċifikati mid-Direttiva. Kien hemm ukoll impatt preżunt fuq il-kompetizzjoni, peress li l-miżuri saħħew b'mod sinifikanti l-pożizzjoni ta' SEA Handling għad-detriment tal-kompetituri tagħha.

(54) Għall-mument, il-Kummissjoni qieset li l-kopertura tat-telf kien jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, u esprimiet id-dubji tagħha dwar il-kompatibbiltà tal-għajnuna inkwistjoni mas-suq intern. Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni "Linji Gwida tal-Komunità dwar l-iffinanzjar tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (il-Linji Gwida dwar is-Settur tal-Avjazzjoni) ([18]), filwaqt li tirreferi għad-Direttiva 96/67/KE, tiddikjara li 'Il fuq mil-limitu ta' żewġ miljun passiġġier, is-servizzi ta' ground handling iridu jkunu jiffinanzjaw lilhom infushom u ma jridux jiġu ssussidjati minn dħul ieħor kummerċjali tal-ajruport jew minn riżorsi pubbliċi mogħtija lilhom bħala awtorità tal-ajruport jew operatur ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali ([19]). Il-Kummissjoni jirriżultalha li l-issussidjar ta' attivitajiet bħal dawn mill-awtoritajiet pubbliċi imur kontra l-obettivi stabbiliti mid-Direttiva 96/67/KE u għalhekk jista' jkollhom effett negattiv fuq il-liberalizzazzjoni tas-suq.

(55) B'konsegwenza ta' dan, il-Kummissjoni ddeċidiet li tiftaħ il-proċedura ta' investigazzjoni formali sabiex jitneħħa kull dubju dwar il-klassifikazzjoni tal-miżuri bħala għajnuna mill-Istat sal-aktar perijodu riċenti, u rigward il-kompatibilità tagħhom mas-suq intern.

4. IL-KUMMENTI TAL-AWTORITAJIET TALJANI

Il-perjodu li qiegħed jiġi investigat

(56) L-awtoritajiet Taljani stagħġbu bid-deċiżjoni l-aktar minħabba l-kronoloġija tal-pretensjonijet magħmula mill-Kummissjoni. L-awtoritajiet Taljani argumentaw li l-osservazzjonijiet tal-Kummissjoni kienu jirreferu għall-perjodu 2006-2008, li kien aktar tard mill-perjodu li kien jifforma l-bażi tal-investigazzjoni preliminari u, għalhekk, tat-talbiet għal kjarifika li huma kienu rċevew fir-rigward tal-perijodu 2002-2005. Il-Muniċipalità għalhekk talbet lill-Kummissjoni biex temenda l-perjodu ta' żmien kopert mill-proċedimenti, u li tintbagħat lill-awtoritajiet Taljani talba regolari għal informazzjoni għall-perijodu sussegwenti (mill-2006'il quddiem) ([20]).

L-imputabilità lill-awtoritajiet pubbliċi tal-miżuri għall-kopertura ta' telf

(57) L-ewwel indikazzjoni ta' imputabilità identifikata mill-Kummissjoni kienet tikkonsist f'siltiet mill-ftehim tas-26 ta' Marzu 2002 iffirmat mill-Muniċipalità ta' Milan, minn SEA u mir-rappreżentanti tat-trade unions, siltiet mid-dokumentazzjoni tal-ftehim mal-unions tal-4 ta' April 2002, sussegwentement ikkonfermat fil-15 ta' Mejju 2002, bejn SEA u l-organizzazzjonijiet konfederati tal-ħaddiema, u siltiet mill-minuti tal-ftehim mal-unions konkluż bejn SEA, SEA Handling u l-organizzazzjonijiet konfederati tal-ħaddiema tad-9 ta' Ġunju 2003; l-awtoritajiet Taljani talbu lill-Kummissjoni biex terġa' tikkunsidra l-valur ta' prova li għandhom dawn id-dokumenti.

(58) F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Taljani argumentaw li l-miżuri jistgħu jiġu attribwiti lill-Istat biss fuq il-bażi ta' sejbiet oġġettivi li juru li l-Istat Membru kien intervjena fid-deċiżjoni ta' SEA b'mod li jiddeterminaha jew li jinfluwenzaha, fis-sens li SEA kienet tadotta mġiba differenti kieku setgħet tieħu deċiżjoni b'mod indipendenti ([21]); huma argumentaw li dan ma kienx il-każ għar-rigward tal-Muniċipalità ta' Milan.

(59) Il-Muniċipalità ressqet l-argument li hija ma kellha involviment ta' xejn fl-iffirmar tal-ftehimiet tal-unions, u ma kellha x'taqsam xejn mal-impenji mogħtija minn SEA lir-rappreżentanti tat-trejdunjons fil-ftehimiet in kwistjoni. Il-Muniċipalità kienet ipparteċipat biss fil-laqgħa tas-26 ta' Marzu 2002, u kienet ipproteġiet l-interessi tal-ħaddiema bħala l-azzjonist maġġoritarju u partikolarment bħala l-awtorità responsabbli fil-komunità lokali. Bħala tali, hija ma kienet daħlet għall-ebda impenn, iżda kienet tat "konferma" lill-unjons fil-livell politiku tad-deċiżjonijiet ta' negozju

---

([18]) ĠU C 312, 9.12.2005, p. 1.

([19]) Linji gwida dwar is-Settur tal-Avjazzjoni, punt 70.

([20]) Wara din l-osservazzjoni, il-Kummissjoni, fl-ittra tagħha tal-11 ta' Lulju 2011, ġibdet l-attenzjoni għall-paragrafu 42 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, li kien jistqarr li l-Kummissjoni kienet tqis li hu meħtieġ li teżamina l-perjodu 2002-2010 biex jiġi determinat jekk SEA Handling kinitx irċeviet għajnuna illegali mill-Istat fil-forma ta' kumpens għal telf imġarrab matul dak il-perjodu. Il-Kummissjoni kompliet tikkonferma li ż-żmien li kien qiegħed jiġi kkunsidrat beda mill-2002 u kompla sejjer sal-perjodu l-aktar reċenti, u li t-talbiet għall-informazzjoni kienu għadhom validi.

([21]) Is-Sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T-442/03 *SIC vs Il-Kummissjoni*, paragrafu 126.

ta' SEA, u b'mod partikolari l-istrateġija tagħha li jiġu salvati l-impjiegi, bl-intenzjoni li tagħti appoġġ lill-unjons fis-sorveljanza tal-implimentazzjoni ta' dawk id-deċiżjonijiet. Il-ftehim, li b'mod ċar kien ta' natura soċjopolitika, ma kellu l-ebda valur fil-liġi, u serva biss biex iserraħ moħħ il-unjons dwar l-affidabilità tal-impenji ta' SEA. Mid-dokumenti kkunsidrati mill-Kummissjoni, ma setax jiġi inferit li l-Muniċipalità ta' Milan kellha xi rwol determinanti fid-deċiżjoni biex jiġi koperti it-telf ta' SEA Handling, jew li ħadet fuqha xi obbligi f'dan ir-rigward. SEA għalhekk ħadet id-deċiżjonijiet kummerċjali tagħha stess f'libertà u indipendenza sħiħa.

(60) B'mod ġenerali, il-korrispondenza mill-2002 sal-2005 bejn l-amministraturi tal-kumpanija u ċerti membri tal-Kunsill Muniċipali, li ma ngħatalhomx aċċess għal ċerti dokumenti interni ta' SEA li huma kienu talbu, b'mod partikolari, il-pjan tan-negozju, hija prova ta' nuqqas ta' interferenza mill-amministrazzjoni fl-attivitajiet ta' SEA. Skont l-awtoritajiet Taljani, kien hemm prova addizzjonali fil-fatt li SEA kienet speċifikament saħqet fuq l-indipendenza tagħha mill-amministrazzjoni, pereżempju bi tweġiba għal mistoqsija mressqa minn kunsillier muniċipali.

(61) L-awtoritajiet Taljani stqarrew ukoll li l-Muniċipalità ma setgħetx b'mod leġittimu tidħol f'impenji validi u effettivi mingħajr atti formali adottati mill-korpi kompetenti tagħha li jagħtu indikazzjonijiet speċifiċi ta' kopertura finanzjarja.

(62) It-tieni indikazzjoni ta' imputabilità identifikata mill-Kummissjoni kienet id-dipendenza partikolari tad-diretturi u l-amministraturi ta' SEA fuq il-Muniċipalità ta' Milan: hawnhekk l-awtoritajiet Taljani ma qablux mad-deċiżjoni tal-Kummissjoni li allegazzjonijiet li saru f'artikli fil-gazzetti tikkunsidrahom fil-livell ta' evidenza. Huma ressqu wkoll l-osservazzjonijiet li ġejjin.

(63) L-ewwel nett, fir-rigward tal-iffirmar mid-diretturi ta' SEA ta' ittri ta' riżenja vojta li ġew ippreżentati lis-Sindku ta' Milan qabel it-tmiem tal-mandat tagħhom, l-awtoritajiet Taljani saħqu li dawn ir-riżenji ma jurux li kienet teżisti xi sitwazzjoni ta' dipendenza partikolari tad-diretturi ta' SEA fuq il-Muniċipalità. Kif rikonoxxut mill-president tal-bord tad-diretturi fil-laqgħa ordinarja li saret fl-24 ta' Frar 2006, din kienet prassi komuni "użata speċifikament biex jittieħdu passi f'waqthom biex jitneħħew diretturi li dwarhom ikun hemm allegazzjoni ta' aġir mhux xieraq". Il-president eskluda l-użu tat-tali ittri f'każijiet fejn l-azzjonist ma jaqbilx ma' deċiżjonijiet maniġerjali magħmula mill-bord tad-diretturi: il-bord kellu r-responsabbiltà esklussiva għal dawn id-deċiżjonijiet. Huwa saħaq li "fi kwalunkwe każ, ħadd ma qatt applika xi pressjoni b'referenza għal din l-ittra jew għal dokumenti oħra", u li dawn l-ittri kellhom "valur morali, iżda mhux valur legali". Skont ir-rappreżentant tal-Muniċipalità fl-istess laqgħa ordinarja ta' SEA, "ftit kien probabbli li l-imġiba tal-membri tal-bord tiġi influwenzata" minn dawn l-ittri Il-membri tal-bord huma suġġetti biss għal-laqgħa ġenerali tal-azzjonisti: huwa biss dak il-korp li jista' jaħtarhom u jkeċċihom, u huwa biss lejn dak il-korp li huma responsabbli għall-amministrazzjoni tal-kumpanija". Skont l-awtoritajiet Taljani, l-uniku effett tal-ittri msemmija hawn fuq kien li direttur imkeċċi fil-laqgħa tal-azzjonisti jitlef l-intitolament għal kumpens għal tkeċċija inġusta.

(64) It-tieni, dejjem fir-rigward tar-relazzjoni tad-dipendenza partikolari ta' SEA fuq il-Muniċipalità ta' Milan, l-awtoritajiet Taljani osservaw, kuntrarjament għall-affermazzjonijiet tal-Kummissjoni, li fir-rwol tagħha ta' sorveljanza l-Muniċipalità ta' Milan ma ħatret l-ebda rappreżentanti fil-bord tad-diretturi, iżda sempliċiment innominathom il-membri tal-bord inħatru biss mill-laqgħa ġenerali, skont ir-regoli ordinarji tal-liġi privata li tirregola l-kumpaniji limitati taħt il-Kodiċi Ċivili Taljan. Huma ressqu wkoll l-argument li f'konformità mar-regoli legali ordinarji, kif kien spiss ikun il-każ, il-kostituzzjoni ta' SEA tat lill-bord tad-diretturi l-poter li jagħżel l-ismijiet tad-diretturi li jkollhom jiġu sottomessi lil-laqgħa għall-approvazzjoni tagħha.

(65) L-awtoritajiet Taljani affermaw li indikaturi oħra li jista' jkun jagħtu indikazzjoni dwar ta' min tista' tkun l-imputabbiltà ta' miżura tal-Istat, u b'mod partikolari l-klassijiet ta' evidenza identifkati mill-Qorti tal-Ġustizzja fil-kawża *Stardust Marine*, bl-istess mod iwasslu għall-konklużjoni li l-miżura li qed tiġi mistħarrġa f'dan il-każ ma kinitx imputabbli lill-Istat. SEA ma kienet ġiet bl-ebda mod integrata fl-istrutturi tal-amministrazzjoni pubblika, la lokalment u lanqas fil-livell nazzjonali. Rigward in-natura tal-attivitajiet tagħha u l-eżerċizzju ta' dawn tal-aħħar fis-suq f'kundizzjonijiet normali ta' kompetizzjoni ma' operaturi privati, l-awtoritajiet Taljani ddikjaraw li s-SEA dejjem aġixxiet bħala ditta privata ordinarja. L-istatus legali tal-impriża lanqas ma seta' juri li l-miżuri kienu imputabbli lill-Istat, peress li SEA kienet f'kull sens kumpanija privata. Fl-aħħar nett, b'referenza għall-aħħar tip ta' evidenza identifikata mill-Qorti, jiġifieri l-intensità tas-superviżjoni eżerċitata mill-awtoritajiet pubbliċi fuq il-maniġment tal-impriża, huma sostnew li l-muniċipalità ma eżerċitat l-ebda influwenza u li l-kumpanija kienet hi stess iddikjarat l-indipendenza tagħha mill-Amministrazzjoni, ħaġa li turi li l-amministrazzjoni ma kinitx involuta fl-adozzjoni ta' xi deċiżjoni korporattiva.

L-applikazzjoni tat-test tal-investitur privat

(66) Għar-rigward tal-applikazzjoni tat-test tal-investitur privat, l-awtoritajiet Taljani sostnew li l-evidenza fattwali (ekonomika u anki dejta oħra) li l-Kummissjoni ġabret matul l-investigazzjonijiet preliminari tagħha, iżda li kellha x'taqsam maż-żmien ta' wara li l-atti kkontestati kienu diġà deċiżi, jistgħu jintużaw fejn meħtieġ fil-valutazzjoni tal-kompatibilità tal-miżuri mar-regoli tat-Trattat, jekk dawn kienu ġew ikklassifikati bħala għajnuna; iżda tali evidenza ma kienet tal-ebda għajnuna fid-determinazzjoni ta' jekk il-miżuri finanzjarji inkwistjoni kinux kumpatibbli mat-test tal-investitur privat. Ir-raġunament kollu tal-Kummissjoni ġie vizzjat minn applikazzjoni ħażina tat-test tal-investitur privat, li seħħet minħabba apprezzament mhux eżatt tal-isfond tal-każ.

(67) Fir-rigward tal-kuntest li kellu jiġi kkunsidrat, l-awtoritajiet Taljani osservaw l-ewwel nett li l-Kummissjoni ma ħadet l-ebda konsiderazzjoni tal-fatt li, bħala parti mil-liberalizzazzjoni tas-suq tas-servizzi tal-ground handling Ewropew wara l-adozzjoni tad-Direttiva 96/67/KE, trasposta fil-leġiżlazzjoni Taljana permezz tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 18/99, SEA kienet iddeċidiet mhux li sempliċement tissepara l-kontijiet tagħha, iżda biex taqtal-attivitajiet in kwistjoni u tittrasferihom lil entità legali ġdida. Din il-firda kienet strumentali, fil-miri strateġiċi tal-grupp li jinstab sieħeb industrijali li jipprovdi servizzi ta' ground handling u biex jiġu identifikati miżuri biex tittejjeb l-effiċjenza tas-servizzi ta' ground handling fl-ajruport ta' Linate u Malpensa.

(68) Skont l-awtoritajiet Taljani, bħala parti mill-proċess tal-liberalizzazzjoni, kumpaniji ta' ġestjoni tal-ajruporti kienu ġeneralment irriorganizzaw is-servizzi ta' ground handling wara li kienu kkunsidraw iż-żewġ mudelli kummerċjali vijabbli: is-servizzi ta' ground handling jistgħu jkunu pprovduti mhux direttament mill-operatur tal-ajruport iżda minflok minn kumpaniji minn barra li jkunu joperaw fuq skala internazzjonali ("esternalizzazzjoni", pereż. ajruporti f'Londra, Kopenħagen, Spanja jew Dublin), jew jistgħu jiġu forniti direttament mill-operatur tal-ajruport bil-kontijiet biss jiġu separati (pereż. Frankfurt jew Vjenna) jew permezz tal-formazzjoni ta' kumpanija separata (SEA jew Pariġi) ("ġestjoni diretta"). Kull wieħed miż-żewġ mudelli għandu l-vantaġġi u l-iżvantaġġi tiegħu, ħaġa li l-kumpaniji ta' ġestjoni tal-ajruporti kienu investigaw bir-reqqa, partikolarment minħabba ċ-ċirkostanzi regolatorji differenti f'kull pajjiż. L-esternalizzazzjoni ippermettiet li r-riżorsi jkunu ffokati fuq in-negozju ċentrali, u kienet ta' benefiċċju minnufih għall-kont tal-qligħ u t-telf, għaliex fil-biċċa l-kbira tal-każijiet is-servizzi ta' ground handling kienu qed jaħdmu b'telf, sakemm ma kinux qed jiġu ipprovduti fuq skala kbira u mhux biss fl-ajruport ġestit mill-kumpanija. Iżda ż-żamma tal-attivitajiet ta' ground handling ippermettiet lill-operaturi tal-ajruport biex ikunu jistgħu jeżerċitaw kontroll akbar fuq il-kwalità tas-servizz, li, apparti l-aspetti regolatorji, kellha benefiċċji indiretti fuq il-profitti tal-grupp, partikolarment fuq medda medja u twila ta' żmien.

(69) B'dan it-tieni mudell, li ntgħażel minn SEA, l-operatur tal-ajruport seta' jipproteġi r-rwol taċ-ċentru ajruportwali u tal-proċessi ta' trasferiment, li jżomm il-kontroll fuq il-livell tal-kwalità tas-servizz provdut, li jipprovdi servizzi magħżula ta' ground handling f'ajruporti fejn l-ebda operaturi oħra ma kienu kapaċi li jipprovduhom u, fl-aħħar nett, biex iżomm influwenza qawwija fuq is-sigurtà tal-ajruport. Din l-għażla kienet teħtieġ kosti operattivi għolja li kienu inerenti fil-forniment dirett ta' servizzi ta' ground handling. Il-produttività f'dan il-qasam ma setgħetx titkejjel esklussivament b'termini finanzjarji.

(70) L-awtoritajiet Taljani ressqu l-argument li din l-istrateġija tal-grupp SEA kienet perfettament raġunata, għaliex permezz tagħha SEA setgħet iżżomm f'idejha s-servizzi ta' ground handling, filwaqt li setgħet isserraħ fuq żieda gradwali fil-produttività u fuq il-kwalità tas-servizzi u benefiċċji għall-grupp fuq perjodu ta' żmien medju sa twil. Fl-istess ħin, billi jaqtgħu l-attivitajiet u jittrasferixxu l-provvista ta' servizzi lil kumpanija separata (SEA Handling), SEA tkun kapaċi tikkapitalizza fuq kull opportunità għal sħubija ma' operaturi oħra fis-settur, bil-għan li tirkupra l-profittabilità bis-saħħa tas-sinerġiji miksuba permezz tal-integrazzjoni f'netwerk internazzjonali u l-akkwist ta' għarfien espert operattiv ulterjuri.

(71) Għaldaqstant, SEA kellha l-ħsieb li ġġorr it-telf li inizjalment ġie rreġistrat mis-sussidjarja tagħha minħabba l-benefiċċji li dan iħalli għall-grupp, flimkien ma' titjib gradwali fl-introjtu u fil-probitabilità ta' SEA Handling (li inizjalment kien mistenni li sseħħ wara tliet snin ta' attività, jiġifieri sal-2005), li kellha tintlaħaq permezz ta' miżuri mfissra fi pjan ta' ristrutturar li pprovda wkoll, jekk possibbli, għad-dħul ta' sieħeb strateġiku li jakkwista sehem minoritarju sinifikanti f'SEA Handling.

(72) F'Mejju 2001, SEA nediet proċedura kompetittiva ta' offerti bil-għan li tidentifika sieħeb strateġiku minoritarju f'SEA Handling, u fi tmiemha nstab li l-offerta ppreżentata minn […] kienet l-aktar waħda vantaġġjuża. In-negozjati li saru ma' […] waslu qrib ħafna għall-firma, b'mod partikolari bis-saħħa ta' pjan ta' rilanċ. Iżda minn hemm 'il quddiem in-negozjati weħlu, l-aktar minħabba nuqqas ta' ftehim dwar il-valutazzjoni tal-kumpanija.

(73) Il-miżuri mfissra fil-pjan ta' negozju kkonsolidat tal-grupp SEA għall-2002-2006 ("il-pjan ta' negozju kkonsolidat 2002-2006") iffoka fuq irkupru fil-produttività tax-xogħol ta' 20 % f'dak il-perjodu. Dawn il-miżuri ġew iġġudikati bħala xierqa u suffiċjenti biex tkun ivvalidata l-għażla tal-mudell ta' negozju li kien sar. Filwaqt li l-objettiv għall-irkupru tal-profittabilità ma ntlaħaqx, ir-riżultati finanzjarji kienu inkoraġġanti, u kkonfermaw il-veduta ta' SEA dwar l-adegwatezza tal-mudell ta' negozju magħżul, fl-interess ekonomiku tal-grupp u l-azzjonisti tiegħu.

(74) L-awtoritajiet Taljani ressqu l-argument li l-fatt li SEA Handling ma rat l-ebda rkupru fil-profitabbiltà fiż-żmien inizjalment propost kien dovut għal xenarju fis-suq li kien bil-bosta differenti minn dak li kien previst, bħala riżultat ta' żewġ fatturi internazzjonali li affettwaw b'mod sinifikanti l-iżvilupp tat-traffiku tal-ajru f'dak il-perijodu, jiġifieri is-SARS u l-gwerra fl-Iraq, kif ukoll l-isfidi ekonomiċi konsegwenti iffaċċjati mill-linji internazzjonali tal-ajru, li sofrew minn żieda qawwija fil-prezzijiet taż-żejt u, konsegwentement, kellhom jaċċettaw tnaqqis fil-prezzijiet f'ambjent kompetittiv li kien ferm aktar aggressiv milli mistenni.

(75) L-awtoritajiet Taljani talbu lill-Kummissjoni biex terġa' tqis l-oġġezzjoni tagħha għad-deċiżjoni ta' SEA li tkompli tirkupra t-telf tas-sussidjarja tagħha anki meta, fil-fehma tagħha, l-iżviluppi ekonomiċi fl-ewwel sentejn sħaħ ta' attività (2003 u 2004) urew li kien impossibbli li jkun hemm irpiljar fil-profittabilità fi żmien tliet snin. L-awtoritajiet Taljani argumentaw li din l-oġġezzjoni kienet ibbażata fuq applikazzjoni sempliċistika tat-test tal-investitur privat, essenzjalment f'termini ta' profitt fi żmien qasir biss. Il-Kummissjoni kienet injorat il-fatt li, f'dan il-każ, kien hemm fatturi oħra x'jiġu kkunsidrati, minbarra l-flussi finanzjarji ġġenerati direttament mill-investiment, speċjalment minħabba li l-kumpanija prinċipali kienet vertikalment konnessa mas-sussidjarja tagħha, u li parti apprezzabbli tan-negozju tagħha kienet tiddependi fuq il-kwalità tas-servizzi li kienet qed tipprovdi s-sussidjarja. Il-Kummissjoni kienet illimitat ruħha li tħares lejn in-nuqqas ta' profittabilità tal-miżura fl-ewwel sentejn ta' operazzjoni, u kienet injorat kompletament in-natura speċifika tas-settur, fejn operatur ta' ajruport jista' jkollu interess li jmexxi negozju ta' ground handling, jew li jappoġġjah finanzjarjament, irrispettivament mill-profittabilità immedjata tiegħu.

(76) L-awtoritajiet Taljani pprovdew ukoll analiżi kontrofattwali magħmula minn konsulent estern bil-għan li jiġi ppruvat li l-ipoteżi wara d-dokument ippreżentat minn SEA, "Presentazione del piano aziendale 2003-2007 di SEA Handling" (Preżentazzjoni tal-pjan ta' negozju ta' SEA Handling 2003-2007, minn hawn' il quddiem "il-pjan ta' negozju 2003-2007") kienu realistiċi u raġonevoli, u li għadd ta' ċirkostanzi mhux previsti kellhom effetti negattivi serji fuq SEA Handling, li wasslu għal telf akbar minn dak li seta' jiġi mbassar b'mod raġonevoli meta ttieħdet id-deċiżjoni biex jiġi kopert it-telf. Il-kostatazzjoni primarja ta' din l-analiżi kienet li r-raġuni ewlenija li r-riżultati rreġistrati ma laħqux dawk imbassra fil-pjan ta' negozju kien it-tnaqqis fit-traffiku mmaniġġat u fil-prezzijiet. Fi kliem ieħor, filwaqt li SEA Handling kien irnexxielha tilħaq l-objettivi tagħha fejn jidħol it-tnaqqis fl-ispejjeż għal kull unità, ma kinitx laħqet il-miri finanzjarji stabbiliti fil-pjan ta' negozju minħabba telf sinifikanti ta' introjtu li ġie mit-tnaqqis fit-traffiku u fil-prezzijiet meta mqabbla mal-livelli mbassra.

(77) Il-Kummissjoni kienet ukoll naqset milli tagħti konsiderazzjoni xierqa lill-karattru speċifiku tas-settur fl-Italja fid-dawl tar-regolamenti Taljani applikabbli. L-ewwel nett, skont l-Artikolu 3.3 tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 18/99 u l-Artikolu 705.2(d) tal-Kodiċi tan-Navigazzjoni bil-Baħar u bl-Ajru, l-operatur tal-ajruport huwa obbligat li jiżgura li l-ajruport ikollu s-servizzi neċessarji ta' ground handling, jew billi jipprovdihom direttament jew jikkoordina l-attivitajiet ta' operaturi li jipprovdu dawn is-servizzi huma stess jew permezz ta' partijiet esterni. Barra minn hekk, b'referenza speċifika għall-ajruporti ta' Linate u ta' Malpensa, l-Artikolu 4 tal-ftehim iffirmat bejn l-ENAC (l-Awtorità Taljana tal-Avjazzjoni Ċivili) u SEA fl-4 ta' Settembru 2001 speċifikament obbliga lil SEA tiggarantixxi servizzi ta' ground handling u li jiġu żgurati d-disponibilità u l-effiċjenza tal-vetturi, it-tagħmir u s-sistemi kollha, u ta' kull ħaġa oħra neċessarja biex titkompla, b'mod regolari, il-provvista effettiva ta' dawn is-servizzi.

(78) L-awtoritajiet Taljani ressqu l-argument li din il-leġiżlazzjoni ma tippermettix li SEA sempliċement tittrasferixxi jew testernalizza l-attivitajiet ta' ground handling. Anki kieku kellha tiddeċiedi li timxi f'din id-direzzjoni, xorta kien ikollha tikkonkludi l-kuntratti xierqa u ġġorr l-ispejjeż neċessarji biex taċċerta ruħha li s-servizzi jissodisfaw id-domanda u r-rekwiżiti imposti mil-leġiżlazzjoni jew li joħorġu mid-dispożizzjonijiet stabbiliti fil-miżura li biha tiġi fdata l-ġestjoni tal-ajruport. L-operatur tal-ajruport baqa' responsabbli lejn l-awtorità pubblika għall-provvista regolari u effettiva tas-servizzi ta' ground handling.

(79) Għall-applikazzjoni korretta tat-test tal-investitur privat għall-każ, fl-aħħar nett, l-awtoritajiet Taljani osservaw li skont il-ġurisprudenza stabbilita, l-operatur privat li miegħu kellu jsir il-paragun tal-kondotta tal-impriża pubblika irid ikun ta' daqs u natura komparabbli ([22]), u li l-investiment li jikkonsisti mill-kopertura tat-telf ta' SEA Handling kien ġie deċiż u mwettaq mill-Grupp-SEA, azzjonist f'SEA Handling u detentur tal-konċessjoni għall-ġestjoni tal-ajruport ta' Malpensa u Linate. L-ewwel nett, dan kien ifisser, kif fil-fatt il-Kummissjoni kienet indikat fid-deċiżjoni tagħha, li l-imġiba ta' SEA ma tistax titqabbel ma' dik ta' investitur komuni li jkun qed joħroġ kapital bil-ħsieb li

([22]) Sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T-296/97 *Alitalia*, paragrafu 81.

jkollu profitt fi żmien relattivament qasir, iżda minflok kellha titqabbel mal-imġiba ta' kumpanija possedenti privata jew ta' grupp privat ta' impriżi li jsegwi politika strutturali – kemm jekk ġenerali kif ukoll jekk settorjali – u ggiwdata minn prospetti ta' profitabbiltà fuq medda twila ta' żmien ([23]). It-tieni, għandha tingħata konsiderazzjoni wkoll għall-karatteristiċi speċifiċi tas-settur regolat in kwistjoni, u għad-dinamika normali, f'dak il-kuntest, tar-relazzjonijiet ekonomiċi bejn il-kumpanija prinċipali u s-sussidjarja ([24]).

(80) Għaldaqstant, l-awtoritajiet Taljani qiesu li l-Kummissjoni missha evalwat il-miżuri in kwistjoni minn perspettiva ta' grupp, jiġifieri, eżaminat il-karta tal-bilanċ konsolidata ta' SEA; kieku għamlet hekk, kienet issib li l-grupp kien irċieva introjtu gross sostanzjali, u kellu ħila sew li jassorbi internament it-telf li kellu mid-diviżjoni tal-ground handling waqt il-ħolqien tal-valur għall-azzjonisti tagħha.

(81) Apparti l-probabilità ta' profitt materjal indirett li toħroġ mill-kopertura tat-telf ta' SEA Handling, kien hemm konsiderazzjonijiet oħra li kellhom jitqiesu, inkluż: a) il-possibbiltà li jinkisbu vantaġġi ekonomiċi indiretti minn relazzjonijiet kummerċjali mas-sussidjarja; b) id-diffikultajiet tal-esternalizzazzjoni fil-kuntest nazzjonali ta' referenza, minħabba l-obbligi ekonomiċi meħuda u l-impenji magħmula lill-awtoritajiet pubbliċi; c) il-protezzjoni tal-immaġni tal-grupp; u d) it-twettiq ta' obbligi lejn l-Istat li jirriżultaw mill-ftehim u mil-liġi.

(82) Fil-perjodu ta' tliet snin 2003-2005, il-Grupp SEA kiseb riżultati sinifikanti fir-rigward tal-kwalità tas-servizz provdut lill-utenti. Iż-żmien ta' stennija għal bagalji wara l-wasla tjieb u kien hemm titjib fil-puntwalità tas-sejħiet għall-imbark ġestiti minn SEA.

(83) Bħala konklużjoni, l-awtoritajiet Taljani qiesu li l-imġiba ta' SEA fil-każ kienet perfettament kompatibbli ma' dak ta' grupp ta' negozju privat li kien qed isegwi politika strutturali u li pprefera li jagħmel tajjeb għat-telf ta' waħda mid-diviżjonijiet ta' negozju tiegħu għall-preżent, bil-ħsieb li jtejjeb il-profittabbilità fit-tul u b'konsiderazzjoni għal fatturi oħra ta' natura finanzjarja jew mhux finanzjarja li kienu inerenti għall-interessi ekonomiċi tal-grupp. Kontra l-argumenti tal-Kummissjoni, għalhekk, l-eżistenza ta' prospetti solidi għal ritorn lejn il-profitabbiltà fi żmien raġonevoli intwera mit-titjib ekonomiku kostanti li kellha SEA Handling fil-perjodu 2003-2005, minkejja li ma setgħetx issib imsieħeb strateġiku u minkejja s-sitwazzjoni diffiċli tas-suq.

Kompatibbiltà

(84) Fejn tidħol l-ammissibilità tal-miżuri, l-awtoritajiet Taljani essenzjalment saħqu fuq dawn il-punti: (i) meta wieħed iqis it-telf kostanti li ġie rreġistrat mid-diviżjonijiet tal-ground handling tagħha, anki qabel il-formazzjoni ta' SEA Handling, kien ċar li l-kumpanija kienet f'diffikultà mid-data li bdiet topera; (ii) ir-ristrutturar ta' SEA Handling kien ibbażat fuq pjan ta' ristrutturar li kien jikkonsisti minn diversi dokumenti li jirrigwardaw il-perjodu 2003-2010, immirat biex jirrestawra l-profitabbiltà tan-negozju tal-ground handling tagħha; (iii) dawk id-dokumenti jfissru fid-dettall l-istrateġija ta' SEA u l-iskeda ta' miżuri li għandhom jittieħdu.

(85) B'mod aktar speċifiku, il-pjan konsolidat tan-negozju għall-2002-2006 stabbilixxa l-miżuri li ġejjin sabiex tiġi rkuprata l-produttività tal-ground handling u biex jiżdied l-introjtu:

— inċentivi għat-tnaqqis tar-rata ta' assenteiżmu tal-impjegati;

— il-kompjuterizzazzjoni u r-razzjonalizzazzjoni ta' attivitajiet operattivi tal-fergħa;

— jiġi permess li ssir is-sahra;

— l-integrazzjoni tas-setturi A u B tal-ajruport ta' Malpensa minn Jannar 2002;

— l-introduzzjoni ta' kuntratti ġodda ta' impjiegi b'sigħat flessibbli; kif ukoll

— miżuri mmirati lejn it-tnaqqis taż-żmien ta' trasferiment tal-persunal.

(86) Barra minn hekk, l-awtoritajiet Taljani sostnew li waħda mill-aktar miżuri importanti tar-ristrutturar kienet l-għażla ta' azzjonist minoritarju.

([23]) Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-305/89 *Alfa Romeo*, paragrafu 20.
([24]) Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Konġunti C-83/01, C-93/01 u C-94/01 *Chronopost*, il-paragrafi 33-38.

(87) It-tieni, skont l-awtoritajiet Taljani, il-pjan ta' negozju 2003-2007, li kien iċċentrat fuq SEA Handling, identifika l-fatturi ewlenin li kien qed ikollhom effetti negattivi fuq il-funzjonament tal-kumpanija: dan indika b'mod partikolari l-kosti lavorattivi, l-iżbilanċi organizzattivi, u innovazzjoni teknoloġika insuffiċjenti. Id-dokument indika l-miżuri prinċipali meħtieġa biex tiġi restawrata l-produttività tal-impriża: (i) żieda tas-sehem fis-suq tal-kumpanija; (ii) miżuri biex tiżdied l-innovazzjoni teknoloġika; (iii) miżuri biex tittejjeb l-adattabbiltà għall-ħtiġijiet tal-konsumaturi; (iv) reviżjoni ta' attivitajiet mhux ewlenin li jkollhom kosti għoljin; (v) tnaqqis tal-kosti lavorattivi; (vi)irkupru ta' introjtu minn attivitajiet barra s-servizzi ta' ground handling.

(88) It-tielet, l-awtoritajiet Taljani osservaw li d-dokument "Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007-2012 del gruppo SEA – 11 maggio 2007" (Sommarju Eżekuttiv: Linji-gwida għall-pjan strateġiku 2007-2012 tal-grupp SEA, il-11 ta' Mejju 2007, minn issa 'l quddiem "il-pjan strateġiku 2007-2012") kien jinkludi pjan bi tliet fażijiet immirat biex SEA Handling terġa ssir vijabbli sal-2011. L-għan li n-negozju tal-ground handling jerġa' jsir profitabbli kien ukoll evidenti fil-pjan strateġiku tal-grupp SEA għall-2009-2016 ("il-pjan strateġiku 2009-2016") u fil-pjan ta' negozju tal-grupp SEA għall-2011-2013 ("il-pjan ta' negozju 2011-2013").

(89) Ir-raba', l-awtoritajiet Taljani ressqu l-argument li ma kien hemm ebda distorsjoni fil-kompetizzjoni, peress li dawn il-miżuri kienu meħtieġa għal-liberalizzazzjoni tas-suq. Fi kwalunkwe każ kienu ttieħdu miżuri biex jiġi żgurat li l-kompetizzjoni ma titħarbatx b'mod mhux xieraq, b'mod partikolari t-tnaqqis gradwali fil-livelli tal-impjiegi (bi tnaqqis ta' 1 755 impjieg bejn l-2003 u l-2010) u tnaqqis tal-preżenza fis-suq (irtirar totali min-negozju kollu mhux ċentrali; it-terminazzjoni tal-attivita ta' tneħħija ta' silġ minn fuq l-ajruplani; u t-tentattivi bla suċċess li jinbiegħ sehem minoritarju f'SEA Handling).

(90) Fl-aħħar nett, l-Italja sostniet li l-għajnuna kienet b'mod ċar limitata għall-minimu neċessarju, minħabba t-telf operattiv sostnut mill-kumpanija u l-ammont meħtieġ biex tiġi żgurata l-kontinwità tal-operazzjonijiet ta' ground handling. L-għajnuna ma rriżultatx f'żieda tas-sehem mis-suq tal-kumpanija għad-detriment tal-kompetituri tagħha, peress li ma ttieħdu l-ebda miżuri ta' investiment li ma kinux inklużi fil-pjanijiet ta' ristrutturar.

5. IL-KUMMENTI TAL-PARTIJIET INTERESSATI

5.1. *SEA*

(91) Fl-osservazzjonijiet tagħha, SEA appoġġat l-argumenti ppreżentati mill-awtoritajiet Taljani, u elaborat dwar ċerti aspetti.

L-imputabilità lill-Istat Taljan tal-miżuri għall-kopertura ta' telf

(92) Il-Kummissjoni kienet affermat li l-Muniċipalità kellha rwol attiv fil-ftehim mal-unjons tal-4 ta' April 2002; SEA bdiet billi tat ħarsa aktar mill-qrib lejn is-sentenza *Stardust Marine,* bl-argument li l-piż tal-prova fir-rigward tal-imputabbiltà jaqa' fuq il-Kummissjoni, u saħqet li l-evidenza pprovduta fil-każ kienet limitata fil-volum u ma kinitx soda la fil-kontenut u lanqas fil-konsistenza. Kien hemm kontraevidenza ħafna aktar soda u sinifikanti li turi li SEA kienet għamlet l-għażliet tagħha dwar ir-ristrutturar ta' SEA Handling b'mod indipendenti.

(93) Il-ftehimiet milħuqa mal-unjons kellhom l-għan li jserrħu moħħ l-impjegati li d-drittijiet tagħhom jitħarsu u li l-miżuri ta' protezzjoni tal-impjiegi bbażati fuq l-istrateġija adottata minn SEA jiġu implimentati. Il-Bord tad-Diretturi ta' SEA kien iddeċieda li jorganizza l-grupp mill-ġdid, iżda ma kien daħal għal ebda impenn li matul ir-riorganizzazzjoni ma jitnaqqasx l-għadd ta' persunal fid-dawl tal-eżiġenzi tas-suq. Id-deċiżjonijiet kollha biex jitnaqqas jew jiġi ristrutturat in-negozju sal-ġurnata tal-lum kienu kompletament ibbażati fuq kunsiderazzjonijiet ekonomiċi, u l-Muniċipalità u l-forzi politiċi li kienu rappreżentati hemmhekk ma kellhom l-ebda rwol sinifikanti.

(94) Il-ħsibijiet soċjali kienu riflessi b'mod ċar kemm fid-Digriet Leġiżlattiv Nru 18/99, l-Artikolu 14 li kien jikkonċerna l-"protezzjoni soċjali", kif ukoll fid-Direttiva 96/67/KE, li rrikonoxxiet li l-Istati Membri "għandhom iżommu is-setgħa li jiżguraw livell adegwat ta' protezzjoni soċjali għall-ħaddiema ta' intraprizi li jipprovdu servizzi ta' ground-handling" (premessa 24), u kompliet biex tawtorizza lill-Istati Membri jieħdu l-miżuri meħtieġa biex jiżguraw il-protezzjoni tad-drittijiet tal-ħaddiema, bla ħsara għall-applikazzjoni tad-Direttiva u "suġġett għad-dispożizzjonijiet l-oħra tal-liġi Komunitarja". SEA ħadet id-deċiżjonijiet ta' negozju tagħha liberament, u l-ħsibijiet soċjali kellhom rwol biss fil-limiti imposti mil-leġiżlazzjoni.

(95) Barra minn hekk, il-Kummissjoni kienet injorat ċerta kontraevidenza ssuġġerita mill-Muniċipalità ta' Milan, jiġifieri l-fatt li l-impenji allegatament mogħtija fil-ftehim mal-unjons tas-26 ta' Marzu 2002 qatt ma kienu ġew applikati, u l-perjodu limitat ta' żmien ta' dawk l-impenji.

(96) Il-Kummissjoni allegat li l-Muniċipalità kienet eżerċitat superviżjoni; SEA ddikjarat li kellha l-indipendenza sħiħa fejn jidħlu l-ġestjoni u t-teħid ta' deċiżjonijiet, u li hija eżerċitat dik l-indipendenza liberament, mingħajr ebda influwenza fuqha mill-Muniċipalità jew mill-Provinċja ta' Milan. Il-ġestjoni korporattiva kienet ir-responsabbiltà esklużiva tad-diretturi, u entitajiet esterni (pereż. azzjonisti li jikkontrollaw) ma setgħux jeżerċitaw is-setgħat u l-funzjonijiet tad-diretturi. Anki kieku wieħed kellu jissoppopni, purament f'ġieh l-argument, li l-azzjonist maġġoritarju pubbliku jista' ordinarjament jeżerċita influwenza effettiva fuq id-deċiżjonijiet tal-korpi li jmexxu lil SEA, il-konsiderazzjoni kruċjali sabiex turi li kien hemm l-imputabbiltà għall-finijiet tas-sentenza *Stardust Marine* ma kinitx l-istruttura organizzattiva iżda l-interferenza attwali fid-deċiżjonijiet li dwarhom hemm kwistjoni.

(97) Skont SEA, il-Kummissjoni kellha tieħu kont akbar tal-pożizzjonijiet kontrastanti li ħarġu fil-laqgħa tal-Kunsill Muniċipali ta' Milan fis-16 ta' Ġunju 2003, li l-minuti tiegħu b'mod inekwivoku juru l-awtonomija deċiżjonali tal-kumpanija, fuq naħa waħda meta l-kunsillieri muniċipali rrikonoxxew ir-rifjut ta' SEA li tipprovdi tagħrif klassifikat li kien qed jiġi diskuss f'negozjati mal-unjons, u fuq in-naħa l-oħra fid-dawl taċ-ċaħda ta' mozzjoni li kienet titlob lill-Eżekuttiv Muniċipali jitolbu lil SEA tippreżenta pjan ta' negozju: mhux biss din il-mozzjoni kienet tiġi approvata, iżda qatt ma kien ikun hemm xi bżonn li titressaq, li kieku l-Muniċipalità ta' Milan attwalment kienet teżerċita, jew kieku kienet konxja li tista' teżerċita, l-influwenza li l-Kummissjoni jidher li trid tattribwilha.

(98) Rigward ir-"riżenji vojta", SEA żiedet mad-dikjarazzjonijiet li saru mill-Muniċipalità ta' Milan li fil-laqgħa ġenerali ta' SEA fl-24 ta' Frar 2006, iil-president tal-bord tal-awdituri ta' SEA kien ikkonferma li l-ebda wieħed mill-membri tal-bord ma kien intalab jiffirma tali ittri. It-tweġibiet kollha mogħtija f'dik il-laqgħa fir-rigward tar-riżenji vojta kienu evidenza ċara kontra t-teorija li kien hemm relazzjoni ta' dipendenza partikolari fuq il-Muniċipalità ta' Milan. Barra minn hekk, kif iddikjarat mill-president ta' SEA fl-istess laqgħa, il-bord tad-diretturi ma kkonformax mat-talba tal-azzjonist biex jitqassam dividend ta' bejn EUR 250 miljun u EUR 280 miljun, u minflok stabbilixxa l-ammont disponibbli għal EUR 200 miljun, biex b'hekk ħa deċiżjoni kontra x-xewqat tal-Muniċipalità u li turi li l-kumpanija ma kinitx influwenzata mill-eżistenza ta' dawn l-ittri.

(99) Fl-aħħar nett, l-akkużi li l-bord tad-diretturi ta' SEA kien dipendenti fuq il-Muniċipalità ta' Milan, li kienu rrappurtati fil-midja, kienu saru fl-2006, u bl-ebda mod ma huma prova ta' xi influwenza eżerċitata mill-Muniċipalità fuq SEA qabel dik is-sena. Fil-fatt ma kien hemm l-ebda raġuni biex wieħed jissoponi li kienet teżisti xi influwenza bħal din, la l-Kummissjoni ma setgħet tipproduċi l-ebda evidenza soda f'dan is-sens li tkun tikkunsidra s-sekwenza tal-avvenimenti.

L-applikazzjoni tat-test tal-investitur privat

(100) SEA fakkret li fil-kawżi *Alfa Romeo* ([25]) u *ENILanerossi* ([26]) l-Qorti tal-Ġustizzja kienet iddeċidiet li hekk kif azzjonist privat jista' raġonevolment jissottoskrivi l-kapital meħtieġ biex jiżgura s-sopravivenza ta' kumpanija li tkun qed tesperjenza diffikultajiet temporanji iżda li tkun kapaċi terġa' tikseb il-profitabilita, possibilment wara riorganizzazzjoni, hekk ukoll tista' kumpanija possedenti tiddeċiedi li ġġarrab it-telf ta' waħda mis-sussidjarji tagħha għal raġunijiet oħra għajr dawk tal-kisba ta' redditu fuq l-investiment fuq perjodu qasir ta' żmien. F'*ENILanerossi*, il-Qorti indikat li f'għajnejn investitur privat li jkun qed jirsiti biex jilħaq l-għan ta' profitabbiltà għat-tul (u mhux biss finanzjarja), it-trasferiment ta' kapital lejn sussidjarja li tkun qed tagħmel it-telf jista' jiġi ġġustifikat minn kunsiderazzjonijiet bħall-probabbiltà ta' profitt materjali indirett mill-investiment, il-prospetti li s-sussidjarja titneħħa b'kundizzjonijiet aħjar, jew ix-xewqa li titħares l-immaġini tal-grupp jew biex tingħata direzzjoni ġdida lill-attivitajiet tagħha.

(101) Fil-każ inkwistjoni, SEA qieset li f'għajnejn investitur privat il-kumpens tat-telf ta' SEA Handling jista' jiġi validatament ġustifikat mhux biss bil-preżenza ta' pjan strateġiku u ta' programm ta' ristrutturar bi prospetti tajba ta' profitti fit-tul, iżda wkoll minn kunsiderazzjonijiet oħra apparti sempliċement dawk li jolqtu r-redditu finanzjarju fuq l-investiment, kunsiderazzjonijiet li joħorġu mir-responsabbiltà speċjali li għandha SEA bħala operatur tal-ajruport u mill-immaġni tagħha, meta wieħed iżomm f'moħħu li fl-ebda mument il-kumpens intern ma kien jimponi xi dejn speċifiku jew piż finanzjarju fuq il-grupp, li fil-fatt kien qed jiġġenera profitt nett sinifikanti.

(102) Barra minn hekk, SEA ddikjarat li d-deċiżjonijiet ta' investiment tagħha ma kinux neċessarjament ibbażati fuq kunsiderazzjonijiet ta' profitt immedjat, ħaġa li tista' tiggwida d-deċiżjonijiet, possibbilment spekulattivi, ta' azzjonist minoritarju bla setgħat ta' kontroll, jew ta' azzjonist ta' kontroll li jkun motivat esklussivament minn xewqa li jikseb profitt massimu mis-servizzi ta' appoġ għall-ground handling meħuda f'iżolament, iżda pjuttost fuq kunsiderazzjonijiet ferm usa' diretti lejn l-objettiv li jiġu mmassimizzati l-profitti globali fit-tul tal-grupp SEA.

([25]) Il-Kawża Nru C-305/89 l-*Italja vs il-Kummissjoni* [1991], Ġabra I-1603, paragrafu 20.
([26]) Il-Kawża Nru C-303/88 l-*Italja vs il-Kummissjoni* [1991], Ġabra I-1433, paragrafu 21.

Il-kuntest tal-miżuri

(103) SEA saħqet li l-Kummissjoni ma setgħetx ma tqisx il-kuntest regolatorju li fihom sar il-kumpens tat-telf. Il-qafas regolatorju ġġenera l-pressjoni kompetittiva li taħtha kienet qed topera SEA u l-obbligi li bihom hija kienet marbuta, u kellu impatt fuq id-deċiżjonijiet industrijali tagħha u fuq ir-riżultati miksuba bħala riżultat ta' dawn id-deċiżjonijiet. Madankollu, peress li l-miżuri kkontestati ġew implimentati fil-perjodu immedjatament wara l-adozzjoni tad-Direttiva 96/67/KE, li kellha l-għan li jiġi liberalizzat is-settur, u tat-traspożizzjoni tagħha fil-livell domestiku, SEA rrimarkat li mill-1996 kienet ħalliet fornitur ta' servizzi ta' ground handling (ATA Handling) fl-ajruporti tagħha.

(104) Hija ġibdet l-attenzjoni wkoll li l-Italja kienet għażlet liberalizzazzjoni sħiħa tas-suq tas-servizzi tal-ground handling, bil-kundizzjoni unika tkun li l-awtorità superviżorja l-ENAC tkun intitolata timponi restrizzjonijiet temporanji fuq in-numru ta' fornituri tas-servizz, sakemm ikollha raġunijiet validi. L-ENAC kienet iċċertifikat 246 fornitur li 84 minnhom kienu awtorizzati biex joperaw f'Linate u f'Malpensa, u SEA kkunsidrat li l-ENAC kienet b'hekk ħolqot konġestjoni fis-suq tas-servizzi tal-ground handling f'ċerti ajruporti Taljani. L-opzjoni magħżula mill-Italja kienet tiffavorixxi d-dħul ta' bosta operaturi, iżda t-tendenza tas-suq kienet lejn tnaqqis fl-għadd ta' fornituri ta' servizzi ta' ground handling li joperaw f'kull ajruport. Dan kien ikkonfermat mir-regoli approvati riċentament mill-ENAC, li introduċiet rekwiżiti aktar stretti minn dawk li kienu japplikaw qabel għaċ-ċertifikazzjoni ta' fornituri ta' servizzi bħal dawn, sabiex tiġi żgurata għażla aktar bil-għaqal ta' operaturi, li mbagħad ikunu mistennija jiggarantixxu servizzi b'livelli ogħla ta' kwalità u sigurtà. SEA ressqet l-argument li l-għażliet magħmula f'pajjiżi oħra Ewropej marru fid-direzzjoni opposta, sabiex tiġi evitata pressjoni kompetittiva eċċessiva u għalhekk żbilanċ fil-kundizzjonijiet ekonomiċi tal-fornituri minħabba l-pressjoni fuq il-prezzijiet tagħhom.

(105) Fil-kuntest kompetittiv dejjem jiżviluppa, SEA ddikjarat li d-deċiżjoni biex tinqasam il-kumpanija ttieħdet fid-dawl tal-mudell kummerċjali strateġiku tagħha, li dak iż-żmien kien ibbażat fuq l-użu tal-ajruport ta' Malpensa bħala ċentru, bi ħtieġa għall-kontroll, il-monitoraġġ u l-ġestjoni tas-servizzi ta' ground handling (fuq l-eżempju ta' mudell simili għal dawk tal-ajruporti ta' Frankfurt u Vjenna).

(106) SEA insistiet li fl-analiżi tal-loġika ekonomika tad-deċiżjonijiet tagħha, kellha tingħata kunsiderazzjoni għan-natura tas-suq tas-servizzi ta' ground handling. L-ewwel nett, in-negozju tal-ground handling kellu marġni ta' profitt baxx ħafna, fattur amplifikat bil-liberalizzazzjoni tas-suq: il-profitabilità kienet dgħajfa meta s-servizz ma kienx saħansitra qed jiġi pprovdut b'telf. L-operaturi li l-aktar sabuha faċli biex jagħmlu profitt, anki jekk biss wieħed baxx, normalment kienu dawk li kellhom netwerk, spiss wieħed internazzjonali, li permezz tiegħu kienu jkunu jistgħu jifirxu r-riskju kummerċjali fost diversi siti ta' operazzjoni. Pereżempju, preżenza f'diversi ajruporti tippermetti lil operatur li jikkumpensal-kosti li jeħel f'pajjiżi li jkollhom rekwiżiti regolatorji jew kuntrattwali aktar stretti fejn jidħlu l-ġestjoni tal-forza lavorattiva kontra kosti orħos imġarrba f'pajjiżi fejn ir-regoli kienu aktar flessibbli. L-operaturi li rnexxielhom jiksbu marġni pożittivi b'mod ġenerali kienu dawk li kellhom netwerk internazzjonali u li kisbu sinerġiji sostanzjali permezz ta' kuntratti esklussivi globali, amministrazzjoni unika, ċentralizzata, ekonomiji ta' skala fl-investimenti tagħhom, ishma tas-suq li kienu żgħar iżda ħafna drabi marbuta ma' trasportatur wieħed ta' referenza jew ħinijiet tax-xogħol speċifiċi, u ekonomiji ta' skala akkwistati bl-għoti tas-servizz lil trasportatur partikolari f'bosta ajruporti.

(107) Is-suq kien eteroġenju mill-perspettiva tal-provvista peress li s-servizzi ta' ground handling jistgħu jiġu pprovduti minn entitajiet ta' tipi, kapaċitajiet, responsabbiltajiet u oqsma ta' attività differenti: l-operaturi tal-ajruport b'kontijiet separati, l-operaturi tal-ajruport bi strutturi ta' negozju li joperaw b'mod separat, fornituri esterni tas-servizzi (li mbagħad ikunu jistgħu jinqasmu f'netwerks domestiċi jew internazzjonali u SMEs), jew linji tal-ajru li jipprovdu s-servizzi tagħhom stess ta' ground handling.

(108) Konsegwentement, il-Kummissjoni ma tistax ma tikkunsidrax il-funzjonament u l-iżvilupp ġenerali tas-suq tal-ground handling u ma tqabbilx il-progressjoni ta' SEA Handling ma' dik ta' operaturi paragunabbli. Mil-lat tal-iżvilupp ġenerali tas-suq, peress li l-marġnijiet tal-profitt kienu baxxi ħafna, SEA ikkunsidrat li, quddiem sitwazzjoni ta' żbilanċ negattiv gravi f'termini ta' produttività mid-diviżjoni tan-negozju, kif ukoll ta' żbilanċ serju f'termini tal-istruttura tal-kosti tagħha, b'sitwazzjoni ta' suq u ta' klima ekonomika ġenerali partikolarment diffiċli, il-gwandann fil-profitabbiltà ma setax jiġi b'miraklu jew jiġi f'daqqa, u ma kien ikun hemm l-ebda sorpriża jekk il-qafas ta' żmien stabbilit inizjalment jiġi estiż.

(109) Għaldaqstant, SEA ikkontestat l-argument li, minħabba l-impossibilità li jiġi assorbit it-telf ta' SEA Handling fil-previżjoni ta' tliet -snin, SEA kellha tirrevedi l-istrateġija tagħha u tinqata' mid-diviżjoni tagħha tal-ground handling. SEA tishaq li hija ma setgħetx toqgħod terġa' tiftaħ id-diskussjoni dwar id-deċiżjonijiet tagħha kull sena: il-ground handling, bħas-setturi ekonomiċi kollha konnesi mal-ajruporti, ikkalkolati f'perjodi ta' snin, u l-validità tad-deċiżjonijiet, jistgħu jiġu evalwati sew biss fuq perjodu ta' żmien twil.

(110) Rigward it-tqabbil tal-prestazzjoni ekonomika ta' SEA Handling ma' dik ta' operaturi oħrajn, SEA ssuġġerit li operatur tassew paragunabbli kellu jkun operatur ta' ajruport li jipprovdi servizzi ta' ground handling permezz ta' kumpanija separata, u l-unika operatur bħal dan kien […]. Fil-perjodu 2004-2006, […] kien irrapporta li ġarrab telf fin-negozju tiegħu tal-ground handling, u r-riżultati negattivi komplew fis-snin sussegwenti u kien jidher li dawn hekk se jibqgħu fil-futur qrib.

(111) Minħabba l-mudell kummerċjali tagħha bħala ajruport ċentrali, jew "hub", SEA kellha bżonn ta' operatur kapaċi jipprovdi s-servizzi kollha neċessarji ta' ground handling bi standards ta' kwalità għolja. Kienet biss SEA Handling li setgħet tilħaq dawn ir-rekwiżiti, peress li l-ebda wieħed fost l-oħrajn fis-suq ma kellu r-riżorsi materjali, ir-riżorsi ekonomiċi u fuq kollox ir-riżorsi umani meħtieġa biex jiggarantixxi l-provvista tas-servizzi kollha mitluba b'dan il-mudell.

(112) Apparti l-interessi tagħha stess, SEA kellha obbligu legali, fis-sens li r-regolamenti nazzjonali jżommu responsabbli lill-operatur tal-ajruport fil-każ ta' xi nuqqas fil-provvista ta' servizzi ta' ground handling.

(113) Barra minn hekk, il-liberalizzazzjoni sħiħa tas-suq fl-Italja imponiet piżijiet itqal fuq l-operatur tal-ajruport, milli altrimenti kien ikollu jġorr f'suq li jkun biss parzjalment miftuħ. L-operatur tal-ajruport kellu l-obbligu u responsabbiltà lejn l-awtorità superviżorja li jżomm task forces speċjali kapaċi li jiżguraw servizz kontinwu fil-każ ta' emerġenzi jew ġrajjiet mhux mistennija. Ma kellu l-ebda mezz kif seta' jimponi obbligi ta' servizz kontinwu fuq operaturi ġodda, filwaqt li wieħed jista' jikkunsidra li jkun hemm it-tali obbligi fi speċifikazzjonijiet tal-offerta użati f'xi proċedura tal-għażla bħala parti minn liberalizzazzjoni parzjali.

Ir-razzjonalità ekonomika tal-imġieba ta' SEA

(114) SEA ressqet l-argument li s-separazzjoni u trasferiment sussegwenti tal-attivita tal-ground handling lil sussidjarja, SEA Handling, twettqet f'konformità mal-liġi tal-Unjoni Ewropea, u bil-ħsieb li tinkiseb liberalizzazzjoni bl-aħjar termini possibbli, b'mod li jinkiseb il-massimu tal-opportunitajiet għall-iżvilupp li toffri għat-tul. Is-separazzjoni kienet maħsuba biex tippermetti lil SEA timplimenta aħjar il-politiki meħtieġa biex titjieb l-effiċjenza u l-produttività taż-żewġ kumpanniji, filwaqt li fl-istess ħin tinħataf kull opportunità biex jinkisbu alleanzi ma' msieħba esterni.

(115) SEA tistqarr li l-effett kollaterali tal-attivitajiet ta' ground handling wassal għal żieda fil-kosti tagħha, minħabba l-obbligu li kellha fir-rigward tal-ġestjoni ta' emerġenzi u ta' avvenimenti mhux mistennja. Bħala eżempju, l-iffrankar li għamlet bis-saħħa tal-ekonomiji ta' skala li jirriżultaw mill-abbiltà tagħha li tuża' l-kost marġinali tal-persunal ta' SEA Handling għat-tkomplija tas-servizz, minflok ma jinġarr il-kost tal-istabbiliment u l-manteniment ta' grupp speċjalizzat, ammonta għal EUR 10,7 miljun fl-2003 u EUR 8,7 miljun fl-2010.

(116) SEA saħqet li sa mill-bidu SEA Handling kellha struttura ta' kosti tqila ħafna, b'piżijiet straordinarji u l-kompitu speċifiku li bil-mod il-mod is-servizzi ta' ground handling l-ewwel isiru sostenibbiltà u mbagħad ikunu jistgħu jagħmlu l-profitt. Sa mill-bidu, għalhekk, SEA kienet impliment ristrutturar u l-programm ta' rkupru intensi bil-għan, jekk possibbli, li jiġi identifikat sieħeb strateġiku li jkun jista' jikkontribwixxi biex jintlaħqu dawk l-objettivi.

(117) F'Mejju 2001, SEA nediet proċedura kompetittiva ta' offerti bl-iskop li jintgħażel operatur wieħed jew aktar li jkunu interessati jixtru sehem minoritarju f'SEA Handling – proċedura li fiha pparteċipa għadd kbir ta' operaturi ewlenin fl-industrija. Wara analiżi tal-kredenzjali u l-offerti ta' kumpaniji interessati, fl-istess sena, SEA daħlet f'negozjati ma' […], li kienet tefgħet l-aktar offerta vantaġġuża ta' sħubija. Għalkemm in-negozjati kienu waslu fi stadju avvanzat, u kien tfassal pjan ta' rilanċ għal SEA Handling, il-bord tad-diretturi ta' SEA, fil-laqgħa tiegħu fl-10 ta' Settembru 2002, iddeċieda li ma jaċċettax l-offerta tal-operatur, peress li qiesha bħala […]. SEA rrikonoxxiet li l-falliment ta' dawk in-negozjati kkompromettа l-vijabbiltà tal-mira tagħha li SEA Handling terġa' ssir profitabbli fiż-żmien inizjalment propost, mira li biex tintlaħaq kien importanti li jinstab sieħeb strateġiku minoritarju.

(118) F'April 2008 SEA nediet proċedura ġdida ta' bejgħ parzjali ta' SEA Handling, li għad trid tiġi konkluża, minkejja interess inizjali minn operatur internazzjonali ewlieni.

(119) SEA enfasizzat li l-programm ta' rkupru ta' SEA Handling kien ibbażat primarjament fuq il-mudell kummerċjali ta' ajruport ċentru, kif magħżul mill-grupp, u kellu medda ta' żmien medja/twila li tippermetti redditu ekonomiku xieraq fuq l-impenji finanzjarji meħtieġa biex twettaq tali attività. SEA indikat li d-Direttiva 96/67/KE tiddikjara li meta l-għadd tal-fornituri ta' servizzi ta' ground handling ikun limitat, il-fornituri jridu jintgħażlu, permezz ta' proċedura xierqa, għal seba' snin, biex b'hekk b'mod impliċitu ikun qed jiġi rikonoxxut li perjodi iqsar ta' żmien ma jkunux suffiċjenti biex jinkisbu skedar organizzattiv adegwat, u r-rendiment ekonomiku konsegwenti.

(120) Speċifikament, il-programm kien jikkonsisti f'miżuri biex titjieb il-produttività tal-ħaddiema u biex jitnaqqsu ftit ftit il-kosti tal-persunal. Dawn l-objettivi kellhom jinkisbu kemm billi jittieħdu miżuri kwalitattivi, li jindirizzaw il-mod kif isiru l-attivitajiet ta' ground handling, kif ukoll permezz ta' kwantitattivi, li jolqtu l-għadd ta' membri tal-persunal. Fl-ewwel post il-pjan ta' ristrutturar ġie ingranat mal-pjan ta' negozju konsolidat tal-grupp SEA għall-2002-2006, li fassal il-qafas tal-istrateġija u l-objettivi tal-grupp u l-miżuri li kellhom jiġu adottati sabiex is-servizzi tagħha ta' ground handling ikunu jistgħu jerġgħu jsiru profitabbli. Minn hemm 'il quddiem, il-pjan ta' negozju 2003-2007 ta' SEA Handling, adottat fid-29 ta' Lulju 2003, kien jipprovdi għal programm ta' ristrutturar bil-għan li tittejjeb l-effiċjenza tas-servizzi, l-istrutturi u r-riżorsi umani li jikkonċernaw il-ground handling. SEA ttamat li s-servizz tagħha tal-ground handling setgħu jerġgħu jsiru profitabbli fi żmien tliet snin, jiġifieri, sal-2005, jew sa mhux aktar tard mill-2007.

(121) Għalhekk SEA kkontestat l-affermazzjonijiet tal-Kummissjoni li l-pjan ta' negozju konsolidat tal-grupp ma jagħtix deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri li SEA kellha l-ħsieb li tadotta biex tirriorganizza SEA Handling, u li ma kienx hemm pjan ta' negozju biżżejjed dettaljat speċifiku għal SEA Handling li jistabbilixxi l-istrateġija biex il-kumpanija tiffranka u l-passi li bihom l-istrateġija kellha tiġi implimentata.

(122) SEA qieset li t-titjib fl-indikaturi ekonomiċi ewlenin bejn l-2003 u l-2004 kien inkoraġġanti u wera kemm kienu validi l-azzjonijiet ta' SEA. Ir-ritorn għall-profitabilità sal-2005 previst fil-pjan ta' negozju 2003-2007 ittellef minn sensiela ta' fatturi li kellhom impatt negattiv fuq is-sitwazzjoni ekonomika ta' SEA Handling. Fost dawn, SEA issemmi l-firxa tas-SARS bejn l-2002 u l-2003; l-bidu tal-gwerra fl-Iraq fl-2003 u t-theddida dejjem tikber tat-terroriżmu internazzjonali; pressjoni aktar qawwija biex jitnaqqsu l-prezzijiet tal-ground handling fl-2006, wara l-wasla ta' operaturi ġodda fl-ajruport ta' Malpensa, partikolarment Aviapartner, li rriżultaw f'reviżjoni negattiva ta' diversi kuntratti, inkluż dak mal-Alitalia (- 6 % tal-prezz tal-unità); id-"de-hubbing" tal-ajruport Malpensa ta' Milan deċiż mill-Alitalia fl-2007, li l-effetti sħaħ tiegħu bdew jinħassu minn April 2008; u s-sħaba tal-irmied mill-vulkan Islandiż Eyjafjallajökull fl-2010.

(123) Fid-dawl tad-deterjorament tal-pożizzjoni ta' SEA Handling bejn l-2006 u l-2007, u wara d-de-hubbing tal-Alitalia, SEA kellha tiddeċiedi żżommx il-mudell kummerċjali tagħha, f'liema każ kien ikollha tadatta u taġġorna l-programm għar-rilanċ ta' SEA Handling. Fl-2007 SEA finalment iddeċidiet li tiffoka fuq il-ħolqien ta' mudell "self-hub" jew "virtual hub", u kkonfermat id-deċiżjoni strateġika li tissokta bl-irkupru u r-ristrutturar ta' SEA Handling, filwaqt li tenniet l-importanza tas-servizzi ta' ground handling għall-pjanijiet industrijali tagħha, bħal fil-mudell preċedenti. Id-deċiżjoni tagħha kienet ibbażata fuq ir-riżultati diġà miksuba f'termini ta' produttività lavorattiva u tnaqqis tal-persunal, fuq il-fatt li l-esperjenza tal-imgħoddi wriet li kien possibbli jkun hemm ritorn għall-profitabbilità, u fuq il-kunsiderazzjoni li kwalunkwe soluzzjoni oħra, inkluż l-esternalizzazzjoni, kompliet tqajjem l-istess kontraindikazzjonijiet li kienu ġew evalwati fl-2003.

(124) Il-kopertura tat-telf kien dejjem iġġustifikat, għaliex l-użu ta' operaturi minn barra biex jipprovdu ċerti attivitajiet ta' servizz kontinwu la kienet ekonomikament rakkomandabbli (minħabba l-ispiża ogħla ta' servizzi esternalizzati meta mqabbel mas-sinerġiji li jistgħu jinkisbu internament) u lanqas prattikabbli (minħabba n-nuqqas ta' operaturi minn barra li jkunu jistgħu jipprovdu sett komprensiv ta' servizzi ta' ground handling, u l-affidabbiltà baxxa u l-kwalità tas-servizzi pprovduti f'diversi okkażjonijiet mill-operaturi li jaħdmu fl-ajruport ta' Milan).

(125) Fir-rigward tal-prattiċità tas-servizzi offruti minn operaturi minn barra, SEA issostni, l-ewwel nett, li filwaqt li xi operaturi minn barra kienu kisbu ċ-ċertifikazzjoni kollha meħtieġa biex jiġu pprovduti servizzi ta' ground handling fl-ajruporti ta' Milan, bħal fil-każ ta' Aviapartner, fl-2006 u wara, is-sitwazzjoni reali kienet pjuttost differenti. Il-proċedura ta' ċertifikazzjoni standardizzata segwita mill-ENAC ma kinetx adegwata, għaliex ħafna drabi kienet ibbażata fuq jekk il-fornitur tal-ground handling kienx jissodisfa ċerti rekwiżiti ddikjarati f'termini tal-grupp kollu kemm hu, aktar milli l-kapaċità attwali li l-kumpanija setgħet tiggarantixxi f'xi ajruport partikolari. Bħala operatur tal-ajruport, SEA kellha tkun involuta fil-proċedura ta' ċerfitikazzjoni ta' fornitur tas-servizz ta' ground handling, b'tali mod li ma kienx ikollha għalfejn issofri direttament il-konsegwenzi ta' fallimenti jew ineffiċjenzi tas-servizzi min-naħa ta' operaturi minn barra, mingħajr ma jkollha s-setgħa li tippenalizzahom. Taħt ir-regolamenti l-ġodda tal-ENAC tad-19 ta' Jannar 2011, il-maniġer tal-ajruport kellu jagħti opinjoni motivata dwar ir-regolarità tal-proċedura u dwar l-istandards għal fornituri.

(126) It-tieni, l-ebda operatur minn barra ma kien attwalment kapaċi joffri s-sett sħiħ ta' servizzi, peress li l-istrateġija kummerċjali tagħhom kienet iffokata fuq is-servizzi li l-aktar iħallu profitt.

(127) It-tielet, l-operaturi li jaħdmu fl-ajruporti kellhom dejn konsiderevoli ma' SEA Handling, li spiss kellha tintervjeni f'emerġenzi biex tagħmel tajjeb għan-nuqqasijiet tagħhom, u li finalment kienet iddeċidiet li tirrikorri għal mezzi legali biex tirkupra dak li kellha tieħu.

(128) Ir-raba', kuntrarju għad-dikjarazzjonijiet magħmula mill-Kummissjoni, il-kompetituri ewlenin li bħalissa qegħdin joperaw fl-ajruporti ta' Milan, ATA Handling u Aviapartner, ma kinux għamlu profitti. ATA Handling kellha telf bejn l-2003 u l-2005 li, skont SEA, kienu l-akbar fuq l-ajruporti ta' Milan. Aviapartner kienet għamlet profitti madwar in-netwerk tal-ajruporti li fih kienet topera, iżda SEA rat li kien hemm probabbiltà li l-kumpanija kienet irreġistrat telf fuq is-servizzi li kienet qed tipprovdi fl-ajruporti ta' Milan.

(129) Fir-rigward tal-valutazzjoni tar-rizultati finanzjarji ta' SEA Handling ir-riżultati finanzjarji, li, skont l-argumenti li tressqu, seta' wassal għal deċiżjoni differenti, SEA enfasizzat li fis-settur tal-ground handling l-effetti tad-deċiżjonijiet ta' negozju jistgħu jiġu evalwati biss fuq medda twila ta' żmien u li, konsegwentement, id-deċiżjoni ta' SEA ma setgħetx raġonevolment tinbidel wara biss ftit snin, b'mod partikulari fid-dawl tar-riżultati inkoraġġanti miksuba fl-ewwel tliet snin, li kellhom effetti pożittivi, li ġew kompromessi biss minn avvenimenti li seħħew sussegwentement barra l-grupp SEA.

(130) Għal dak li għandu x'jaqsam mal-arranġamenti tal-kontabilità, SEA ddikjarat li r-riżultati ta' SEA Handling ma rċevewx is-sussidju għas-servizzi tal-groundhandling li seta' jingħata billi jiġi allokat in-negozju lis-sussidjarja li tħallas skont skala ta' rati aktar profittabbli, aktar milli bi prezzijiet tas-suq, kif kien il-każ ma' operaturi Ewropej oħra. SEA Handling kienet ukoll l-uniku fornitur ta' servizzi ta' ground handling fl-ajruporti ta' Milan li regolarment ħallas lill-operatur tal-ajruport id-dritt għall-użu tal-faċilitajiet komuni; kieku SEA Handling, bħall-operaturi l-oħra li jaħdmu fl-ajruporti ta' Milan, kellha ma tħallasx dan id-dritt, il-kontijiet ta' SEA Handling kienu jkunu diġa pożittivi (fl-2011). Fl-aħħar nett, il-kontijiet għal servizzi ta' ground handling ma kinux jinkludu introjti ġejjin mill-ġestjoni tal-infrastruttura ċentralizzata, kif ġara fil-każ ta' operaturi paragunabbli. L-inklużjoni ta' dawn l-attivitajiet b'rati stabbiliti fil-kontijiet ta' SEA Handling tiġġenera introjtu addizzjonali annwali ta' madwar EUR 70 miljun. SEA ċċitat l-eżempju ta' […], li fil-kontijiet tagħha tas-servizzi ta' ground handling inkludiet introjti ġejjin minn "ġestjoni ċentralizzata tal-infrastruttura", partita li la kienet tidher fil-lista komprensiva ta' servizzi ta' ground handling li jinsabu fl-Anness A tad-Direttiva 96/67/KE, u lanqas fil-Ftehim Standard tal-IATA dwar il-Groundhandling. Kieku aġixxiet bl-istess mod fil-perjodu 2005-2009, SEA kienet tikseb marġni gross operattiv ta' bejn -EUR 9 miljun u +EUR 8 miljun (meta mqabbel ma' total attwali ta' bejn -EUR 42,5 miljun u -EUR 23,2 miljun), li kien inaqqas it-telf operattiv b'medja ta' 100 %.

(131) SEA ddikjarat li sal-2012 is-servizzi tagħha ta' ground handling kienu jerġgħu jsiru profitabbli bis-saħħa tal-perseveranza fl-implimentazzjoni tal-pjan ta' ristrutturar tagħha, li wera li kien prudenti u konsistenti mal-imġieba li kienet tkun mistenni minn investitur privat li jopera f'ekonomija tas-suq. SEA tista' tkun kapaċi terġa tkompli tfittex sieħeb strateġiku għall-ground handling, pereżempju, sabiex tiżviluppa n-negozju tagħha stess fis-settur, fl-ajruporti ta' Milan u fi bnadi oħra, u potenzjalment anki sabiex tespandi n-negozju tagħha lejn servizzi speċjalizzati li għadha ma tipprovdix.

(132) Ħafna mill-operaturi tal-ajruport ta' tip komparabbli ta' negozju, inklużi impriżi akbar bħal […], kienu b'mod espliċitu eskludew kwalunkwe intenzjoni li jirtiraw mis-servizzi ta' groundhandling, anki jekk xi drabi kienu ġew imħeġġa jagħmlu dan minn analisti finanzjarji, biex b'hekk ġiet ikkonfermata l-validità ta' dan il-mudell kummerċjali.

5.2. *[…]*

(133) […] irrimarkat li l-industrija tal-groundhandling ġeneralment iġġenerat profitti minkejja l-marġni mnaqqsa. Il-kosti tal-persunal kienu jiffurmaw parti sinifikanti tal-kosti ta' kull operatur, probabbilment x'imkien bejn 60 u 70 % tal-introjtu, u kien għalhekk vitali li jinżamm kontroll mill-qrib ta' operazzjonijiet li jużaw sistemi ta' ppjanar speċifiċi.

(134) Kien hemm ekonomiji ta' skala fis-settur: il-kost għal kull passiġġier naqset hekk kif l-għadd ta' passiġġieri żdied. L-aqwa livell ta' kost għal kull passiġġier intlaħaq meta kienu qed jiġu ġestiti 8-9 miljun passiġġier fis-sena, u SEA Handling faċilment qabżet dan il-livell, billi ġġestiet madwar 22 miljun passiġġier fiż-żewġ ajruporti b'sehem fis-suq li kien dejjem akbar minn 70 %.

(135) […] ċċitat lil SAGAT Handling bħala eżempju ta' impriża li kienet profitabbli fuq is-suq, li ġġestiet madwar 2,5 miljun passiġġier fl-2009 b'kosti tal-persunal ekwivalenti għal madwar 55 % tal-fatturat tagħha. Hija ċċitati ukoll lil Fraport Ground Services Austria, lil Swissport u lil Menzies.

(136) Il-kawża ewlenija tal-profitabilità baxxa ta' SEA Handling kienet il-kost għoli tagħha fejn jidħol il-persunal, li konsistentement kienu qed jaqbżu l-85 % tal-fatturat tagħha bejn l-2002 u l-2008, piż li […] qieset bħala insostenibbli. […] dehrilha li dan huwa partikolarment sorprendenti peress li SEA Handling dehret li kellha aċċess għall-fond tas-sensji magħruf bħala *cassa integrazione*.

(137) Ma setgħetx tiġi eskluża l-possiblità li SEA Handling setgħet kienet irċeviet għajnuna f'xi forom oħrajn. […] ssuġġerit li s-servizzi ta' SEA Handling ta' push-back, ta' irmunkar, ta' tneħħija tas-silġ, u ta' trasport ta' passiġġieri fuq l-art fl-ajruport kienu pprovduti minn SEA, filwaqt li SEA Handling biegħet dawn is-servizzi lill-klijenti tagħha. […] esprimiet dubji dwar kemm huma regolari l-operazzjonijiet minħabba n-nuqqas ta' trasparenza fir-rigward ta' ħruġ ta' kontijiet ta' dawn is-servizzi lil SEA Handling.

(138) Bl-istess mod, jista' jkun li SEA qed tagħti appoġġ ulterjuri lil SEA Handling billi tipprovdilha l-persunal tagħha stess. Jekk SEA Handling ma kinitx qed tħallas kif suppost għas-servizzi li tieħu, seta' kien il-każ li din kienet qed tirċievi għajnuna illegali.

(139) Jista' jkun li SEA qed tagħti għajnuna lil SEA Handling billi tagħmel offerti kkombinati lil-linji tal-ajru billi tipproponilhom tnaqqis jekk jieħdu servizzi mingħand SEA Handling. Minn rapporti fil-gazzetti […] osservat li kull meta SEA attirat linja tal-ajru ġdida s-servizzi ta' ground handling kienu kważi dejjem jiġu pprovduti minn SEA Handling.

(140) Fl-aħħar nett, […] ftehim kollettiv bejn fornituri ta' servizzi ta' ground handling, u t-trejdunjons. Dan il-ftehim kien japplika għall-persunal kollu tal-fornituri ta' servizzi ta' ground handling. Kienet biss SEA li kompliet tapplika l-ftehim kollettiv tagħha stess, li kien inqas favorevoli għal SEA kemm ekonomikament kif ukoll legalment u kemm fuq żmien qasir kif ukoll fuq medda ta' żmien twil: din kienet għażla mhux konsistenti mal-politika dikjarata bħala iffokata fuq it-tnaqqis tal-kosti.

6. L-OSSERVAZZJONIJIET MAGĦMULA MILL-AWTORITAJIET TALJANI BI TWEĠIBA GĦALL-KUMMENTI MRESSQA MILL-PARTIJIET INTERESSATI

(141) L-awtoritajiet Taljani ppreżentaw l-osservazzjonijiet tagħhom stess b'reazzjoni dawk li għamlet […].

(142) L-awtoritajiet Taljani sostnew li l-ewwel argument, imsejjes fuq l-idea li l-profitabbiltà ta' kumpanija ta' ground handling tiddependi fuq il-volum ta' traffiku li tiġġestixxi u għalhekk fuq l-għadd ta' passiġġieri li sservi, kien argument semplistiku li joħorġu minn evalwazzjoni astratta li ma tieħu l-ebda kont tal-fatt li d-deċiżjonijiet ta' SEA kienu ggwidati minn konsiderazzjonijiet ekonomiċi fit-tul. Din l-ekonomija ta' skala ma kinitx fattur deċiżiv fil-prestazzjoni ekonomika ta' kumpanija ta' ground handling. B'mod aktar speċifiku, l-introjtu ta' kumpanija bħal din ma kien relatat bl-ebda mod għall-għadd ta' passiġġieri ġestiti, iżda jiddependi fuq l-għadd ta' titjiriet servuti u t-tunnellaġġ tagħhom.

(143) Għall-finijiet tat-test tal-investitur privat, il-kwistjoni ewlenija ma kinitx jekk il-kumpanija setgħetx kienet kapaċi tagħmel profitti li, għal kwalunkwe raġuni, bil-provi ma setgħetx tagħmel, iżda jekk l-azzjonist kellux interess ekonomiku sod li jinvesti fil-kumpanija bit-tama li jikseb redditu fuq l-investiment tiegħu, anke fuq perjodu twil, jew anki f'termini strateġiċi iktar minn dawk sempliċement finanzjarji. Għaldaqstant, il-fatt li l-azjenda kienet potenzjalment f'pożizzjoni li tiġġenera l-profitti jindika li kienet tgħaddi minn dan it-test.

(144) L-awtoritajiet Taljani ppreżentaw ukoll l-argument li sabiex isir profitt ma kienx biżżejjed li jiġi ġestit volum kbir ta' traffiku. Huma enfasizzaw l-importanza ta' operat fuq netwerk wiesa' ta' ajruporti, ħaġa li għaliha kienu diġà ġibdu l-attenzjoni fil-passat.

(145) Fornitur ta' servizzi ta' ground handling li ma kienx marbut ma' operatur ta' ajruport, u li ma kellux pożizzjoni dominanti fis-suq f'xi ajruport speċifiku, seta' jsegwi strateġija kummerċjali li tiffoka biss fuq is-servizzi li jqis bħala profitabbli. SEA Handling ma setgħetx issegwi strateġija bħal din: bħala sussidjarja tal-operatur tal-ajruport, minħabba l-obbligi tal-operatur tal-ajruport lejn l-awtorità regolatorja (ENAC) li jiżgura l-provvista kontinwa u effettiva tal-firxa sħiħa ta' servizzi ta' ground handling elenkati b'mod eżawrjenti fid-Direttiva 96/67/KE fl-ajruport ta' Linate u Malpensa, ma setgħetx tipprovdi biss is-servizzi li kienu l-aktar ekonomikament vantaġġużi, jew tipprovdi servizzi biss f'ċerti ħinijiet tal-ġurnata.

(146) L-awtoritajiet Taljani ma qablux mad-dikjarazzjoni li għadd kbir ta' impriżi Ewropej ta' ground handling kellhom marġini ta' profitti sostanzjali. Fl-2009, is-seba' l-akbar operaturi fis-suq Taljan irreġistraw telf (b'żieda ma' SEA Handling dawn kienu Aviohandling, Flightcare, ATA Handling, Aviapartner, Marconi Handling u SAGA). Kienet biss SAGAT Handling, li għandha sehem żgħir ħafna fis-suq tal-ground handling Taljan, li għamlet profitt, u dan il-profitt kien wieħed żgħir.

(147) Fi kwalunkwe każ, il-prestazzjoni ekonomika ta' SEA Handling ma setgħetx titqabbal ma' dik ta' operaturi fis-settur fl-Italja jew fl-Ewropa, bħal SAGAT Handling Fraport Ground Services Austria, Swissport jew Mezies. Lanqas ma dawn l-argumenti kienu ta' għajnuna fl-analiżi għall-finijiet tat-test tal-investitur privat; dak li wieħed kellu jsaqsi, pjuttost, huwa jekk kienx hemm operaturi oħra komparabbli ma' SEA Handling li l-azzjonisti tagħhom, anke jekk privati, kienu ħadu deċiżjonijiet simili għal dawk ta' SEA. L-attivitajiet ta' SAGAT Handling u ta' SEA Handling jippreżentat livelli differenti ta' kumplessità. Menzies Aviation u Swissport kienu impriżi indipendenti ta' ground handling li joperaw fil-forma ta' netwerk internazzjonali, u l-indikaturi ekonomiċi tagħhom ma setgħux jitqabblu b'mod affidabbli ma' dawk ta' SEA Handling għal raġunijiet diġà spjegat mill-awtoritajiet Taljani.

(148) Tressaq l-argument li l-ispejjeż tal-persunal kellhom impatt eċċessiv fuq il-fatturat ta' SEA Handling meta mqabbel mal-medja tal-industrija, u li dan kien evidenza ta' nuqqas ta' konformità mat-test tal-investitur privat; l-awtoritajiet Taljani sostnew li dan l-argument ma jqisx id-diversità bejn l-operaturi differenti. B'mod aktar speċifiku, l-operaturi li nħolqu wara s-separazzjoni tas-servizzi tal-ground handling minn dawk tas-servizzi ta' ġestjoni tal-ajruport, bħal SEA Handling, kienu inevitabbilment se jesperjenzaw kosti lavorattivi ogħla meta mqabbla ma' atturi ġodda, għall-inqas matul l-ewwel snin ta' operazzjoni.

(149) Fil-każ tas-sussidjarji ta' operatur ta' ajruport li joffri l-firxa sħiħa ta' servizzi ta' ground handling, dan l-impatt medju tal-kosti għall-persunal fuq il-fatturat kellu jiġi stabbilit għal 70-75 %. Il-kost ogħla kien dovut għall-fatt li dawn l-impriżi jużaw persunal bi kwalifiki għolja b'għarfien estensiv tal-industrija u tar-regoli u l-proċeduri li bihom hija rregolata, u kienu kapaċi jipprovdu l-firxa sħiħa ta' servizzi ta' ground handling. Bħala tali, l-azzjonist/l-operatur tal-ajruport, minkejja li jkun irid inaqqas ftit ftit l-impatt tal-kosti lavorattivi, jagħti aktar importanza għall-preżervazzjoni tal-ħiliet akkumulati u l-integrazzjoni ma' servizzi ta' ground handling, li t-tnejn li huma kienu ta' valur strateġiku sinifikanti għall-grupp. L-awtoritajiet Taljani enfasizzaw ukoll li l-atturi l-ġodda fis-suq ma kinux affettwati minn kosti storiċi li jirriżultaw minn kuntratti li kienu jeżistu qabel.

(150) L-awtoritajiet Taljani qalu li t-tibdiliet fl-impatt tal-kosti lavorattivi fuq il-fatturat kienu differenti ħafna minn dak li kien ġie deskritti minn […]: matul il-perjodu 2002-2011 il-moviment kien pożittiv, u laħaq ftit inqas minn 80 % fl-2010, b'xejra lejn il-medja għal operaturi indipendenti ta' ground handling, li kienet ta' ftit anqas minn 70 %.

(151) Rigward il-forom suspettati ta' għajnuna indikati minn […], l-awtoritajiet Taljani ċaħdu dak li qiesu bħala sempliċi suppożizzjonijiet li ma kellhom l-ebda bażi jew evidenza li ssostnihom.

(152) Is-servizzi li għalihom SEA Handling tuża SEA (push-back, irmunkar, trasport fl-ajruport ta' passiġġieri) kienu rregolati minn ftehimiet bi ħlas ma' subkuntratturi, konklużi b'kundizzjonijiet tas-suq, kif muri kemm fil-ftehimiet mal-linji tal-ajru klijenti, kif ukoll fuq iċ-ċertifikat maħruġ mill-ENAC. L-aċċess għal dawk is-servizzi ġie pprovdut b'mod li ma jiddiskrimnax kontra xi operatur ieħor li jitlobhom, u l-esternalizzazzjoni ta' ċerti servizzi kienet prattika komuni fl-industrija Taljana tal-ground handling.

(153) L-affermazzjoni li SEA Handling użat b'xejn lill-persunal ta' SEA għall-forniment ta' servizzi ta' ground handling ma kinitx ġustifikata, u meta s-servizzi ta' ground handling kienu nqatgħu għalihom, il-ħiliet kollha meħtieġa għall-forniment ta' tali servizzi kienu ġew allokati liċ-ċentri tal-kostijet ta' SEA Handling.

(154) Għar-rigward tal-allegata konċessjoni minn SEA ta' kundizzjonijiet aktar favorevoli għal linja tal-ajru ġodda biex ikollhom aċċess għall-ajruport ta' Milan (jiġifieri roħs) bil-kundizzjoni li dawn juru preferenza lil SEA Handling fuq il-kompetituri tagħha, l-awtoritajiet Taljani kkunsidraw din l-allegazzjoni bħala totalment bla bażi, mingħajr kwalunkwe prova u tabilħaqq il-fatti jikkontradixxuha, peress li trasportaturi ewlenin bħal Gulf Air f'Malpensa u Air Malta, Air Baltic u Carpatair f'Linate għażlu fornituri li kienu kompetituri ta' SEA Handling.

(155) Fl-aħħar nett, rigward l-applikazzjoni għall-impjegati ta' SEA Handling tal-ftehim kollettiv ta' negozjar aktar milli l-ftehim kollettiv ta' negozjar il-ġdid speċifiku għall-ħaddiema fl-industrija tal-groundhandling, […], anke kieku kellu jirriżulta li dan kien aktar vantaġġuż minn ta' qablu mil-lat ekonomiku kif ukoll mill-perspettiva regolatorja, l-awtoritajiet Taljani enfasizzaw fuq dan kollu li, irrispettivament mill-kontenut u l-applikazzjoni tal-ftehim in kwistjoni, l-oġġezzjoni li tqajmet kienet irrilevanti f'dawn il-proċedimenti, peress li kienet tikkonċerna avveniment li seħħ barra l-perjodu rilevanti.

(156) Fi kwalunkwe każ, b'kunsiderazzjoni għall-ftehim kollettiv ta' negozjar, li kien jikkonsisti minn parti ġenerali, li tinkludi kollox u tliet taqsimiet speċifiċi, innegozjat separatament minn kull waħda mill-assoċjazzjonijiet rappreżentattivi affettwati (Assoaeroporti, Assohandlers u Assocatering), SEA Handling applikat il-parti ġenerali tal-ftehim għall-impjegati tagħha, flimkien mar-regoli speċifiċi nnegozjati minn Assoaeroporti, għaliex SEA Handling ma setgħetx teżenti ruħha mill-konformità mal-ftehimiet konklużi qabel mal-unions, kif deskritt fil-ftehim mal-unjons tal-4 ta' Frar 2002 ([27]), skont liema "SEA Handling se tapplika ftehim kollettiv ta' negozjar iffirmat minn Assoaeroporti u mill-unjons".

7. INFORMAZZJONI ADDIZZJONALI PPREŻENTATA FIT-28 TA' ĠUNJU 2012

(157) Wara l-laqgħa tad-19 ta' Ġunju 2012, il-Muniċipalità ta' Milan ippreżentat osservazzjonijiet addizzjonali li jfissru l-evalwazzjoni tagħha tal-miżuri in kwistjoni, partikolarment fejn tidħol l-opinjoni tagħha li r-riorganizzazzjoni ta' SEA Handling kienet materja interna għall-grupp SEA, tal-mudell tan-negozju magħżul minn SEA għall-iżvilupp tal-ajruporti taħt il-ġestjoni tagħha, u l-bżonn li jkun hemm distinzjoni bejn perjodi differenti li jkunu qed jiġu investigati.

Ir-riorganizzazzjoni ta' SEA Handling hija kwistjoni interna għall-grupp SEA

(158) L-awtoritajiet ta' Milan irriaffermaw li fl-ebda ħin SEA ma talbet appoġġ finanzjarju għall-irkupru tagħha mill-azzjonisti, il-Muniċipalità u l-Provinċja ta' Milan. Għall-kuntrarju, l-awtoritajiet pubbliċi inkwistjoni rċevew dividendi sostanzjali mill-grupp SEA, li jammontaw għal EUR 550 miljun fuq il-perjodu 2002-2012.

(159) Ma setax jiġi preżunt – u dan kien għadu jrid jiġi ppruvat – li kieku SEA ddeċidiet li ma tkoprix id-djun tal-kumpanija ta' ġestjoni, u minflok użat is-servizzi ta' operatur indipendenti, l-awtoritajiet pubbliċi kienu jirċievu xi benefiċċju finanzjarju saħansitra ogħla. Din kienet essenzjalment dovuta għad-diffikultà biex jinkisbu mingħand entitajiet esterni, bi prezzijiet kompetittivi, is-servizzi kollha ta' ground handling li SEA, bħala l-operatur tal-ajruport, kienet obbligata li tipprovdi lil-linji tal-ajru u l-passiġġieri kollha fuq bażi kontinwa, aċċessibbli u komprensiva, skont ir-regolamenti fis-seħħ; għad-diffikultà li tinżamm sorveljanza fuq il-kwalità tas-servizz, rekwiżit li kien vitali għall-kompetittività tal-ajruport u għall-irkupru tat-traffiku (li SEA kienet fil-fatt kisbet grazzi għal mudell ta' negozju magħżul minnha); u għar-rabta intrinsika bejn il-mudell ta' negozju tal-kumpanija u l-mudell tal-ajruport bħala hub (partikolarment wara d-de-hubbing tal-Alitalia mill-ajruport ta' Milan Malpensa u l-ħtieġa tal-iżvilupp ta' self-hub jew kunċett ta' hub virtwali). Il-Muniċipalità ta' Milan ma kenitx konxja ta' xi evalwazzjonijiet li saru mill-Kummissjoni, jew minn esperti indipendenti f'isimha, li jistgħu jiġu ppreżentati bħala kontradizzjoni ta' dan.

(160) Fl-aħħar nett, minħabba n-nuqqas ta' kwalunkwe fluss finanzjarju ġej mill-azzjonisti pubbliċi ta' SEA, u l-fatt li d-deċiżjoni li tiġi riorganizzata SEA Handling kienet konformi mal-objettivi strateġiċi ta' SEA, kull sejba li l-miżuri inkwistjoni kienu jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat trid tkun akkumpanjata minn prova tal-imputabilità tal-Istat ta' kull deċiżjoni biex jiġi kopert it-telf li jkun sar matul il-perjodu kollu inkwistjoni, u speċjalment fit-tieni fażi (wara s-sena 2007), li għaliha ma japplikawx il-kunsiderazzjonijiet fid-deċiżjoni tal-ftuħ, minkejja li l-Muniċipalità fi kwalunkwe każ ikkontestathom.

Il-mudell ta' negozju tal-grupp SEA

(161) L-awtoritajiet ta' Milan tennew li l-mudell magħżul, ibbażat fuq l-opzjoni li ma jiġux esternalizzati s-servizzi ta' ground handling, għandu jkun ta' benefiċċju għall-iżvilupp fit-tul tal-ajruporti. Din l-għażla kienet preferibbli mill-perspettiva tal-grupp meta s-sistema ajruportwali inkwistjoni kienet qed taġixxa bħala hub. Il-ġestjoni ta' sistema ajruportwali bbażata fuq il-preżenza ta' trasportatur ta' hub, jew fuq il-provvediment ta' attivita ta' hub, minħabba grad għoli ta' kumplessità tas-sistema, titlob li l-operatur għandu jipprovdi xi servizzi ajruportwali direttament, inklużi il-ground handling, biex jiġi żgurat l-operat effiċjenti tal-ajruport. L-awtoritajiet ta' Milan iċċitaw l-eżempji ta' Frankfurt, Vjenna u tal-ajruporti ta' Pariġi. L-għażla kienet iġġustifikata minħabba l-kunsiderazzjonijiet li ġejjin:

(a) Kienet konsistenti mal-għan ta' SEA li tiżviluppa l-attività tagħha ta' hub fl-ajruport ta' Milan Malpensa, ħaġa li kienet tirrekjedi sorveljanza kontinwa, monitoraġġ u ġestjoni ta' servizzi ta' ground handling ipprovduti lit-trasportatur tal-hub, u kienet anki aktar importanti meta jiġi segwit mudell ta' self-hub jew hub virtwali. Taħt mudell ta' self-hub jew hub virtwali l-ajruport jiġi żviluppat bħala hub mingħajr il-preżenza ta' trasportatur wieħed jew aktar ta' hub. Taħt dan il-mudell l-operatur tal-ajruport innifsu joffri lill-utenti l-opportunità li jintuża l-ajruport bħala hub, u joħloq rabta bejn it-titjiriet li jkunu qed jaslu u dawk li jkunu qed jitilqu, imħaddma mit-trasportaturi kollha fl-ajruport irrispettivament minn jekk ikunx hemm xi ftehim ta' interkonessjoni bejn it-trasportaturi.

([27]) Il-Kummissjoni tassumi li l-awtoritajiet Taljani attwalment qed jirreferu għall-ftehim mal-unions tal-4 ta' April 2002, imsemmi hawn fuq.

(b) Dan kien appoġġat mill-fatt li l-ajruporti fl-Ewropa kontinentali bl-aħjar prestazzjoni bħala hubs kienu għażlu l-istess soluzzjoni.

(c) Kienet neċessarja għall-iżvilupp tat-traffiku tal-merkanzija fl-ajruport ta' Milan, settur fejn il-kompetizzjoni bejn l-ajruporti Ewropej kienet għaddejja minn tkabbir qawwi, u l-potenzjal li jiġu attirati trasportaturi ġodda kien ukoll relatat mal-livell ta' speċjalizzazzjoni ta' servizzi ta' ground handling. Il-mudell kummerċjali magħżul minn SEA ippermetta li jkun hemm tkabbir kostanti fl-attività tat-trasport tal-merkanzija f'Milan, li kienet fl-ewwel post fl-Italja u s-sitt post fl-Ewropa, bl-akbar konċentrazzjoni ta' trasportaturi ta' merkanzija biss joriġinaw mill-Lvant Nofsani u Mbiegħed, li kienu ż-żoni li kienu qed jesperjenzaw l-aktar tkabbir ekonomiku mgħaġġel fid-dinja.

(d) Kienet konsistenti mal-mudell ta' negozju magħżul biex jiżdied il-kapital tal-kumpanija ta' ġestjoni tal-ajruport bil-ħsieb li din tiġi sussegwentement privatizzata.

Distinzjoni bejn il-perjodi taħt investigazzjoni għall-fini tal-valutazzjoni tal-miżuri

(162) L-awtoritajiet ta' Milan ikkwotaw il-pjan ta' negozju 2003-2007, li kien ġie sottomess lill-Kummissjoni wara li ngħata bidu għall-proċedura formali ta' investigazzjoni. Fl-opinjoni tagħhom, il-pjan wera li azzjonijiet ta' SEA li jkopru t-telf li ġew deċiżi skont it-test tal-investitur privat.

(163) Madankollu, l-analiżi tal-pjan ta' negozju ta' SEA Handling għall-2003-2007 irid fi kwalunkwe każ jagħti prova li r-riorganizzazzjoni ta' SEA Handling kienet konformi mal-linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuna mill-Istat għas-salvataġġ u r-ristrutturar ta' kumpaniji f'diffikultà ("il-Linji Gwida għar-Ristrutturar tal-2004") ([28]), peress li r-rijorganizzazzjoni twettqet b'kontribut sinifikanti mill-kumpanija sussidjarja, l-intervent finanzjarju kien limitat għall-minimu meħtieġ sabiex tiġi evitata sitwazzjoni ta' insolvenza li toriġina skont ir-regolamenti tal-liġi tal-kumpaniji applikabbli, u SEA Handling kienet indirizzat l-isforzi kollha tagħha stess lejn l-irkupru, b'mod li tilfet xi sehem tas-suq li kellha għall-benefiċċju tal-kompetituri tagħha u ċediet ċerti attivitajiet periferali li ma kinux fin-negozju ċentrali tagħha.

(164) Filwaqt li t-tamiet tal-azzjonist li jkun hemm irkupru fil-perjodu ippjanat ta' ħames snin ġew imfixkla minn sensiela ta' avvenimenti esterni, flimkien mas-sitwazzjoni inizjali diffiċli tal-kumpanija (li ma kinitx ġiet stabbilita bħala negozju li għadu kemm jiftaħ, iżda bħala spin-off ta' diviżjoni ta' kumpanija eżistenti f'diffikultà) u l-liberalizzazzjoni sħiħa tas-suq tal-ground handling fl-Italja, madankollu l-isforzi li saru fil-perjodu inizjali, li kien ta' sfida, wera li l-irkupru ta' SEA Handling kien ċertament possibbli. Fl-aħħar ta' dak il-perjodu inizjali, il-kumpanija sabet ruħha f'sitwazzjoni ekonomika u b'livell ta' produttività li kienu b'mod sinifikanti aħjar milli fl-2002.

(165) Fir-rigward tat-tieni fażi tal-irkupru, l-awtoritajiet ta' Milan rreferew għall-pjani strateġiċi tal-grupp SEA għall-2007-2012 u l-2009-2016. Skont il-grupp SEA, kien mistenni li matul l-2012 tintlaħaq sitwazzjoni fejn ma jkunx hemm telf. F'każ li, minkejja l-evidenza mressqa, il-Kummissjoni kellha tifforma opinjoni mod ieħor, l-awtoritajiet ta' Milan iqisu li hija għandha tanalizza kull wieħed mill-interventi fil-kapital ta' SEA Handling individwalment, biex tiġi stabbilita l-preżenza ta' għajnuna u b'mod partikolari l-imputabbiltà tal-għajnuna fuq il-Muniċipalità ta' Milan, li nċaħdet bil-qawwi.

8. VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI SKONT L-ARTIKOLU 107(1) TAT-TFUE

(166) Wara investigazzjoni formali mibdija skont l-Artikolu 108(2) tat-TFUE, u f'kunsiderazzjoni tal-argumenti mressqa mill-awtoritajiet Taljani u mill-partijiet interessati, il-Kummissjoni tqis li l-miżuri in kwistjoni jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat inkumpatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE u inammissibbli skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

(167) Fir-rigward tal-perjodu li għalih tirreferi din id-deċiżjoni, il-Kummissjoni talbet lill-Italja biex tipprovdi kwalunkwe informazzjoni li jidhrilha neċessarja biex tiddetermina l-kompatibbiltà tal-miżuri inkwistjoni, u tispeċifika l-perjodu indikat fit-Taqsima 2.1 u t-Taqsima 5 tad-deċiżjoni tal-ftuħ. Fit-Taqsima 5, il-Kummissjoni talbitha tippreżentalha il-pjan ta' negozju tal-2002 għal SEA Handling, flimkien ma' kwalunkwe emendi sussegwenti, jew kwalunkwe dokument li jikkonċerna l-istrateġija u r-ritorn għall-profitabbiltà ta' SEA Handling; ir-riżultati ekonomiċi ta' SEA Handling għall-perjodu kollu 2002-2009; l-ammonti eżatti u l-forma ta' kumpens tat-telf u, b'mod partikolari, id-dejta kollha relevanti għall-perjodu mill-2005 sal-lum.

([28]) ĠU C 244, 1.10.2004, p. 2.

(168) Fi kwalunkwe każ, l-awtoritajiet Taljani kienu mitluba li jissottomettu l-osservazzjonijiet tagħhom dwar il-perjodu kollu eżaminat fid-deċiżjoni ta' ftuħ. Fil-paragrafu 42 tad-deċiżjoni l-Kummissjoni stipulat b'mod partikolari li il-Kummissjoni għalhekk tqis li huwa neċessarju li jiġi eżaminat il-perjodu 2002-2010 biex jiġi determinat jekk SEA Handling irċevitx għajnuna illegali mill-Istat fil-forma ta' kumpens għal telf matul dak il-perjodu.

(169) Barra minn hekk, peress li l-awtoritajiet Taljani ma pprovdewx l-informazzjoni ta' hawn fuq għall-perjodu kollu imsemmi b'mod espliċitu fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni speċifikat id-dokumenti li jridu jiġu pprovduti u l-perjodu taħt eżami għat-tieni darba fl-ittra tagħha tal-11 ta' Lulju 2011.

(170) Wara din l-ittra mill-Kummissjoni, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw osservazzjoni u pprovdew dettalji sa 2010, l-aktar fl-ittra tagħhom tal-15 ta' Settembru 2011.

(171) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li l-miżuri investigati għall-perjodu 2006-2010 kienu tal-istess tip bħal dawk eżaminati għall-perjodu preċedenti, jiġifieri injezzjonijiet ta' kapital biex jiġi kopert it-telf operattiv, u ġew adottati mill-istess korp għall-benefiċċju tal-istess kumpanija. Għalhekk il-Kummissjoni kellha d-dmir li teżamina l-perjodu kollu inkwistjoni fil-kuntest ta' dawn il-proċedimenti.

(172) Għal dawn ir-raġunijiet il-Kummissjoni tqis li l-perjodu taħt investigazzjoni jibda mid-data li fiha SEA Handling ġiet stabbilita fl-2002 sad-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tiftaħ l-investigazzjoni formali fit-23 ta' Ġunju 2010.

(173) Din id-Deċiżjoni l-ewwel nett tindirizza l-kwistjoni jekk SEA Handling kinitx kumpanija f'diffikultà skont it-tifsira tal-Linji Gwida tal-1999 tal-Komunità dwar l-għajnuna mill-Istat għas-salvataġġ u r-ristrutturar ta' kumpaniji f'diffikultà ("il-Linji Gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar") ([29]) u l-Linji Gwida dwar ir-Ristrutturar tal-2004 (it-Taqsima 8.1). Il-Kummissjoni mbagħad tivvaluta jekk il-miżuri in kwistjoni jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat lil SEA Handling skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE (it-Taqsima 8.2), u, fl-aħħar nett, jekk din l-għajnuna tistax tiġi ddikjarata kompatibbli mas-suq intern (it-Taqsima 8.3).

8.1. *ID-DIFFIKULTAJIET TA' SEA HANDLING*

Il-Linji Gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar

(174) Il-punt 5 tal-Linji Gwida dwar ir-Ristrutturar tal-1999 jgħid li impriża kkunsidrata bħala f'diffikultà fejn aktar minn nofs il-kapital reġistrat ma għandux aċċessibbli u aktar minn kwart tal-kapital intilef fit-12-il xahar ta' qabel; jew… fejn taħt il-liġi domestika tagħha tissodisfa kriterji biex tkun soġġetta għal proċeduri ta' falliment kollettiv.

(175) Il-punt 6 tal-Linji Gwida dwar ir-Ristrutturar tal-1999 jgħid li is-sinjali tas-soltu li jindikaw li ditta hi f'diffikultà huma telf dejjem jiżdied, qligħ li qiegħed jonqos, inventarji bi stokk dejjem jiżdied, kapaċità eċċessiva, nuqqas fid-dħul tal-flus kontanti, dejn jiżdied, rati ta' interess li qegħdin jiżdiedu u valur nett li qiegħed jonqos jew spiċċa.

(176) Il-Qorti Ġenerali kkonfermat li l-fatt li punt 6 tal-Linji Gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar jirreferi għal telf li jkun qed "jiżdied" ma jistax iwaqqaf lill-Kummissjoni milli tieħu in konsiderazzjoni l-presenza kontinwa ta' telf fuq medda ta' diversi snin konsekuttivi bħala sinjal ta' diffikultajiet finanzjarji, anki jekk dak it-telf ma jkunx qieħed jiżdied ([30]). Il-Kummissjoni tqis li fl-2002, fiż-żmien meta ttieħdet id-deċiżjoni sabiex issir l-ewwel injezzjoni ta' kapital, id-diffikutaljiet finanzjarji ta' SEA kienu evidenti. Is-sitwazzjoni tal-kumpanija tjiebet b'mod sinifikanti fil-perjodu 2003-2004. Kienet qed taħdem b'telf sostanzjali li ġġenera telf operattiv akkumulat ta' aktar minn EUR 140 miljun fi tliet snin.

(177) Il-Qorti Ġenerali aċċettat ukoll li tnaqqis sostanzjali fil-kapital ta' kumpanija hija fattur rilevanti biex jiġi determinat jekk ditta tkunx f'diffikultà ([31]). Il-Kummissjoni tqis li t-telf kontinwu rreġistrat mill-kumpanija, it-tnaqqis sussegwenti tal-kapital tagħha, u d-deċiżjoni ta' SEA li tagħmel l-injezzjonijiet ta' kapital li dwarhom qed issir din l-investigazzjoni sabiex jiġi indirizzat dan it-tnaqqis, juru biċ-ċar li l-kumpanija kienet qiegħda tiffaċċja diffikultajiet finanzjarji serji matul il-perjodu kopert mill-investigazzjoni. Fir-rapporti annwali u fil-kontijiet tagħha fil-31 ta' Diċembru 2002, 2003 u 2004, il-kumpanija nnifisha ddikjarat telf ta' SEA Handling li kien jaqbeż terz tal-kapital tagħha.

([29]) ĠU C 288, 9.10.1999, p. 2.

([30]) Il-Kawżi konġunti T102/07 u T120/07 *Freistaat Sachsen, MB Immobilien Verwaltungs GmbH u MB System GmbH & Co. KG v il-Kummissjoni* [2010] ECR II-585.

([31]) Il-Kawża T-565/08 *Corsica Ferries France vs il-Kummissjoni* [2005] Ġabra II-2197, paragrafu 105.

(178) Il-Qorti Ġenerali qatgħetha wkoll li l-lista ta' fatturi ekonomiċi li jistgħu jindikaw li kumpanija tkun f'diffikultà, kif tidher fil-Linji Gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar mhijiex eżawrjenti ([32]). Id-djun ta' SEA Handling telgħu minn EUR 250,3 miljun fl-2002 għal EUR 310,6 miljun fl-2003, u niżlubiss ħarira fl-2004, għal EUR 259,3 miljun. Il-valur nett tal-assi ta' SEA Handling wkoll naqsu, minn EUR 35,1 miljun fl-2002 għal EUR 34,8 miljun fl-2003. Dawn l-indikaturi wkoll jixħtu dawl fuq id-diffikultajiet finanzjarji li affaċċjat il-kumpanija fl-2002 u l-2003.

(179) Ir-rapport annwali u l-kontijiet fil-31 ta' Diċembru 2003 jirreferu għar- riżultati negattivi ta' SEA Handling, fejn l-ispejjeż baqgħu għolja wisq f'relazzjoni mas-sehem tagħha fis-suq irrispettivament mill-benefiċċju parzjali li jirriżulta mill-ftehimiet li jolqtu l-forza lavorattiva. Il-prospett ta' aktar tnaqqis fil-volum tal-attivitajiet ta' ground handling fis-snin futuri jfisser li l-kumpanija mhix se tkun kapaċi tilħaq il-bilanċ ekonomiku fiż-żmien propost. Bl-istess mod, ir-rapport annwali u l-kontijiet fil-31 ta' Diċembru 2004, jistqarru li għadu diffiċli biex SEA Handling terġa' ssir vijabbli fi ftit tas-snin oħra, b'mod partikolari fid-dawl ta' kompetizzjoni akbar fis-suq wara li daħlu operaturi ġodda. Stqarrijiet simili jinsabu fir-rapport u l-kontijiet fil-31 ta' Diċembru 2005.

(180) Fl-aħħar nett, il-fatt li l-kumpanija kienet f'diffikultà fil-mument tal-ewwel injezzjoni ta' kapital issemma ripetutament mill-awtoritajiet Taljani u minn SEA ([33]), u ġie kkonfermat f'bosta pjanijiet ta' negozju ppreżentati lill-Kummissjoni. Ikun biżżejjed li jiġi indikat li l-pjan ta' negozju kkonsolidat 2002-2006 kien jipprevedi li l-attivitajiet ta' ground handling jerġgħu jsiru profitabbli sal-2003 (p. 31). SEA Handling stess ikkonfermat, fil-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, li ma kienx ikun possibbli għaliha li tassorbi t-telf li ġarrbet għall-perjodu 2003-2005. Kieku dak it-telf ma kienx kopert minn SEA, SEA Handling kien tkun insolventi.

Il-Linji gwida tal-2004 dwar ir-Ristrutturar

(181) Id-definizzjoni ta' ditta "f'diffikultà" għadha sostanzjalment l-istess fil-Linji gwida tal-2004 dwar ir-Ristrutturar. Id-dispożizzjonijiet fil-punti 5 u 6 tal-Linji gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar jidhru mill-ġdid bħala punti 10 u 11 tal-Linji gwida tal-2004 dwar ir-Ristrutturar.

(182) Barra minn dan, il-punt 11 tal-Linji gwida tal-2004 dwar ir-Ristrutturar jiddikjara li Anki meta ma jkun hemm l-ebda waħda miċ-ċirkustanzi previsti fil-punt 10, ditta xorta tista' titqies bħala waħda f'diffikultà, b'mod partikolari fejn ikun hemm is-sinjali tas-soltu ta' meta impriża tkun f'diffikultà, bħal telf li jkun qed jiżdied, fatturat li jkun qed jonqos, żieda fl-istokk, kapaċità eċċessiva, tnaqqis fil-likwidità, żieda fid-dejn, piżijiet jiżdiedu tal-imgħax, u valur nett tal-assi li jkun qed jonqos, jew li jkun ixxejjen.

(183) La d-dejn tal-kumpanija u lanqas il-valur nett tal-assi tagħha ma tjiebu b'mod sinifikanti matul il-perjodu 2004-2010. SEA Handling ġarrbet telfiet matul il-perjodu kollu. Is-sitwazzjoni marret għall-agħar fl-2007 meta din irreġistrat telf operattiv ta' aktar minn EUR 59 miljun, segwit fl-2008 minn telf operattiv ta' EUR 52,4miljun. Matul il-perjodu 2004-2010 il-fatturat totali naqas minn EUR 177,4 miljun fl-2004 għal, EUR 125,9 miljun fl-2010. Fl-istess perjodu, SEA Handling irċeviet injezzjonijiet ta' kapital li b'kollox jammontaw għal aktar minn EUR 270 miljun.

(184) Bosta dokumenti mressqa mill-awtoritajiet Taljani jikkonfermaw li SEA Handling kienet tinsab f'diffikultà finanzjarja anki wara l-2004. Pereżempju, il-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA Handling, li saret fil-31 ta' Mejju 2007 jispjegaw li s-SEA Handling tirrikjedi riorganizzazzjoni mill-qiegħ, ħaġa li tindika li l-miżuri adottati qabel ma kinux suffiċjenti sabiex isolvu d-diffikultajiet tad-ditta. Bl-istess mod, il-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA Handling li saret fil-21 ta' Diċembru 2006 jirrappurtaw li wieħed mill-membri tiegħu tenna li s-sitwazzjoni ta' SEA Handling kienet għadha "allarmanti serjament".

(185) Dan kollu juri li SEA Handling trid titqies bħala impriża f'diffikultà skont it-tifsira tal-punt 11 tal-Linji gwida tal-2004 dwar ir-Ristrutturar, skont liema ditta tista' titqies bħala waħda f'diffikultà b'mod partikolari meta jkunu jidhru s-sinjali tas-soltu li jindikaw li ditta tkun f'diffikultà, bħal telf li jkun qed jiżdied, fatturat qed jonqos, stokkijiet qed jikbru, kapaċità eċċessiva, tnaqqis fil-likwidità, dejn jiżdied, rati ta' imgħax tilgħin u valur nett li jkun qiegħed jonqos jew li jkun ixxejjen.

([32]) Ara n-nota 32.
([33]) Pereżempju, l-Anness 12 għall-osservazzjonijiet tal-awtoritajiet Taljani tal-14 ta' Novembru 2011.

(186) Il-Kummissjoni ma għandha l-ebda dubju li SEA Handling kienet kumpanija f'diffikultà meta l-miżuri ġew deċiżi. Din il-konklużjoni hija sostnuta wkoll mill-fatt li anke qabel ma n-negozju tal-ground handling ġie trasferit lil SEA Handling fl-2002, din kienet qed tagħmel telf. Id-differenza sostanzjali u rikorrenti bejn id-dħul u l-kosti ta' SEA Handling u t-telf ripetut tagħha, ifissru li SEA Handling kienet impriża f'diffikultà matul il-perjodu kollu investigat ([34]).

8.2. *L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA MILL-ISTAT*

(187) Skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE, kwalunkwe għajnuna mogħtija minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat fi kwalunkwe forma li tfixkel jew thedded li tfixkel il-kompetizzjoni billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti oġġetti għandha, sa fejn tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri, tkun inkompatibbli mas-suq intern.

(188) Biex miżura nazzjonali tkun tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, il-kriterji kollha li ġejjin iridu jkunu ssodisfati: 1) il-miżura trid tkun mogħtija permezz ta' riżorsi tal-Istat; 2) il-vantaġġ irid ikun selettiv u jrid ikun jagħti benefiċċju ekonomiku; u 3) il-miżura trid tkun waħda li tfixkel jew thedded li tfixkel il-kompetizzjoni u trid taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri ([35]).

(189) Ir-raġunijiet li wasslu lill-Kummissjoni biex tikkunsidra li l-miżuri inkwistjoni jissodisfaw dawk il-kundizzjonijiet kollha huma mfissra hawn taħt.

8.2.1. IR-RIŻORSI TAL-ISTAT U L-IMPUTABBILTÀ TAL-MIŻURI LILL-ISTAT

(190) L-ewwel nett, għandu jitfakkar li l-kunċett ta' riżorsi tal-Istat jinkludi għajnuna mogħtija direttament mill-Istat, iżda wkoll minn entitajiet pubbliċi jew privati stabbiliti jew maħtura mill-Istat biex jiġġestixxu l-għajnuna. Il-kunċett ikopri l-mezzi finanzjarji kollha li permezz tagħhom l-awtoritajiet pubbliċi jistgħu tassew jappoġġaw l-impriżi, irrespettivament minn jekk dawn il-mezzi jkunux assi permanenti tas-settur pubbliku jew le. Għalhekk, anki jekk l-ammonti li jikkorrispondu għal miżura ta' għajnuna mill-Istat ikunu riżorsi finanzjarji ta' impriżi pubbliċi u ma jkunux miżmuma b'mod permanenti mit-Teżor, il-fatt li dawn jibqgħu kostantement taħt il-kontroll pubbliku u għalhekk, disponibbli għall-awtoritajiet nazzjonali kompetenti, ikun biżżejjed biex dawn jaqgħu taħt il-kategorija ta' riżorsi tal-Istat ([36]).

(191) Ir-riżorsi użati biex jiġi kopert it-telf ta' SEA Handling kienu ta' oriġni pubblika, minħabba li ġew minn SEA, li 99,12 % tal-kapital tagħha kien proprjetà tal-Muniċipalità u l-Provinċja ta' Milan matul il-perjodu investigat ([37]). Il-fatt li t-trasferimenti saru minn SEA, pjuttost milli saru mill-awtoritajiet lokali msemmija, ma jfissirx li dawn ma kinux ta' oriġni pubblika. Huwa għalhekk meħtieġ li jiġi stabbilit jekk l-azzjonijiet tal-organizzazzjoni inkwistjoni għandhomx jitqiesu bħala r-riżultat ta' kondotta imputabbli lil awtoritajiet pubbliċi.

(192) Il-Kummissjoni tikkonferma l-valutazzjoni inizjali tagħha li l-miżuri huma tabilħaqq imputabbli lill-awtoritajiet Taljani, u b'mod aktar speċifiku lill-Muniċipalità ta' Milan. L-ewwel nett, fl-osservazzjonijiet tagħhom tal-15 ta' Settembru 2010 l-awtoritajiet Taljani rrikonoxxew li l-Muniċipalità eżerċitat kontroll fuq SEA, u ħatret lill-bord tad-diretturi u lill-bord tal-awdituri tagħha. It-tieni, il-Kummissjoni tafferma mill-ġdid il-valur tal-evidenza ta' imputabilità msemmija fid-deċiżjoni ta' ftuħ. Dik l-evidenza hija valida għall-perjodu kollu li qed jiġi investigat, u għall-injezzjonijiet kollha ta' kapital ikkunsidrati f'din id-Deċiżjoni.

(193) Bħala rimarka preliminari, il-Kummissjoni tindika li l-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet, fis-sentenza *Stardust Marine* li Huwa … neċessarju li wieħed jeżamina jekk l-awtoritajiet pubbliċi għandhomx ikunu kkunsidrati bħala li kienu involuti, b'xi mod jew ieħor, fl-adozzjoni ta' dawk il-miżuri. Fuq dan il-punt, ma jistax jiġi mitlub li dan jintwera, fuq il-bażi ta' inkjesta preċiża, li fil-każ partikolari l-awtoritajiet pubbliċi speċifikament inċitaw l-impriża pubblika biex jieħdu l-miżuri ta' għajnuna inkwistjoni. Fl-ewwel post, f'kunsiderazjoni tal-fatt li r-relazzjonijiet bejn l-Istat u l-impriżi pubbliċi huma qrib xulxin, hemm riskju reali li l-għajnuna mill-Istat tingħata permezz tal-intermedjarju ta' dawk l-impriżi b'mod li ma jkunx trasparenti u bi ksur tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat kif stabbiliti mit-Trattat ([38]).

([34]) It-titjib fis-sitwazzjoni ekonomika tal-kumpanija, li seta' kien ir-riżultat ta' repetizzjoni ta' għotjiet ta' għajnuna illegali mill-Istat, ma jistax jiġi invokat biex jintwera li l-kumpanija kienet għelbet id-diffikultajiet finanzjarji tagħha. L-għajnuna kellha tiġi konċessa biss kieku kienet kompatibbli mat-Trattat u f'konformità mal-proċedura stabbilita fl-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

([35]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze v Cassa di Risparmio di Firenze* [2006] Ġabra I289, paragrafu 129.

([36]) Is-sentenza *Stardust Marine.*

([37]) F'Diċembru 2011, 29,75 % tal-kapital ta' SEA kien inbiegħ lill-fond privat F2i (Fondi Italiani per le infrastrutture).

([38]) *Stardust Marine*, paragrafi 52 u 53.

(194) Il-Qorti sabet ukoll li biex tintwera l-imputabilità, il-Kummissjoni tista' tibbaża l-argumenti tagħha fuq kwalunkwe indikatur ieħor li juri, fil-każ partikolari, involviment mill-awtoritajiet pubbliċi fl-adozzjoni ta' xi miżura jew l-improbabbiltà li ma kinux involuti ([39]).

(195) L-ewwel kategorija ta' evidenza, li tikkonsisti minn bosta dokumenti ([40]), tindika li l-kopertura tat-telf ta' SEA Handling minn SEA saret fuq talba tal-Muniċipalità, jew tal-inqas bl-involviment attiv tagħha. Il-Kummissjoni tikkonferma l-valutazzjoni tagħha tad-dokumenti in kwistjoni, li juru b'mod ċar li l-Muniċipalità ta' Milan kienet involuta fil-ġestjoni ta' SEA Handling, permezz ta' SEA, speċjalment bil-għan li jinżammu l-livelli tal-impjiegi.

(196) Dan huwa partikolarment evidenti mid-dokumentazzjoni tal-ftehim bejn SEA u l-unjons li jġib id-data tal-4 ta' April 2002, li jiddikjara li SEA ...tintrabat ... li ġġor il-kopertura tat-telf sabiex jiġu bbilanċjati l-finanzi u l-assi ta' SEA Handling SpA u li dawk l-impenji jkunu ggarantiti permezz tal- ftehim iffirmat mill-Muniċipalità ta' Milan, fost affarijiet oħra fil-kapaċità tagħha bħala azzjonist maġġoritarju assolut (f'SEA SpA), bil-kontribuzzjonijiet magħmula, bir-riżorsi finanzjarji li mhumiex soġġetti għal limitazzjonijiet legali trasferibbli minn SEA SpA lil SEA Handling SpA, u permezz tas-solidità tal-assi u l-finanzi ta' SEA ([41]).

(197) Bl-istess mod, id-dokumenti kollha msemmija fid-deċiżjoni tal-ftuħ (it-taqsimiet 2.4.2 u 3.1.1.2) ([42]) juru li l-Muniċipalità ta' Milan kienet qed tintervjeni fit-tmexxija ta' SEA Handling permezz ta' SEA, speċjalment bil-għan li jinżammu l-livelli tal-impjiegi.

(198) Il-Kummissjoni tqis li l-passi meħuda mill-awtoritajiet Taljani, partikolarment fil-laqgħa tas-26 ta' Marzu 2002, iggwidaw id-deċiżjonijiet meħuda minn SEA fir-rigward tas-sussidjarja tagħha SEA Handling. Fil-ftehim li ntlaħaq f'dik id-data, il-Muniċipalità ta' Milan ħadet fuqha impenji speċifiċi b'impatt dirett fuq it-tmexxija ta' SEA Handling u fuq ir-rwol ta' SEA fil-ġestjoni tas-sussidjarja tagħha; barra minn hekk, il-Muniċipalità impenjat ruħha li żżomm għajneja fuq l-applikazzjoni tal-ftehim, billi tevalwa l-implimentazzjoni tagħha regolarment. L-involviment tal-Muniċipalità ta' Milan għalhekk mhix fattur insinifikanti tal-importanza, kif qed jissuġġerixxu l-awtoritajiet Taljani u SEA. SEA ma tistax tinjora l-impenji u r-rekwiżiti li l-awtorità pubblika u l-azzjonist bil-kontroll kienu aċċettaw f'dak il-ftehim, iżda kellha żżommhom f'moħħha meta kienet ħadet il-miżuri fir-rigward tal-ġestjoni ta' SEA Handling. Il-Kummissjoni tqis ukoll li l-miżuri li jkopru t-telf kienu aktar milli "iggwidati" mill-impenn li ħadet fuqha l-Muniċipalità ta' Milan fil-Ftehim tas-26 ta' Marzu 2002, u li kienu fil-fatt ir-riżultat ta' dak l-impenn.

(199) Il-Kummissjoni tiċħad id-dikjarazzjoni li l-Muniċipalità ta' Milan ma assumiet l-ebda rwol meta din intrabtet bl-impenn imsemmi hawn fuq, u sempliċiment ikkonfermat mal-unjons l-istrateġija dwar il-ħarsien tal-impjiegi adottata minn SEA.

(200) Il-fatt li l-Muniċipalità ma ħaditx sehem fl-iffirmar tal-ftehimiet mal-unjons, li sar wara l-ftehim tas-26 ta' Marzu 2002, mhu tal-ebda ġustifikazzjoni biex tiġi injorata l-influwenza sinifikanti li kellha fuq dawk il-ftehimiet sussegwenti mal-unjons. B'mod aktar speċifiku, ir-referenzi li hemm fil-ftehimiet mal-unjons tal-4 ta' April 2002 u d-9 ta' Ġunju 2003 għall-impenn mogħti mill-Muniċipalità huma prova suffiċjenti tat-tifsira tal-ftehim tas-26 ta' Marzu 2002 u tal-influwenza tagħha fuq il-ftehimiet li sussegwentement saru mal-unjons. SEA stqarret li l-ftehim mal-unjons tal-4 ta' April 2002 kien għadu applikabbli u li kienet obbligata żżomm mad-dispożizzjonijiet tiegħu. Barra minn hekk, l-awtoritajiet Taljani ressqu wkoll l-argument li SEA Handling ma setgħetx teżenti ruħha milli tikkonforma mal-ftehimiet konklużi preċedentement mal-organizzazzjonijiet tal-ħaddiema, b'mod li ma setgħetx tkeċċi ħaddiema, ħaġa li fil-fehma tal-Kummissjoni turi l-ambitu ta' dawk il-ftehimiet u għalhekk l-involviment tal-awtoritajiet pubbliċi.

(201) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni identifikat evidenza oħra li turi li l-Muniċipalità ta' Milan kienet involuta l-ħin kollu meta SEA ħadet deċiżjonijiet importanti fir-rigward ta' SEA Handling. Fil-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA tal-31 ta' Mejju 2007, fir-rigward tas-sottomissjoni lill-bord tal-pjan ta' negozju ta' SEA (li, skont l-awtoritajiet Taljani, kellu wkoll iservi bħala l-pjan ta' negozju ta' SEA Handling), hemm dikjarat li l-pjan kien diġà ġie sottomess lill-azzjonist maġġoritarju ta' SEA, li kien esprima l-opinjoni tiegħu. Sussegwentement, kif irreġistrat fil-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA Handling iddatati t-13 ta' Ġunju2008 rigward l-implimentazzjoni tal-pjan strateġiku ta' SEA Handling għall-2009-2016, il-president tal-bord iddikjara li kien intlaħaq qbil dwar il-pjan strateġiku mal-Muniċipalità/l-azzjonist. Il-Kummissjoni tqis li ż-żewġ dokumenti jagħmluha ċara li r-rwol tal-Muniċipalità kien imur lil hinn minn dik ta' azzjonist normali, li kien jiġi infurmat bid-deċiżjonijiet tal-bord tad-diretturi u jivvalutahom primarjament permezz tal-korpi interni tal-kumpannija u l-komunikazzjonijiet uffiċjali

---

([39]) *Stardust Marine*, paragrafu 56.

([40]) B'mod partikolari, il-ftehim mal-unjons iffirmat fis-26 ta' Marzu 2002 bejn l-Amministrazzjoni tal-Muniċipalità ta' Milan, SEA u t-trejdunjons; id-dokumentazzjoni dwar ftehim bejn SEA u l-unions tal-4 ta' April 2002; kif ukoll id-dokumentazzjoni dwar ftehim bejn SEA, SEA Handling u l-unjons bid-data tad-9 ta' Ġunju 2003.

([41]) Ara l-inċiż finali fid-dokumentazzjoni tal-ftehim bejn SEA u l-unjons li jġib id-data tal-4 ta' April 2002. L-idea li l-impenji li ntrabtet bihom SEA ma' SEA Handling huma sostnuti mill-azzjonist maġġoritarju tidher ukoll fir-raba' inċiż u fl-aħħar tat-taqsima 2 tal-istess dokument.

([42]) Dawn it-taqsimiet tad-deċiżjoni tal-ftuħ għandhom jiġu kkunsidrati bħala parti integrali ta' din id-Deċiżjoni.

tagħha. L-insistenza fuq il-fatt li l-pjan ta' negozju kien ġie miftiehem preċedentement mal-azzjonist tikkonferma r-rwol predominanti tal-azzjonist fl-għażliet strateġiċi ta' SEA. Dan ir-rwol huwa rifless ukoll fil-fatti stabbiliti fil-paragrafu 51 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, fil-paragrafu 35 ta' din id-Deċiżjoni (membru tal-eżekuttiv muniċipali kien talab lill-president ta' SEA u lis-Sindku ta' Milan biex jidhru quddiem il-Kumitat muniċipali għat-Trasport biex jispjegaw kif kien beħsiebhom jirrilanċaw lil SEA Handling), u f'paragrafi 69 u 70 tad-deċiżjoni tal-ftuħ (b'referenza għal rabtiet stretti bejn il-maniġment superjuri ta' SEA u SEA Handling, li l-ħatra tiegħu hija kkontrollata mill-Muniċipalità).

(202) Il-Kummissjoni tikkonferma wkoll il-validità tat-tieni parti tal-evidenza ta' imputabilità li nstabet, jiġifieri d-dipendenza partikolari tad-diretturi u l-manaġers ta' SEA fuq il-Muniċipalità ta' Milan.

(203) Kuntrarju għall-affermazzjoniet tal-awtoritajiet Taljani, il-Kummissjoni tikkunsidra d-dikjarazzjonijiet li saru f'rapporti tal-istampa bħala evidenza valida biss meta dawn jirrappurtaw fatti vverifikati ([43]). La l-awtoritajiet Taljani u lanqas SEA ma kkontestaw il-fatti inkwistjoni, u lanqas ma kkummentaw dwar il-fatt li fl-2006 is-sindku ta' Milan, Letizia Moratti, talbet u kisbet ir-riżenja tal-president u d-direttur maniġerjali ta' dak iż-żmien, is-Sur Bencini, sentejn qabel il-konklużjoni naturali tal-mandat tiegħu ([44]).

(204) Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tindika li fi *Stardust Marine* l-Avukat Ġenerali kien qal li "Minħabba d-diffikultajiet ta' prova u l-periklu ovvju ta' ċirkumvenzjoni" l-evidenza ta' għajnuna mill-Istat tista' tinftiehem saħansitra minn "rapporti fl-istampa" ([45]).

(205) Skont SEA, ir-rapporti fl-istampa u l-fatti rrapurtati fiha huma tal-2006 u ma jistgħu jippruvaw xejn rigward l-influwenza tal-Muniċipalita fuq SEA; il-Kummissjoni tqis li l-evidenza tad-dipendenza tad-diretturi tindika l-kuntest ġenerali tal-ħidma ta' SEA, u b'hekk il-kuntest li fih ittieħdu d-deċiżjonijiet annwali biex jiġi kopert it-telf ta' SEA Handling. Fi kwalunkwe każ, l-investigazzjoni tal-Kummissjoni tkopri wkoll il-perjodu wara l-2006.

(206) It-tielet, fir-rigward tar-riżenji vojta mibgħuta mid-diretturi ta' SEA lis-Sindku ta' Milan, il-Kummissjoni ma taqbilx mal-opinjoni ta' SEA u tal-awtoritajiet Taljani li dawk l-ittri, li allegatament kellhom biss valur morali u l-ebda validità legali, ma kienx probabbli li jinfluwenzaw l-azzjonijiet tal-membri tal-bord tad-diretturi. Il-Kummissjoni tqis li jista' jkun li din il-prattika ma kellha l-ebda skop ieħor ħlief li tissikka l-kontroll tal-Muniċipalità ta' Milan fuq id-diretturi ta' SEA, u b'hekk b'mod inekwivoku ssaħħaħ is-setgħa tagħha li żżomm id-diretturi responsabbli, setgħa li l-Muniċipalità kellha teżerċita biss fil-limiti tad-drittijiet tagħha bħala azzjonist f'SEA. Anke jekk l-ittri kellhom biss valur morali, li ma jidhirx li huwa l-każ, huma xorta waħda jikkonfermaw l-interferenza tal-awtoritajiet pubbliċi fit-tmexxija ta' SEA. Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tirrimarka li fil-p. 37 tal-osservazzjonijiet tagħhom tal-15 ta' Settembru 2010, l-awtoritajiet Taljani tennew li, pjuttost minn valur purament morali, l-ittri legalment ma ħallewx lid-direttur in kwistjoni jikseb kumpens wara tkeċċija inġusta skont il-kodiċi ċivili Taljan. Il-Muniċipalità, li tikkontrolla l-laqgħa tal-azzjonisti, għandha wkoll kontroll strett fuq id-diretturi, peress li anke jekk dawn ikunu aġixxew fl-aqwa interess tal-kumpanija, jistgħu jitneħħew mil-laqgħa ġenerali mingħajr l-ebda dritt għal kumpens minħabba tkeċċija inġusta. SEA Handling ssostni li l-bord tad-diretturi ma setgħax ġie influwenzat mir-riżenji vojta peress li m'aċċettax talba magħmula mill-azzjonist pubbliku biex jitqassmu EUR 250-280 miljun f'dividendi straordinarji; il-Kummissjoni tosserva li l-minuti tal-laqgħa ġenerali ta' SEA tal-24 ta' Frar 2006 għamluha ċara li distribuzzjoni ta' mhux aktar minn EUR 200 miljun f'dividendi straordinarji jippermettu lill-kumpanija żżomm rata ta' dejn konformi mar-rata medja għal kumpaniji komparabbli u tiżgura biżżejjed flessibilità finanzjarja. It-tieni, l-istess dokument jispeċifika li SEA kienet stabbiliet il-livell ta' dividendi għal EUR 200 miljun fuq bażi oġġettiva u li dan kien jirrappreżenta l-massimu li l-kumpanija setgħet tħallas fid-dawl tal-indikaturi finanzjarji ta' dak il-mument. Ir-rapport maniġerjali għall-2006 jikkonferma li d-dejn kien qed jiżdied (kien irdoppja fl-2006 meta mqabbel mal-2005) anki minħabba t-tnaqqis fil-likwidità straordinarja minħabba d-distribuzzjoni tad-dividendi straordinarji lill-azzjonisti. Kieku SEA ħallset dividendi ogħla, kien ikun aktar diffiċli biex jiġi koperti it-telf ta' SEA Handling dik is-sena. Barra minn hekk, il-fatt li azzjonist jista' jitlob ċertu ammont f'dividendi f'ċerti okkażjonijiet filwaqt li l-amministrazzjoni mbagħad tħallas ċifra iżgħar jidher li hija okkorrenza normali fil-ħajja ta' kumpanija, u mhix f'kontradizzjoni ma' kontroll strett fuq l-amministrazzjoni mill-istess azzjonist.

([43]) Il-Kummissjoni tirreferi għar-rapporti tal-istampa msemmija fil-paragrafu 67 tad-deċiżjoni tal-ftuħ. Ara wkoll "SEA, nuovo attacco della Provincia" (SEA, attakk ġdid fuq il-Provinċja), *la Repubblica*, il-25 ta' Frar 2006; "SEA, Penati chiede le dimissioni del consiglio" (SEA, Penati jitlob ir-riżenja tal-bord), *l'Unità*, il-25 ta' Frar 2006.

([44]) Ara http://archiviostorico.corriere.it/2006/novembre/17/articoli_del_17_novembre_2006.html

([45]) Opinjoni fi *Stardust Marine*, paragrafu 68.

(207) Il-Kummissjoni tqis li din il-prattika tikkostitwixxi riflessjoni oġġettiva ta' sitwazzjoni ta' dipendenza. Mingħajr ma hu possibbli għaliha li tevalwa preċiżament l-influwenza preċiża *a posteriori*, il-Kummissjoni tqis li bis-sempliċi eżistenza tagħhom *(a priori)* l-ittri ta' riżenja ċertament kienu jistgħu jinfluwenzaw l-azzjonijiet tal-membri tal-bord tad-diretturi maħturin mill-Muniċipalità ta' Milan. L-awtoritajiet pubbliċi lanqas biss kellhom għalfejn jirreferu għall-ittri sabiex jeżerċitaw tali influwenza, peress li kien evidenti li l-eżistenza tagħhom biss tpoġġi lid-diretturi f'pożizzjoni ta' subordinazzjoni għas-sindku ta' Milan.

(208) Rigward id-dikjarazzjonijiet magħmula mill-awtoritajiet Taljani li jikkonċernaw il-ħatra tad-diretturi, il-Kummissjoni ttenni li l-Muniċipalità "taħtar il-membri tal-bord tad-diretturi" *de facto*. Dan jidher ċar mill-fatt li, kif stqarrew l-awtoritajiet Taljani, il-Muniċipalità tagħżel lid-diretturi, li mbagħad jinħatru mil-laqgħa ġenerali, li fiha l-Muniċipalità tifforma parti bħala l-azzjonist maġġoritarju. Dan il-kontroll formali eżerċitat mill-Muniċipalità fuq SEA mhuwiex biżżejjed fih innifsu biex iservi ta' prova li l-Muniċipalità fil-fatt teżerċita kontroll fuq SEA f'dan il-każ partikolari, iżda fil-fatt jgħin biex jagħti prova ta' dan.

(209) L-awtoritajiet Taljani ppreżentaw kontroprovi biex juru li l-miżuri ma kinux imputabbli għall-Istat, jiġifieri l-fatt li membri tal-Eżekuttiv Muniċipali ġew miċħuda l-aċċess għal dokumenti interni ta' SEA f'diversi okkażjonijiet; il-Kummissjoni tqis din l-evidenza bħala inkonklussiva, peress li s-sempliċi konformità mal-obbligu formali fil-Kodiċi Ċivili Taljan li ma tiġix żvelata informazzjoni interna tal-kumpanija, bħall-minuti tal-bord tad-diretturi, ma tostakolax l-eżerċizzju ta' influwenza mill-Muniċipalità fuq SEA fil-fatt, kemm b'mod ġenerali kif ukoll f'dan il-każ. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li l-membri tal-kunsill muniċipali li ġew miċħuda aċċess għal ċerti dokumenti jappartjenu għall-oppożizzjoni, u ma kinux jifformaw parti mill-korp eżekuttiv tal-Muniċipalità. Meta l-Kummissjoni tafferma li l-Muniċipalità ta' Milan iżżomm lil SEA fi stat ta' dipendenza fuqha, tkun qiegħda tirreferi b'mod speċjali għall-awtoritajiet li jeżerċitaw il-poter li jieħdu d-deċiżjonijiet f'isem il-Muniċipalità, u li huma għalhekk fil-pożizzjoni li jinfluwenzaw il-ġestjoni tal-kumpanija.

(210) Ir-raba', fuq livell ġenerali, minħabba l-importanza tal-operazzjoni tal-ajruporti ta' Malpensa u Linate fil-kuntest soċjoekonomiku lokali u r-rwol essenzjali tagħhom, f'termini kemm ta' trasport kif ukoll ta' żvilupp reġjonali, l-awtoritajiet pubbliċi lokali bħala regola mhux se jkunu "assenti" meta l-operatur tal-ajruport jagħmel deċiżjonijiet importanti dwar il-funzjonament u l-iżvilupp fit-tul ta' infrastrutturi bħal dawn, speċjalment meta awtorità bħal din tkun ukoll l-azzjonist bil-kontroll tal-operatur tal-ajruport. Fl-osservazzjonijiet tagħhom l-awtoritajiet Taljani kkonfermaw l-importanza politika tal-miżuri in kwistjoni. F'dan il-każ, barra minn dan, il-miżuri biex jiġi koperti it-telf ta' SEA Handling kienu mill-inqas parti integrali fl-istrateġija tal-grupp SEA, kif l-awtoritajiet Taljani jispjegaw fl-osservazzjonijiet tagħhom.

(211) Il-ħames, il-miżuri sabiex jitkopra t-telf, implimentati permezz ta' żidiet fil-kapital ta' SEA Handling, ma kinux miżuri ordinarji ta' amministrazzjoni iżda miżuri eċċezzjonali. Il-karattru straordinarju tal-miżuri huwa rifless kemm f'termini ekonomiċi, minħabba l-kobor tal-ammonti inkwistjoni (kull assorbiment tat-telf ġie kkumpensat permezz ta' żieda fil-kapital ta' bosta miljuni ta' euro), u f'termini politiċi, minħabba l-impatt antiċipat tal-miżuri fuq iż-żamma tal-impjiegi.

(212) Minħabba n-natura eċċezzjonali tagħhom, il-miżuri ma ġewx adottati mill-bord tad-diretturi ta' SEA, fl-eżerċitazzjoni tas-setgħat proprji tiegħu: skont il-kostituzzjoni stess ta' SEA u l-prinċipji stabbiliti fil-kodiċi ċivili kellhom jiġu espressament approvati mil-laqgħa ġenerali, li fiha l-Muniċipalità hija l-azzjonist maġġoritarju. Għalhekk m'hemm l-ebda dubju li l-Muniċipalità kienet infurmata b'mod sħiħ dwar il-miżuri u approvathom, kif jidher fil-minuti tal-laqgħa ġenerali. Mhux talli l-miżuri joriġinaw minnha, b'riżultat tal-parteċipazzjoni tagħha fil-ftehim tas-26 ta' Marzu 2002, iżda hija ġiet ukoll infurmata b'kull miżura biex jitkopri t-telf ta' SEA Handling, li hija approvat sistematikament. Miżuri eċċezzjonali bħal dawn għalhekk huma neċessarjament imputabbli lill-Istat.

(213) Il-Kummissjoni tosserva li fis-sentenza *Stardust Marine*, il-Qorti tal-Ġustizzja sabet li l-imputabilità tista' tiġi dedotta minn kwalunkwe indikatur ieħor li juri, fil-każ partikolari, kwalunkwe involviment mill-awtoritajiet pubbliċi fl-adozzjoni ta' xi miżura jew l-improbabbiltà li ma jkunux involuti, filwaqt li jikkunsidraw ukoll il-firxa tal-miżura, il-kontenut tagħha jew il-kondizzjonijiet li fiha ([46]).

(214) Fl-aħħar nett, kif jidher fit-taqsima 8.2.3, il-fatt li SEA ma kinitx qed taġixxi konformi mat-test tal-investitur privat jikkonferma li l-awtoritajiet pubbliċi kienu involuti fil-miżuri li qed jiġu kkunsidrati ([47]).

([46]) Is-sentenza *Stardust Marine*, paragrafu 56.
([47]) L-Opinjoni tal-Avukat Ġenerali Jacobs fil-Kawża *Stardust Marine*, paragrafu 67.

(215) Fil-każ partikolari, minħabba l-iskala tal-miżuri u tal-fatturi l-oħra identifikati f'din id-Deċiżjoni u fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni tqis li għandha biżżejjed evidenza dwar l-imputabbiltà tal-miżuri in kwistjoni lill-Istat Taljan, minħabba l-involviment tal-Muniċipalità ta' Milan fil-miżuri biex jitkopra t-telf ta' SEA Handling, jew in-nuqqas ta' probabilità li l-awtoritajiet pubbliċi ma kinux involuti.

(216) Konsegwentement, il-Kummissjoni trid tiċħad is-suġġeriment tal-awtoritajiet Taljani li l-Kummissjoni għandha tanalizza kull waħda mill-miżuri meħuda fir-rigward tal-kapital ta' SEA Handling individwalment, sabiex tivverifika l-eżistenza ta' għajnuna u, b'mod partikolari, l-imputabilità ta' kwalunkwe tali għajnuna lill-Muniċiplità ta' Milan. Il-fatturi deskritti fil-paragrafi 174-186, u l-analiżi tal-miżuri mill-perspettiva ta' investitur privat, jipprovdu biżżejjed evidenza li kopertura tat-telf b'injezzjonijiet ta' kapital tista' tkun biss ir-riżultat ta' strateġija u ta' involviment min-naħa tal-awtoritajiet pubbliċi matul il-perjodu kollu eżaminat. L-awtoritajiet Taljani stess stqarrew li filwaqt li d-deċiżjonijiet biex jitkopra t-telf ġew adottati formalment fuq bażi annwali, kien hemm strateġija multiannwali biex jitkopra t-telf matul il-perjodu meħtieġ għar-ristrutturazzjoni (ara l-paragrafi 225-232).

(217) Il-Kummissjoni għalhekk tikkonkludi li l-miżuri jridu jitqiesu bħala imputabbli lill-Istat.

8.2.2. IN-NATURA SELETTIVA TAL-MIŻURI

(218) Il-miżura inkwistjoni hija selettiva, minħabba li hija relatata biss ma' SEA Handling.

8.2.3. L-APPLIKAZZJONI TAT-TEST TAL-INVESTITUR PRIVAT F'EKONMIJA TAS-SUQ U L-PREŻENZA TA' VANTAĠĠ EKONOMIKU

(219) Rigward l-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku, jeħtieġ li jiġi determinat jekk, f'ċirkustanzi simili, investitur privat ikunx kopra telf tan-natura li kienu koperti hawnhekk. Il-Qorti tal-Ġustizzja kienet qatgħetha li għalkemm l-imġiba ta' investitur privat li miegħu jrid isir il-paragun tal-intervent ta' investitur pubbliku li jkollu għanijiet ta' politika ekonomika mhux bilfors trid tkun l-imġiba ta' investitur ordinarju li jkun qed iwarrab kapital bil-ħsieb li jakkwista qligħ f'perjodu ta' żmien relattivament qasir, trid tkun tal-anqas imġiba ta' kumpanija possedenti privata jew grupp privat ta' impriżi li jsegwi politika strutturali – kemm jekk ġenerali kif ukoll jekk settorjali – u ggiwdata minn prospetti ta' qligħ għat-tul ([48]).

(220) Il-Qorti qatgħetha wkoll li sieħeb privat jista' raġonevolment jipprovdi l-kapital meħtieġ biex jiżgura s-sopravivenza ta' impriża li jkollha diffikultajiet temporanji, iżda li tkun kapaċi li terġa' tibda tagħmel il-qligħ, possibilment wara riorganizzazzjoni. Madankollu, meta l-injezzjonijiet ta' kapital minn investitur pubbliku ma jagħtu l-ebda kont tal-prospetti ta' qligħ, lanqas għat-tul, it-tali provvista ta' kapital trid titqies bħala għajnuna fi ħdan it-tifsira tal-Artikolu 107 tat-TFUE ([49]).

(221) Wieħed irid ukoll iżomm f'moħħu li sabiex jiġi eżaminat jekk jekk l-Istat adottax jew le l-imġiba ta' investitur prudenti f'ekonomija tas-suq, wieħed għandu jerġa' jpoġġi ruħu fil-kuntest taż-żmien meta kienu ttieħdu l-miżuri ta' appoġġ finanzjarju sabiex tiġi vvalutata r-razzjonalità ekonomika tal-imġiba tal-Istat, u b'hekk tiġi evitata kwalunkwe valutazzjoni bbażata fuq sitwazzjoni posterjuri ([50]). Għalhekk, biex jintwera li, qabel jew fl-istess żmien li jkun ingħata l-vantaġġ, l-Istat Membru jkun ħa dik id-deċiżjoni bħala azzjonista, mhuwiex biżżejjed li wieħed jistrieħ fuq il-valutazzjonijiet ekonomiċi magħmula wara li jkun ingħata l-vantaġġ, permezz tal-iskoperta posterjuri li l-investiment magħmul mill-Istat Membru konċernat kien effettivament profittabbli, jew fuq ġustifikazzjonijiet sussegwenti tat-tip ta' azzjoni li attwalment tkun intgħażlet. Konsegwentement, il-Kummissjoni tista' tirrifjuta milli teżamina l-evidenza prodotta li ġiet stabbilita wara l-adozzjoni tad-deċiżjoni li permezz tagħha sar l-investiment in kwistjoni ([51]).

Strateġija pluriennali ta' kopertura tat-telf

(222) L-awtoritajiet Taljani u SEA jsostnu fl-osservazzjonijiet tagħhom li, filwaqt li d-deċiżjonijiet biex jitkopra t-telf kienu formalment meħuda fuq bażi annwali, l-istrateġija pluriennali biex it-telf jiġi assorbit matul il-perjodu meħtieġ għar-ristrutturazzjoni ma setgħetx tiġi diskussa mill-ġdid kull sena, u li r-riżultati setgħu jiġu evalwati biss fuq perjodu ta' numru ta' snin. Il-Kummissjoni tosserva li ġew ippreżentati lilha ħames pjanijiet ta' negozju, uħud minnhom kienu jirrigwardaw perjodi fuq xulxin, b'tul ta' validità ta' mhux aktar minn ħames snin. Meta jitqies li l-abbozzar ta' pjan ta' negozju ġdid ġeneralment jinvolvi evalwazzjoni tal-istrateġija ta' negozju tal-kumpanija, sabiex jiġi determinat

([48]) Ara b'mod partikolari l-Kawżi Konġunti C278/92, C279/92 u C280/92 *Spanja vs Il-Kummissjoni* [1994] Ġabra I4103, il-paragrafi 20-22.

([49]) Ara pereżempju il-Kawża C303/88, *l-Italja vs il-Kummissjoni* [1991] Ġabra I1433, paragrafi 21 u 22.

([50]) Is-sentenza *Stardust Marine*, paragrafu 71.

([51]) Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C124/10 P *Il-Kummissjoni vs EDF*, il-paragrafi 85 u 104.

jekk għandux jinżamm jew jinbidel, il-Kummissjoni tqis li l-istrateġija adottata fir-rigward ta' SEA Handling setgħet tabilħaqq tiġi riveduta fi kwalunkwe ħin qabel l-adozzjoni ta' pjan ġdid, sabiex jittieħed kont ta' żviluppi tas-suq.

(223) L-awtoritajiet Taljani u SEA ddikjaraw li d-deċiżjoni biex jitkopra telf li jista' jiġġarrab fil-futur kienet inizjalment saret fl-2002 u mbagħad it-tieni darba fl-2007, meta, fid-dawl tal-fatt li ma kinux intlaħqu l-miri mistennija, ittieħdet id-deċiżjoni biex tiġi riveduta l-istrateġija inizjali li titlob li jiġi kopert it-telf, u wara dan ġie deċiż li wieħed jipproċedi skont il-pjan oriġinali. Essenzjalment, jidher li dawn qed jippreżentaw il-miżuri in kwistjoni bħala żewġ injezzjonijiet ta' kapital li kellhom isiru f'pagamenti annwali iżda li ġew deċiżi fl-2002 u l-2007.

(224) Fl-ittra tagħhom tal-14 ta' Settembru, l-awtoritajiet Taljani ddikjaraw li d-dehubbing tal-Alitalia fl-2007 kellu riperkussjonijiet gravi fuq l-attività ta' SEA Handling. Dawk ir-riperkussjonijiet fuq il-prestazzjoni finanzjarja tal-kumpanija ġew aggravati bil-kriżi ekonomika u wasslu lil SEA biex terġa' tevalwa l-vijabbiltà tal-mudell ta' hub u biex tevalwaw l-possibbiltà li tagħżel mudell ta' negozju differenti. Skont l-awtoritajiet Taljani, pjuttost milli għażlet li testernalizza s-servizzi ta' ground handling, fl-aħħar mill-aħħar SEA ddeċidiet li toħloq mudell ġdid ta' negozju, jiġifieri l-mudell tagħha stess ta' "self-hub" jew "virtual hub", li kien sempliċement żvilupp loġiku tal-mudell preċedenti. Il-mudell il-ġdid kien jirrekjedi kontroll strett tal-attivitajiet ta' ground handling. Dan wera r-razzjonalità tad-deċiżjonijiet ta' SEA li tkompli tkopri t-telf operattiv tas-sussidjarja tagħha SEA Handling sabiex in-negozju tagħha ta' ground handling ikun jista' jerġa' jibda jagħmel il-qligħ. L-awtoritajiet Taljani għalhekk sostnew li r-reviżjoni tal-istrateġija ta' SEA fir-rigward tas-sussidjarja tagħha kien kompletament ġustifikat miċ-ċirkostanzi esterni mhux previsti, u bl-ebda mod ma kien jikkompromettі l-objettiv ta' SEA li n-negozju tagħha tal-ground handling jerġa' jibda' jagħmel il-qligħ għat-tul.

(225) Il-Kummissjoni tirrikonoxxi l-eżistenza ta' strateġija pluriennali għall-kopertura ta' telf mill-awtoritajiet Taljani (skont l-impenn li ħadet fuqha l-Muniċipalità ta' Milan biex tiggarantixxi l-istabbiltà finanzjarja ta' SEA Handling, u f'konformità mal-evidenza mfissra hawn fuq fir-rigward tal-imputabbiltà ta' dawk id-deċiżjonijiet lill-Muniċipalità), iżda hija tal-fehma li strateġija bħal din ma tikkorrispondix mal-imġiba ta' investitur privat prudenti.

(226) Filwaqt li jista' jkun li jgħaddu diversi snin biex xi proċess ta' ristrutturazzjoni jibda' jagħti l-frott, investitur privat prudenti ma jidħolx f'impenn pluriennali fl-għama, imma minflok jipprova jiddeċiedi kull sena jekk għandux jinjetta fondi ġodda fil-kumpanija fid-dawl tar-riżultati tal-proċess ta' ristrutturar u l-prospetti għall-vijabbiltà futura. Fil-każ preżenti investitur privat ċertament kien jivvaluta mill-ġdid l-istrateġija fl-2003 jew fl-2004, meta kien evidenti li l-għan ta' ritorn għall-profitabbiltà fl-2005 ma kienx se jinkiseb, jew fi kwalunkwe każ fl-2005, meta kien hemm il-prova li dak l-għan ma kienx intlaħaq. Anke kieku kellu investitur privat jimbarka fuq strateġija għat-tul ta' kopertura tat-telf, dak l-investitur, dejjem jekk wieħed jassumi li ma jkunx hemm restrizzjonijiet legali vinkolanti, kien jirrevedi l-istrateġija kull meta kien jintalab jipprovdi fondi biex jiġi eliminat it-telf ta' SEA Handling ([52]).

(227) B'mod aktar speċifiku, kif għamlitha ċara SEA fl-osservazzjonijiet tagħha, in-negozjati ma' […] li fallew fl-2002 ikkompromettew b'mod sinifikanti l-possibbiltà li jinkiseb l-objettiv ta' ritorn ta' SEA Handling lejn il-profittabilità sal-2005. Iżda wara li l-bord tad-diretturi caħad l-offerta fl-10 ta' Settembru 2002, ftit tax-xhur biss wara t-twaqqif ta' SEA Handling, ma ġie qatt ikkunsidrat xi tibdil fl-istrateġija li jitkopra t-telf.

(228) It-tieni, deċiżjoni importanti daqstant importanti bħal m'hi l-injezzjoni ta' kapital, li hija soġġetta għall-approvazzjoni tal-laqgħa ġenerali, ma tistax titqies bħala sempliċiment pass fl-implimentazzjoni ta' deċiżjoni ġenerali biex jitkopri telf li jista' jiġġarrab fil-futur.

(229) It-tielet, id-deċiżjonijiet fuq bosta snin biex jitkopri telf li jista' jiġġarrab ma ssemmewx fil-pjani strateġiċi ta' negozju ta' SEA Handling jew ta' SEA. L-entitajiet li jamministraw lil SEA ma daħlu fl-ebda impenn formali u vinkolanti bbażat fuq pjan ta' negozju li jipprovdi għall-injezzjonijiet ta' kapital minn SEA imsemmija għal ċertu numru ta' snin ([53]). Id-deċiżjonijiet meħuda fl-2002 u l-2007 kienu jolqtu l-aktar l-aspett tar-ristrutturar ta' SEA Handling, aktar milli l-kopertura tat-telf fuq diversi snin. Investitur privat, fi kwalunkwe każ, ma kienx jintrabat li jkopri t-telf fuq medda ta' diversi snin mingħajr ma jkollu mill-inqas stima preliminari tal-kost totali.

([52]) Sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T358/94 *Air France vs il-Kummissjoni* [1996] Ġabra II02109, paragrafu 79.

([53]) L-uniku impenn li jista' jiġi hekk interpretat huwa dak li ngħata lill-Muniċipalità fil-ftehim tas-26 ta' Marzu 2002, li bih il-Muniċipalità kkonfermat li SEA għandha tara li l-kosti/id-dħul u l-qafas ekonomiku ġenerali jibqgħu bilanċjati. Dak l-impenn ma jirreferix għal ammonti preċiżi indikati fi pjan ta' negozju speċifiku, u l-awtoritajiet Taljani jsostnu li mhux legalment vinkolanti.

(230) Minn dan jirriżulta li l-għajnuna ngħatat f'kull waħda mis-snin li qed jiġu investigati, u b'mod partikolari fid-dati meta SEA ddeċidiet li żżid il-kapital ta' SEA Handling, primarjament sabiex tkopri t-telf tagħha, u daħlet għal obbligi legali vinkolanti f'dak ir-rigward ([54]).

(231) Madankollu, fl-analiżi tal-injezzjonijiet ta' kapital, il-Kummissjoni ma tistax tinjora l-injezzjonijiet preċedenti. Il-miżuri kienu marbuta mill-qrib ma' xulxin. Skont l-awtoritajiet Taljani, dawn kienu jiffurmaw parti minn strateġija waħdanija. Huma kellhom l-istess għan, jiġifieri dak li jikkumpensaw it-telf ta' SEA Handling sabiex tiġi żgurata s-sopravivenza tal-impriża u terġa' tinkiseb il-profittabilità tagħha. Minn perspettiva kronoloġika, ukoll, dawn iffurmaw proċess kontinwu, fis-sens li huma kienu jiġu adottati kull sena, waħda wara l-oħra, bħala reazzjoni għad-diffikultajiet kontinwi tar-riċevitur ([55]).

(232) Minħabba s-sitwazzjoni ta' diffikultà li sabet ruħha fiha SEA Handling mindu twaqqfet, il-Kummissjoni tqis li investitur privat prudenti kien jevalwa r-riskju li, mill-ewwel injezzjoni ta' kapital, il-miżuri jistgħu jikkostitwixxu għajnuna Statali illegali u inkumpatibbli u għalhekk kien jistudja l-impatt li l-irkupru possibbli ta' din l-għajnuna jista' jkollha fuq il-profitabilità tal-investiment tiegħu. L-awtoritajiet Taljani qatt ma pprovdew xi evidenza li turi li t-tali valutazzjoni twettqet.

Injezzjonijiet ta' kapital fl-2002

(233) Mhux qed jiġi kkontestat il-fatt li meta saret l-ewwel injezzjoni ta' kapital SEA Handling kienet impriża f'diffikultà skont it-tifsira tal-Linji gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar.

(234) Il-punti 16 u 17 ta' dawk il-Linji gwida jgħidu li meta jiġi pprovdut kapital mill-awtoritajiet pubbliċi lil impriża li tkun tinsab f'diffikultajiet finanzjarji, huwa probabbli li l-finanzjament ikun jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat (peress li hu estremament diffiċli li tali investiment jiġġenera qligħ li jkun aċċettabbli għal investitur privat prudenti f'ekonomija tas-suq, jekk jiġu kkunsidrati r-riskji involuti). Tali injezzjonijiet ta' kapital iridu għalhekk jiġu rrappurtati lill-Kummissjoni bil-quddiem sabiex jiġu awtorizzati bħala għajnuna mill-Istat.

(235) Fl-2002 l-awtoritajiet Taljani injoraw l-indikazzjonijiet fil-Linji gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar, kif għamlu wkoll fil-każ tal-injezzjonijiet ta' kapital li ġew wara, u għażlu li jagħmlu l-injezzjonijiet anki jekk ma jidhirx li huma bbażaw id-deċiżjoni tagħhom fuq pjan ta' negozju dettaljat li juri li SEA Handling kienet kapaċi treġġa' lura s-sitwazzjoni tagħha u terġa' tibda tagħmel il-qligħ fi żmien raġonevoli ([56]).

(236) Il-Kummissjoni tqis li investitur tas-suq ma kienx iwettaq l-injezzjonijiet ta' kapital tal-2002 mingħajr pjan ta' negozju dettaljat biżżejjed, ibbażat fuq ipoteżijiet sodi, affidabbli, li jiddeskrivi preċiżament il-miżuri meħtieġa biex tiġi rrestawrata l-profitabilità tal-kumpanija, janalizza d-diversi xenarji possibbli, u juri li l-investiment jiġġenera redditu sodisfaċenti għall-investitur (filwaqt li jitqies ir-riskju intrinsiku) f'termini ta' dividendi, valur ogħla tal-ishma, jew vantaġġi oħra.

(237) Għaldaqstant, l-ewwel injezzjonijiet ta' kapital, fl-2002, ma jidhirx li kienu jissodisfaw it-test tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq, u taw vantaġġ lil SEA Handling li ma kinitx tirċievi f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

Il-kuntest fiż-żmien li fih ittieħdu d-deċiżjonijiet

(238) Dwar il-kuntest li fih ingħatat l-għajnuna, li l-Kummissjoni trid tqis meta tapplika t-test tal-investitur privat, il-Kummissjoni sejra issa tfisser l-approċċ tagħha, b'risposta għall-punti mqajma mill-awtoritajiet Taljani u minn SEA.

(239) L-ewwel nett, għar-rigward tal-impatt fuq id-deċiżjonijiet ta' SEA tal-qafas regolatorju speċifiku tal-Italja u l-pressjoni kompetittiva partikolarment qawwija li dan jiġġenera, il-Kummissjoni hija responsabbli biex tiżgura li l-objettiv tad-Direttiva 96/67/KE, jiġifieri li jinħoloq suq uniku għas-servizzi ta' ground handling fl-Unjoni Ewropea billi jiġi lliberalizzat is-settur, li jinvolvi kompetizzjoni akbar bejn l-operaturi, ma jiġix kompromess bl-għoti ta' għajnuna mill-Istat li tista' tħarbat il-kompetizzjoni. Minn dan isegwi li l-miżuri adottati minn Stat Membru biex jimplimenta d-Direttiva mhumiex evidenza li l-appoġġ finanzjarju mogħti lil ċertu operatur biex jiġu kkumpensati l-effetti ta' ambjent ekonomiku aktar kompetittiv huwa konformi mat-test tal-investitur privat prudenti. Iżda f'din id-Deċiżjoni,

([54]) Sentenzi tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T109/01 *Fleuren Compost v il-Kummissjoni* [2004] Ġabra II127, paragrafu 74; Il-Każijiet konġunti T362/05 u T363/05 *Nuova Agricast vs Il-Kummissjoni* Ġabra II297, paragrafu 80; u l-Kawżi Konġunti T427/04 u T17/05 *Franza u France Télécom v il-Kummissjoni* [2009] Ġabra II4315, paragrafu 321).

([55]) Sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T11/95 *BP Chemicals vs il-Kummissjoni* [1998] Ġabra II3235, paragrafu 171. Fid-dawl tal-indikazzjonijiet preċedenti f'din id-Deċiżjoni, il-Kummissjoni se tivvaluta l-kompatibbiltà tal-miżura investigata permezz tat-test tal-investitur privat minn perspettiva ġenerali, iżda se tiffoka fuq perjodi speċifiċi meta tqis li jkun meħtieġ sabiex tanalizza l-argumenti ppreżentati jew għal raġunijiet oħra.

([56]) Għal analiżi tal-pjan ta' negozju kkonsolidat 2002-2006 ara l-paragrafi 269-271.

u b'mod aktar speċjali fl-analiżi tagħha tal-iżvilupp tal-imġiba li investitur privat kien jadotta f'sitwazzjoni bħal dik ta' SEA, il-Kummissjoni se tqis il-fatt li l-Italja kienet għażlet liberalizzazzjoni sħiħa tas-suq tal-ground handling, u li l-ENAC kienet awtorizzat 84 fornitur sabiex jaħdmu f'Malpensa u Linate.

(240) Ħafna Stati Membri oħra għażlu forma simili ta' liberalizzazzjoni (id-Danimarka (Kopenħagen), Spanja, l-Irlanda (Dublin), ir-Renju Unit (Londra), Franza (Pariġi)).

(241) Il-qafas regolatorju applikabbli huwa fi kwalunkwe każ l-istess għal kull fornitur fis-settur fl-Italja, li n-numru tagħhom huwa għoli, f'opinjoni ta' SEA, bi 84 fornitur awtorizzat li jopera.

(242) L-awtoritajiet Taljani ma ressqux l-argument li s-servizzi huma servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali li s-suq ma jkunx jista' jiggarantixxi.

(243) Irrispettivament mill-fatt li SEA għażlet separazzjoni legali tal-attivitajiet (u, għalhekk, tal-kontijiet), l-Artikolu 4 tad-Direttiva 96/67/KE jibqa' japplika: dan jistipula li l-operaturi "għandhom jisseparaw rigorożament il-kontijiet tal-attivitajiet ta' ground handling mill-kontijiet tal-attivitajiet l-oħra tagħhom, skont il-prattika kummerċjali fis-seħħ", u jipprojbixxi "flussi finanzjarji bejn l-attività tal-korp li jmexxi bħala awtorità tal-ajruport u l-attività tiegħu ta' ground handling". Din is-separazzjoni tal-kontijiet u l-projbizzjoni ta' flussi finanzjarji bejn il-korp li jmexxi u l-entitia tal-ground handling għandha l-għan li tiggarantixxi kundizzjonijiet xierqa għall-iżvilupp ta' kompetizzjoni effettiva fis-swieq tal-ground handling, billi jiġi żgurat li l-attività ta' ground handling ta' operaturi integrati vertikalment ma tirċievi l-ebda vantaġġ speċifiku fuq operaturi oħra.

(244) Il-kopertura tat-telf mill-operatur tal-ajruport li tkun tinvolvi flussi finanzjarji bejn l-attività tal-operatur u n-negozju tal-ground handling tmur kontra d-Direttiva 96/67/KE u l-objettivi tagħha. Konsegwentement, il-fatt li SEA għażlet mhux biss separazzjoni tal-kontabilità iżda separazzjoni legali tal-oqsma ta' attività tagħha ma jibdilx il-konklużjoni tal-Kummissjoni li ngħata vantaġġ inġust lil SEA Handling.

(245) Rigward l-affermazzjoni li SEA hija obbligata li tiggarantixxi l-forniment tas-servizzi kollha ta' ground handling, il-Kummissjoni tosserva li dan l-"obbligu legali" jfisser biss, kif l-awtoritajiet Taljani stess jindikaw, li r-responsabbiltà tista' tiġi eżerċitata mill-ajruport innifsu, jew li l-ajruport jista' jikkoordina l-operazzjonijiet ta' fornituri esterni. Kif qalet il-Kummissjoni fil-paragrafu 95 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, SEA mhi obbligata bl-ebda mod li tiggarantixxi tali dispożizzjoni la direttament u lanqas permezz tas-sussidjarja tagħha SEA Handling. Ir-responsabbiltà ġenerali tal-operatur tal-ajruport fil-każ ta' xi ħaġa li tmur ħażin għalhekk ma tistax tiġi invokata biex turi li ma hemmx alternattivi għall-kopertura tat-telf ta' SEA Handling. Fit-tieni lok, anki kieku wieħed kellu jaċċetta dak li sostniet SEA li n-negozju tal-ground handing ġeneralment joffri livelli baxxi ta' qligħ, il-Kummissjoni ma tistax taċċetta li l-kuntest proprju tas-suq jiġġustifika l-injezzjonijiet tal-kapital għal finijiet tat-test tal-investitur privat fl-ekonomija tas-suq, speċjalment minħabba l-iskala tat-telf imġarrab minn SEA Handling matul il-perjodu in kwistjoni. Għall-kuntrarju, fil-p. 5 tal-pjan strateġiku 2007-2012, hemm il-konferma li l-aktar operaturi effiċjenti tal-ajruporti fl-Ewropa kienu taw l-attivitajiet ta' ground handling lil sottokuntrattur. Dan l-istess punt jiġi mtenni fil-p. 7 tal-pjan strateġiku 2009-2016, u jiġi kkonfermat fil-p. 28 ta' dak id-dokument li x-xejra tas-suq fl-2001 kienet lejn l-għoti tas-servizzi ta' ground handling lil sottokuntrattur. Din l-evidenza tikkontradixxi l-idea li l-integrazzjoni vertikali bejn l-operatur tal-ajruport u l-fornitur tas-servizz ta' ground handling hija essenzjali sabiex tiġi ggarantita il-kwalità, u li fid-dawl tal-marġini baxxi ta' profitt fil-ground handling kien raġonevoli li ma jingħatax f'idejn sottokuntrattur.

(246) B'mod partikolari, f'suq li joffri tali marġini baxxi ta' profitt, pjuttost milli jiġi kopert it-telf ta' SEA Handling Sea kien imissha ħadet miżuri ħafna iktar radikali biex tiżdied l-effiċjenza ta' SEA Handling, b'mod li jitnaqqsu l-kosti tal-persunal b'mod sinifikanti, li skont l-awtoritajiet Taljani nfushom jikkostitwixxu parti konsiderevoli tal-istruttura tal-kosti ta' kumpanija f'dan is-settur, settur suġġett għal pressjoni kompetittiva qawwija.

Alternattivi għal kopertura tat-telf ta' SEA Handling

(247) Il-Kummissjoni tqis l-opinjoni ta' SEA li ma kien hemm l-ebda alternattiva għar-ristrutturar ta' SEA Handling u l-kopertura tat-telf tagħha ma tikkorrispondix għall-imġiba ta' investitur privat f'ekonomija tas-suq. Alternattivi possibbli kienu jinkludu l-esternalizzazzjoni sħiħa jew parzjali, jew it-twaqqif ta' alleanza strateġika permezz tat-trasferiment ta' parti minn SEA Handling li sieħeb strateġiku. Barra minn hekk, kif indikat fil-paragrafu preċedenti, ma kien hemm xejn li jwaqqaf lil SEA milli tadotta miżuri aktar radikali ta' ristrutturar bil-għan li tiżdied l-effiċjenza ta' SEA Handling f'perjodu aċċettabbli għal investitur privat.

(248) Rigward il-possibbiltà ta' trasferiment, il-Kummissjoni ma tistax tgħaddi ġudizzju dwar l-isforzi li saru minn SEA biex tistabbilixxi tali alleanza, li potenzjalment setgħet tippermettilha tiggwadanja minn sinerġiji li joħorġu mill-integrazzjoni tagħha f'netwerk internazzjonali. Il-Kummissjoni tinnota, madankollu, li fil-kummenti tagħha SEA semmiet biss żewġ tentattivi ta' bejgħ parzjali: dak li wassal għan-negozjati li fallew ma' […] fl-2002, u dak li kien ġie mibdi iżda mhux mitmum fl-2007-2008. Minn dakinhar il-possibbiltà ta' bejgħ jidher li saret tiddependi fuq il-kisba mill-ġdid b'mezzi oħra tal-profittabilità minn SEA Handling. Il-Kummissjoni tqis li n-nuqqas evidenti ta' interess fost kumpaniji privati biex jinvestu f'SEA Handling bħala indikatur li l-kumpanija ma kelliex prospetti solidi li tagħmel il-qligħ.

(249) Fir-rigward tal-possibilità ta' esternalizzazzjoni totali jew parzjali ta' attivitajiet ta' ground handling, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw l-ewwel nett l-argument li l-ebda operatur ma ried jieħu f'idejh in-negozju. Il-Kummissjoni tosserva li l-għajnuna mill-Istat kienet irrappurtata minn […], u li […] ukoll esprimiet oppożizzjoni għall-miżuri.

(250) Barra minn hekk, la dik id-dikjarazzjoni u lanqas l-istqarrija aktar speċifika li operaturi esterni potenzjali huma interessati biss f'ċerti servizzi aktar profittabbli ("cherry picking") m'huma bbażati fuq osservazzjoni soda ta' diżinteress ċar, pereżempju wara proċedura ta' sejħa għall-offerti mibdija minn SEA għall-provvista tas-servizzi in kwistjoni. Fi kliem ieħor, din l-istqarrija mhijiex appoġġata minn xi evidenza speċifika, filwaqt li għadd ta' operaturi huma awtorizzati li joffru s-servizzi tagħhom fl-Italja u b'mod partikolari fl-ajruporti ta' Malpensa u Linate.

(251) Rigward il-kapaċità ta' operaturi esterni, l-awtoritajiet Taljani insistew li ma kien hemm l-ebda operatur kapaċi li jiggarantixxi l-livell ta' kwalità rikjest mill-mudell kummerċjali ta' SEA, jiġifieri dak ta' ajruport "hub" jew "selfhub". SEA kkunsidrat li kellha bżonn fornitur li jkun kapaċi jipprovdi s-servizzi kollha tagħha ta' ground handling, u li dan kien impossibbli minħabba li l-operaturi l-oħrajn fis-suq ma kellhomx ir-riżorsi materjali, ir-riżorsi ekonomiċi jew speċjalment ir-riżorsi umani meħtieġa biex jiżguraw il-firxa sħiħa ta' servizzi.

(252) L-ewwel nett, il-Kummissjoni tirreleva li SEA m'għandhiex raġun tissupponi li l-provvista disponibbli ta' servizzi ta' ground handling hija limitata għal dik ta' partijiet esterni f'xi mument partikolari fl-ajruporti ta' Malpensa u Linate, u ma tinkludix il-provvista potenzjali minn xi fornituri oħra li huma wkoll awtorizzati biex jooperaw hemm. Id-dikjarazzjonijiet pjuttost vagi ta' SEA dwar il-qagħda ekonomika allegatament negattiva ta' fornituri oħra attivi fl-ajruporti ta' Milan jew il-livell tar-riżorsi li attwalment jużaw f'dawk l-ajruporti m'huma bl-ebda mod rilevanti. Il-preżenza marġinali ta' fornituri li attwalment joperaw fl-ajruporti ta' Milan hija biss eżempju wieħed tal-provvista li hija potenzjalment disponibbli u li tista' tidħol fis-suq. Barra minn hekk, il-fatt li l-fornituri esterni bħalissa joperaw fl-ajruporti ta' Milan ma jkoprux is-servizzi kollha ta' ground handling ma jfissirx li wieħed jista' jasal għal konklużjonijiet dwar kemm huma kapaċi li jagħmlu dan.

(253) It-tieni, l-awtoritajiet Taljani u SEA ma kkjarifikawx għaliex SEA kellha bżonn tittrasferixxi s-servizzi kollha ta' ground handling tagħha lil operatur wieħed. Waqt li jista' jkun aċċettat li xi attivitajiet jistgħu jħallu anqas qligħ, dawn l-attivitajiet setgħu raġonevolment ġew trasferiti lil operatur li jkun jista' jieħu vantaġġ mill-ekonomiji ta' skala internazzjonali.

(254) It-tielet, rigward il-kapaċità attwali ta' operaturi esterni li jipprovdu s-servizzi kollha ta' ground handling, il-Kummissjoni tiċħad l-istqarrija li l-ebda l-operatur m'għandu r-riżorsi meħtieġa. Skont SEA, 84 fornitur huma awtorizzati joperaw f'Linate u Malpensa. Barra minn hekk, kif diġà ssemma, kien ċertament prattiku li parti mill-attivitajiet tiġi esternalizzata, aktar milli kollha kemm huma.

(255) Ir-raba', SEA ma urietx b'mod speċifiku li operatur estern ma kienx ikun kapaċi jissodisfa r-rekwiżiti tal-kwalità meqjusa bħala essenzjali biex il-mudell kummerċjali ta' jSEA ikun jista' jiffunzjona kif suppost. Il-Kummissjoni ma taqbilx mal-opinjoni li r-rekwiżit tal-kwalità ta' servizz imsemmi fid-Direttiva 96/67/KE u fil-leġiżlazzjoni Taljana jkun japplika f'dan il-kuntest.

(256) Dwar il-ġustifikazzjoni ekonomika ta' SEA, li għandha l-għan li turi l-inadegwatezza li jiġu esternalizzati ċerti servizzi ta' ground handling, minħabba li l-operatur tal-ajruport għandu r-responsabbiltà aħħarija li jiggarantixxi l-provvidiment kontinwu tas-servizzi f'każijiet ta' emerġenza jew avvenimenti mhux previsti, il-Kummissjoni għandha riżervi dwar diversi punti.

(257) L-ewwel nett, SEA ressqet kalkoli dubjużi biex issostni din it-teorija. Skont dawn, l-għadd ta' unitajiet ta' persunal f'ekwivalenti full-time (FTE) f'SEA Handling assenjati għall-ġestjoni tal-emerġenzi huwa f'livell għoli ħafna. Fl-2003, SEA tistma li ċ-ċifra kienet ta' mhux inqas minn 336 FTE, b'kost totali ta' EUR 9,9 miljun u ekwivalenti għal 8 % tal-FTEs' totali ta' SEA Handling. Huwa ċar li l-kost reali mġarrab minn SEA Handling kien ferm inqas, billi dawk il-membri tal-persunal kienu wkoll – jekk mhux primarjament – assenjati fuq kompiti oħra. Madankollu, biex jiġi kkalkulat il-kost totali li jkollha ġġor SEA bħala operatur tal-ajruport fl-2003 biex tkopri din l-attività, SEA ssuġġeriet li jiġi mmultiplikat l-għadd ta' FTEs assenjati għas-servizz kontinwu u l-ġestjoni tal-emerġenza b'fattur ta' 1,7, biex b'hekk intlaħqet il-konklużjoni li SEA kellha bżonn 569 ħaddiem fulltime li jiswew total ta' EUR 20,6 miljun. SEA kkonkludiet li d-differenza bejn dawn iż-żewġ ammonti (EUR 20,6 miljun u EUR 9,9 miljun) tirrappreżenta l-gwadann effettiv min-nuqqas ta' trasferiment tal-attivitajiet ta' SEA. Il-Kummissjoni tqis il-fattur ta' 1,7 bħala

arbitrarju, peress li ma ngħatat l-ebda ġustifikazzjoni, filwaqt li kienet SEA li kellha turi li dan il-kost ipotetiku kien ikkalkulat sew. Il-Kummissjoni tistma wkoll li l-għadd ta' FTEs użati biex jiġi kkalkulat il-kost totali li ġarrbet SEA mhu realistiku xejn.

(258) Il-Kummissjoni pjuttost tqis li l-istima tal-kosti imġarrba minn SEA Handling għandha tieħu f'kunsiderazzjoni l-kost reali li SEA Handling normalment titlob bħala ħlas minn SEA, kif ukoll stima iżjed realistika tal-għadd ta' FTEs ta' SEA Handling assenjati għal dmirijiet bħal dawn imsejsa fuq l-għadd medju ta' sitwazzjonijiet ta' emerġenza, avvenimenti mhux previsti u każijiet ta' servizz kontinwu li seħħew matul sena waħda.

(259) It-tieni, il-kalkolu ma jagħti l-ebda konsiderazzjoni għall-kosti sostanzjali mġarrba minn SEA bħala riżultat tal-kopertura tat-telf, li setgħu ġew evitati bl-esternalizzazzjoni ta' xi attivitajiet ta' ground handling, jew kollha kemm huma, lil operatur aktar kompetittiv. L-esternalizzazzjoni ta' xi attivitajiet ta' servizz kontinwu setgħet wasslet għal kosti potenzjalment ogħla għal SEA, minħabba s-sinerġiji li setgħu jinkisbu bħala riżultat tat-taħlita ta' dawk is-servizzi ma' attivitajiet interni oħra, iżda l-kisba totali minn esternalizzazzjoni bħal din kienet potenzjalment tkun pożittiva, b'mod li dan l-argument fih innifsu ma jurix li ma kien hemm l-ebda soluzzjoni disponibbli barra milli jiġi kopert it-telf ta' SEA Handling, kif issostni SEA fil-kummenti tagħha.

(260) […] kienet qed tippjana d-diżinvestiment minn SEA Handling fl-2010 wara d-dehubbing tal-Alitalia. Skont […], l-objettiv primarju ta' SEA kien li Malpensa jiġi żviluppat bħala hub ewlieni (p. […]) u li tiġi identifikata linja tal-ajru ġdida fi żmien ħames snin (p. […]). Id-diżinvestiment minn SEA Handling kien kruċjali għall-kisba ta' dan l-objettiv, u kienu jirrappreżenta pass importanti fir-riorganizzazzjoni ta' SEA sabiex titqiegħed fost l-operaturi tat-trasport bl-ajru l-aktar profitabbli (p. […]). SEA nnifisha għalhekk ma rat l-ebda ħtieġa li żżomm lil SEA Handling fil-grupp, la biex topera l-ajruport ta' Malpensa u lanqas bħala hub jew biex ittejjeb is-sitwazzjoni finanzjarja ġenerali ta' SEA.

(261) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li filwaqt li jidher li SEA għamlet sforzi biex tistabbilixxi alleanza ma' sieħeb strateġiku kapaċi li jħalli impatt sinifikanti biex SEA Handling terġa' tagħmel profitt, l-esternalizzazzjoni sħiħa jew parzjali tal-attivitajiet tagħha lil operaturi esterni kienet tkun għażla ekonomikament vantaġġuża li investitur privat kien bilfors jikkunsidra, u, jekk xieraq, iwettaqha, aktar milli jkompli jħallas telf operattiv kbir għal ħafna snin. Madankollu, l-ebda wieħed mid-dokumenti ppreżentati ma juri li kien hemm xi riflessjoni dwar il-futur ta' SEA Handling matul il-perjodu kollu inkwistjoni.

L-għażla tal-mudell kummerċjali tal-grupp SEA

(262) L-awtoritajiet Taljani għamlu d-dikjarazzjoni ġenerali li d-deċiżjoni ta' SEA li topera sistema ta' ajruport ta' hub tirrekjedi li dawn is-servizzi jiġu forniti direttament mill-operatur tal-ajruport, iżda dan l-argument ma jidhirx li huwa sostnut minn analiżi maħsuba biex jiġi ddeterminat għaliex, meta kkonfrontat mad-dħul potenzjali mill-eżistenza tal-hub, kien ekonomikament vantaġġuż għal SEA li tikkumpensa madwar EUR 360 miljun f'telf. Apparti l-istqarrijiet ġenerali, l-awtoritajiet Taljani ma ppreżentawx dokument wieħed li juri kif dik l-għażla saret.

(263) B'mod aktar speċifiku, fir-rigward tal-argument li l-kopertura tat-telf ta' SEA Handling kienet tipprovdi l-bażi possibbli l-aktar effiċjenti għal mudell ta' hub magħżul minn SEA, minħabba n-natura kumplimentari tal-attivitajiet ta' groundhandling u ta' ġestjoni tal-ajruport, il-Kummissjoni tosserva li, mingħajr ma tiġġudika kemm kienu għaqlija d-deċiżjonijiet li ħa l-grupp SEA, din ir-restrizzjoni fuq l-istrateġija ta' SEA Handling (minbarra li hija f'kontradizzjoni mal-osservazzjoni li l-ajruporti/hubs fl-Ewropa li jiksbu l-aqwa riżultati ttrasferew is-servizzi tagħhom ta' groundhandling, u permezz tal-pjani ta' negozju msemmija fil-paragrafi 281-282 u 283-286 ([57])) hija essenzjalment ibbażata biss fuq il-preżunzjoni li l-ebda operatur estern ma jkun kapaċi jipprovdi kwalità suffiċjenti. SEA ma kkjarifikatx il-livell ta' kwalità li hija titlob, jew l-impatt li livell insuffiċjenti ta' kwalità seta' kellu fuq il-funzjonament tal-ajruport u l-introjti tiegħu. Dan huwa saħansitra aktar sorprendenti meta wieħed jikkunsidra dak li ssostni SEA li l-provvediment inadegwat ta' servizzi ta' groundhandling minn partijiet esterni kien ikun ta' dannu għar-reputazzjoni ta' SEA bħala operatur tal-ajruport, fatt li seta' jiġi faċilment ikkonfermat minn studju tas-suq (paragrafu 106 tal-ittra ta' SEA Handling tal-21 ta' Marzu 2011). Minħabba n-nuqqas ta' valutazzjoni ċara tad-dannu li seta' ġie kkawżat lill-immaġini jew ir-reputazzjoni ta'SEA kieku s-servizzi ta' groundhandling, totalment jew parzjalment, kienu ingħataw lil sottokuntrattur, il-Kummissjoni ma tistax taċċetta l-argument li l-imġiba ta' SEA – li b'mod sistematiku tkopri telf ta' SEA Handling – kienet ekonomikament razzjonali u meħtieġ sabiex jiġi evitat dannu bħal dan. Barra minn hekk, biex ikun applikat l-Artikolu 15 tad-Direttiva 96/67/KE, Stat Membru jista' jimponi regoli ta' imġiba fuq il-fornituri ta' servizzi ta' groundhandling sabiex jiżgura t-tħaddim kif imiss tal-ajruport (fejn xieraq fuq proposta mill-ajruport), anki jekk dawk il-fornituri ikunu ġejjin minn barra l-ajruport. Fi kwalunkwe każ, la SEA u lanqas l-Italja ma pprovdew xi prova konkreta li l-mudell ta' hub ma setax jiġi implimentati permezz ta' esternalizzazzjoni totali jew parzjali tas-servizzi ta' groundhandling.

([57]) Pjan strateġiku 2007-2012, p. 5, u l-pjan strateġiku 2009-2016, p. 9.

(264) Pjuttost, […] tikkonferma l-intenzjoni ta' SEA li ma tagħmilx aktar investiment f'SEA Handling, peress li l-investiment tagħha huwa meqjus bħala possediment mhux strateġiku għall-iskop biex jiġi żgurat li Malpensa jerġa' lura għal status ta' hub wara d-dehubbing tal-Alitalia.

Ir-ristrutturar ta' SEA Handling u l-għanijiet ta' SEA

(265) L-awtoritajiet Taljani jiċċitaw is-sentenza *ENI-Lanerossi* fejn hemm dikjarat li azzjonist privat jista' raġonevolment jipprovdi l-kapital meħtieġ biex jiżgura s-sopravivenza ta' impriża li jkollha diffikultajiet temporanji, iżda li tkun kapaċi terġa' tibda tagħmel il-qligħ, possibilment wara riorganizzazzjoni. Għalhekk għandu jiġi aċċettat li kumpanija possedenti tista' wkoll, għal perjodu limitat, iġorr it-telf ta' waħda mis-sussidjarji tagħha sabiex din tal-aħħar tkun tista' ttemm l-operazzjonijiet tagħha bl-aħjar kondizzjonijiet possibbli. Tali deċiżjonijiet jistgħu jkunu mmotivati mhux biss mill-probabbiltà ta' qligħ materjali indirett iżda wkoll minn konsiderazzjonijiet oħra, bħal xewqa li tithares l-immaġini tal-grupp jew li tingħata direzzjoni ġdida lill-attivitajiet tiegħu. Madankollu, meta l-injezzjonijiet ta' kapital minn investitur pubbliku ma jkunu jinkludu ebda perspettiva ta' qligħ, anke għat-tul, provvisti bħal dawn ta' kapital iridu jitqiesu bħala għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 92 tat-Trattat, u l-kompatibbiltà tagħhom mas-suq komuni trid tiġi evalwata fuq il-bażi biss tal-kriterji stabbiliti f'dik id-dispożizzjoni ([58]).

(266) L-awtoritajiet Taljani ressqu l-argument b'mod partikolari li l-Kummissjoni għandha tivvaluta deċiżjonijiet ta' kopertura tat-telf ta' kumpanija sussidjarja fuq il-bażi mhux biss tal-probabbiltà ta' qligħ immedjat, iżda fuq kunsiderazzjonijiet oħra li jistgħu jiġġustifikaw il-kopertura tat-telf ta' sussidjarja li tkun kapaċi terġa' tagħmel qligħ wara proċess ta' ristrutturar.

(267) SEA ssostni li t-tpattija tat-telf ta' SEA Handling hija ġġustifikata, l-ewwel, bil-preżenza ta' pjan strateġiku u ta' programm ta' ristrutturar bi prospetti tajbin ta' profitabbiltà għat-tul, u, it-tieni, minn kunsiderazzjonijiet oħra minbarra s-sempliċi profitt finanzjarju.

(268) Fir-rigward tal-ewwel argument, il-Kummissjoni tqis li l-pjanijiet ta' negozju għal SEA Handling li ngħatawlha mhumiex dettaljati biżżejjed biex jiġġustifikaw deċiżjoni bħal din minn investitur privat f'ekonomija tas-suq. B'mod aktar speċifiku, il-pjanijiet mhumiex il-pjanijiet ta' "irkupru" li investitur privat prudenti jkun jeħtieġ qabel ma jidħol għal tali injezzjonijiet sostanzjali fil-kapital ta' kumpanija li tkun f'diffikultajiet ekonomiċi minn mindu twaqqfet. Il-pjanijiet mhumiex ibbażati fuq eżerċizzju ta' awditjar fil-fond tal-kawżi tad-diffikultajiet u tal-miżuri meħtieġa biex jiġu riżolti. Mhumiex ibbażati fuq tbassir realistiku dwar l-iżvilupp tal-attività ta' SEA Handling attività jew tas-settur, u lanqas ma jinkludu analiżi ta' xenarji alternattivi, li investitur privat diliġenti kien jistenna f'sitwazzjoni simili.

Il-pjan ta' negozju konsolidat 2002-2006

(269) Speċifikament, il-pjan ta' negozju konsolidat 2002-2006 approvat fl-2001 kien jipprevedi li SEA Handling terġa' tibda tagħmel qligħ sal-2005. Iżda dak il-pjan kien ikopri t-totalità tal-attivitajiet ta' SEA, u ma kienx jinkludi deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri li SEA kellha tieħu sabiex tiggarantixxi l-profittabilità ta' SEA Handling.

(270) Il-pjan jelenka l-miżuri li għandhom jiġu implimentati sabiex titjieb il-produttività tal-forza lavorattiva b'20 % mill-2006 (p. 17), iżda ma jevalwax l-effett ta' tali żieda fil-produttività fuq il-prestazzjoni finanzjarja globali tal-kumpanija. Il-Kummissjoni tqis li l-pjan ma jistax jitqies bħala bbażat fuq ipoteżijiet kredibbli, peress li ma jinkludix xi miżuri speċifiċi biex jiġu indirizzati l-kawżi strutturali ta' telf kroniku fil-ground handling, jiġifieri l-kosti lavorattivi eċċessivi (p. 23). Għall-kuntrarju, id-dokument jipprovdi għal żieda fil-kosti lavorattivi fil-ground handling f'dak il-perjodu (Anness 3, p. 13). Jipprevedi wkoll żieda fil-qligħ ta' 37 % fil-introjti mis-servizzi ta' ground handling (p. 30) mingħajr ma jagħti l-ebda ġustifikazzjoni realistika, b'mod partikolari meta wieħed iqis il-preżenza ta' operaturi oħra ta' ground handling fl-ajruporti ta' Milan ajruporti u l-kompetizzjoni dejjem tikber fis-settur. Il-Kummissjoni tosserva li fir-rapport u l-kontijiet tagħha fil-31 ta' Diċembru 2003, SEA rrikonoxxiet li s-sehem tas-suq ta' SEA Handling kien waqa' b'riżultat tal-kompetizzjoni.

(271) Kif il-Kummissjoni osservat fil-paragrafi 82-85 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, il-prestazzjoni ekonomika ta' SEA Handling fuq il-bażi tal-pjan ta' negozju konsolidat 2002-2006 u l-pjan ta' negozju 2003-2007 ma kinitx sodisfaċenti.

Il-pjan ta' negozju 2003-2007

(272) Id-deċizjoni tal-ftuħ talbet b'mod ċar lill-awtoritajiet Taljani biex jissottomettu "l-pjan tan-negozju tal-2002 għal SEA Handling, ma' kwalunkwe emendi sussegwenti, jew kwalunkwe dokument li jikkonċerna l-istrateġija u r-ritorn għall-profitabbiltà ta' SEA Handling". Fl-osservazzjonijiet tagħhom l-awtoritajiet Taljani inizjalment ma rreaġixxewx. Bħala parti interessata, SEA finalment issottomettiet dokument intitolat "Piano d'impresa 2003-2007 di SEA Handling" (Pjan ta' negozju 2003-2007 għal SEA Handling). Mit-titolu u l-forma tiegħu, madankollu, dan id-dokument huwa aktar preżentazzjoni tal-pjan ta' negozju diġà msemmi li jiddeskrivi b'mod ġenerali l-ipoteżijiet fundamentali ewlenin

([58]) Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C303/88 l-*Italja vs il-Kummissjoni* [1991] Ġabra I1433, paragrafi 21 u 22.

għar-ritorn lejn il-profittabilità mbassar fil-previżjonijiet għall-2005 tal-kumpanija. Il-Kummissjoni tqis li fis-sustanza din il-preżentazzjoni tirriproduċi l-politika għal SEA Handling stabbilita fil-livell tal-grupp SEA fil-pjan ta' negozju konsolidat ta' SEA għall-2002-2006, iżda ma tispjegax bi preċiżjoni suffiċjenti l-miżuri biex tiġi żgurata l-profittabilità li investitur privat loġikament kien jistenna.

(273) Il-pjan ta' negozju 2003-2007 jiddeskrivi sitwazzjoni li hija kritika ħafna għal SEA Handling (kosti lavorattivi eċċessivi, żbilanċi organizzattivi sostanzjali, innovazzjoni teknoloġika mhux suffiċjenti u nuqqas li jittieħed vantaġġ minn ċerti elementi potenzjali ta' introjtu, p. 1), li tista' tirriżulta f'telf mis-sehem tas-suq u li dwar dan SEA Handling kienet taf tajjeb (p. 15); iżda l-miżuri għat-tnaqqis tal-kosti lavorattivi huma essenzjalment limitati għal noti qosra dwar politika' ta' inċentivar għall-irtirar kmieni, żieda fil-persunal temporanju u tnaqqis tas-sahra. SEA stmat li dan inaqqas il-kosti għall-persunal bi 3,1 % bejn l-2003 u l-2007.

(274) Skont l-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Taljani, il-kosti lavorattivi kienu jammontaw għal 103,7 % tal-fatturat ta' SEA Handling fl-2002, u għal 94,9 % fl-2003, filwaqt li ċ-ċifra korrispondenti għal operaturi indipendenti kienet ta' anqas minn 70 % bħala medja; iżda SEA Handling stabbiliet għaliha nnifisha l-mira li tilħaq biss iċ-ċifra ta' madwar 75 % sal-2005 u li żżomm ma' dak il-livell minn hemm 'il quddiem.

(275) Barra minn hekk, SEA Handling kienet qed tipprevedi li dan it-titjib ikun jista' jseħħ primarjament permezz ta' żieda ta' 25 % fil-fatturat bejn l-2003 u l-2007 (pp. 5 u 6 tal-pjan ta' negozju), u mhux minn tnaqqis fil-kosti tal-persunal, li kien stmat li jkun biss madwar - 3,1 % bejn l-2003 u l-2007 (b'żieda żgħira fil-kosti lavorattivi fil-perijodu 2004-2007).

(276) Il-Kummissjoni tqis li, meta wieħed jikkunsidra l-iskala ta' ristrutturar meħtieġ, investitur privat kien jiffoka l-isforzi tiegħu biex jerġa' jikseb il-profitabilita tal-intrapriża bis-saħħa ta' miżuri interni li fuqhom ikollu l-aktar kontroll, essenzjalment relatati ma' tnaqqis fil-kosti lavorattivi, li f'dak iż-żmien kienu ogħla mill-fatturat, aktar milli jantiċipa żieda fil-prezzijiet u d-domanda, fatturi li fuqhom SEA Handling kellha ħafna anqas kontroll.

(277) Il-Kummissjoni tqis ukoll li l-kuntratt iffirmat mal-Alitalia għall-perjodu 2001-2005 kien jipprevedi żieda ta' 7 % fil-prezzijiet fl-2004 u fl-2005, żieda li aktar tard deher li kienet eċċessiva u li ġiet segwita bi tnaqqis fl-2006 u l-2007 fuq l-isfond ta' tnaqqis fil-prezzijiet minħabba ambjent aktar kompetittiv. Minħabba li seta' kien mistenni li l-liberalizzazzjoni tas-settur twassal fl-aħħar mill-aħħar għal tnaqqis fil-prezzijiet, il-Kummissjoni tqis li SEA ma tistax b'mod raġonevoli tippretendi li tnaqqis bħal dan kien "avveniment negattiv mhux prevedibbli". Il-pjan ta' negozju 2003-2007 għalhekk ma kienx ibbażat fuq prospetti realistiċi. Barra minn hekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li investitur privat kien jantiċipa l-bidla fl-ambjent kompetittiv li ġġib magħha l-liberalizzazzjoni tas-settur, u ma kienx jimbarka fuq strateġija li tagħmel ir-ritorn lejn il-profittabilità jiddependi primarjament fuq żieda fil-fatturat.

(278) Il-Kummissjoni għalhekk tikkunsidra li l-kisba tal-objettiv ta' ritorn għall-vijabbiltà sal-2005 ma kinetx realistika jekk l-uniċi miżuri meħuda kienu dawk meqjusa bħala meħtieġa minn SEA skont l-indikazzjonijiet fil-pjan ta' negjozju 2003-2007 u l-pjan ta' negozju konsolidat 2002-2006.

(279) Bi tweġiba għat-talba tal-Kummissjoni tal-11 ta' Lulju 2011, l-awtoritajiet Taljani ma setgħux jipprovdu l-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA Handling li kienet approvat il-miżuri deskritti fil-pjan ta' negozju ta' SEA Handling. Minflok, l-awtoritajiet Taljani baghtu lill-Kummissjoni l-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA li saret fit-23 ta' Lulju 2003, li fiha kien ġie approvat pjan ta' negozju konsolidat għall-grupp SEA. F'dik l-okkażjoni, skont l-estratt tal-minuti ipprovvdut, il-pjan ta' negozju 2003-2007 għal SEA Handling ġie biss ippreżentat biss, u konsegwentement ma ġiex approvat.

(280) Fir-rigward tal-possibilità ta' emenda għall-pjan inizjali ta' negozju, jew l-abbozzar ta' pjan ta' negozju sussegwenti, il-Kummissjoni tikkonkludi, fuq il-bażi tal-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Taljani bi tweġiba għat-talba tagħha tal-11 ta' Lulju 2011, li wara din l-okkazjoni, il-bżonn ta' programm ta' rkupru ġdid ġie diskuss biss waqt il-laqgħa tal-bord tad-diretturi fil-21 ta' Diċembru 2006, meta kien ġie deċiż li l-president kellu pjan iddettaljat ta' ristrutturar. F'dik l-okkażjoni ma kien issemma xejn dwar pjan ta' ristrutturar li kien qed jiġi implimentat fil-mument.

Il-pjan strateġiku 2007-2012

(281) L-istrateġija ppjanata minn SEA ġiet sussegwentement imfissra f'dokument abbozzat minn konsulent estern li ġie ppreżentat fil-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA Handling fil-31 ta' Mejju 2007. Dan id-dokument, imsejjaħ "Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007-2012 del gruppo SEA – 11 maggio 2007" (Sommarju Eżekuttiv: Linji gwida għall-pjan strateġiku tal-grupp SEA 2007-2012 il-11 ta' Mejju 2007), huwa preżentazzjoni esterna tax-xenarji possibbli ta' żvilupp għall-grupp SEA, u jagħti biss deskrizzjoni fil-qosor tas-sitwazzjoni ta' SEA Handling, biss fuq żewġ paġni (pp. 8 u 12), sempliċement billi jindika l-ħtieġa assoluta biex terġa' tinkiseb il-

profittabilità sal-2012. Ma jissemmew l-ebda miżuri speċifiċi biex il-kumpanija terġa' tibda tagħmel il-qligħ. Il-Kummissjoni għalhekk tikkontesta l-istqarrija tal-awtoritajiet Taljani li dan id-dokument jippreżenta l-istrateġija tal-grupp SEA għal 2007-2012 fi tliet fażijiet. L-unika miżura strateġiku diskussa waqt il-laqgħa kienet ir-riorganizzazzjoni tal-mudell ta' produzzjoni b'indikazzjoni qasira ta' ċerti miżuri ta' rkupru.

(282) Barra minn hekk, kif diġà ġie enfasizzat, il-pjan jikkonferma li operaturi li mhumiex vertikalment integrati jipprovdu servizzi li huma aħjar f'termini ekonomiċi minn dawk tal-operaturi tal-ajruporti li żammew kontroll fuq l-operaturi ta' ground handling.

Il-pjan strateġiku 2009-2016

(283) Skont l-awtoritajiet Taljani, meta l-Alitalia wettqet dehubbing tal-ajruport ta' Malpensa fl-2007, SEA kkunsidrat li twarrab il-mudell ta' hub minħabba li t-trasportatur li fuqu l-mudell kien ibbażat ma baqax juża l-ajruport. Konsegwentement, tfassal pjan strateġiku ġdid minn konsulent estern ("Piano strategico 2009-2016") li ġie ppreżentat lill-bord tad-diretturi ta' SEA, li approvah-15 ta' Lulju 2008. Dan id-dokument juri l-istess karatteristiċi bħal dak ta' qablu, li ma jagħti ebda dettalji ta' miżuri relatati mal-irkupru ppjanat ta' SEA Handling ħlief għal deskrizzjoni qasira ta' aspetti li jirrigwardaw reviżjoni kuntrattwali u titjib maniġerjali u wkoll proċeduri ta' emerġenza bħalma huwa l-fond straordinarju għas-sensji *(cassa integrazione)*.

(284) Kuntrarjament għall-affermazzjonijiet tal-awtoritajiet Taljani, l-objettiv primarju ta' SEA skont dan il-pjan huwa li Malpensa jiġi żviluppat bħala hub ewlieni billi jiġi identifikat trasportatur ġdid "fi żmien ħames snin"" (p. 5). Skont il-pjan ta' diżinvestiment ta' SEA Handling, huwa essenzjali dan l-objettiv jinkiseb sal-2010 (pp. 12, 35 u 37). Il-Kummissjoni tosserva li l-pjan ma fih l-ebda referenza għall-mudell ta' hub virtwali, u lanqas ma jgħid li l-istrateġija ta' żvilupp hija bbażata fuq mudell ġdid ta' negozju u neċessarjament tinvolvi l-integrazzjoni vertikali ta' SEA Handling. Il-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA Handling fit-13 ta' Ġunju 2008 bl-istess mod tikkonferma li l-objettiv ta' SEA f'dak iż-żmien ma kinitx li ssir hub vitwali, iżda li tattira trasportatur ġdid ta' hub. Il-minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' SEA tal-15 ta' Lulju 2008 jiddeskrivu wkoll id-diżinvestiment minn SEA Handling sal-2010 bħala fattur ewlieni fis-sostenibbiltà tal-pjan.

(285) Il-Kummissjoni tosserva wkoll li d-dokument "VIA Milano", ippreżentat mill-awtoritajiet Taljani fit-28 ta' Ġunju 2012, jinkludi deskrizzjoni tal-mudell ta' hub virtwali. Id-dokument jissuġġerixxi li SEA kienet qed issegwi din l-istrateġija mill-2011. Iżda lanqas hawn m'hemm xi suġġeriment li l-mudell ta' hub virtwali jirrekjedi l-integrazzjoni vertikali tal-operaturi tal-ajruport u tal-ground handling.

(286) Il-pjan jikkonferma li mill-2001 'l quddiem l-operaturi tal-ajruporti ewlenin tal-Ewropa ftit ftit abbandunaw is-suq tal-ground handling, bir-riżultat li fih daħlu operaturi indipendenti ġodda (p. 28).

Il-pjan ta' negozju 2011-2013

(287) Fl-aħħar nett, SEA tistqarr li fis-27 ta' Ġunju 2011 il-bord tad-diretturi tagħha approva dokument bit-titlu "Piano d'impresa di SEA 2011-2013" (Pjan ta' negozju 2011-2013 ta' SEA), li fost affarijiet oħra enfasizza "il-ħtieġa li titkompla l-istrateġija ta' titjib fl-effiċjenza tal-ground handling". Il-Kummissjoni tosserva, madankollu, li dan id-dokument fih biss projezzjonijiet finanzjarji, u ma jsemmi ebda miżura speċifika b'referenza għal SEA Handling.

(288) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li l-pjan ta' negozju jindika li l-imposti relatati mal-kosti lavorattivi mġarrba minn SEA Handling kienu baqgħu prattikament l-istess mill-2009 (ara t-tabella dwar il-kosti lavorattivi).

(289) Il-Kummissjoni tikkonkludi, għalhekk, li l-awtoritajiet Taljani ma kinunx kapaċi jipprovdulha pjani ta' negozju biżżejjed dettaljati għal SEA Handling, u lanqas kwalunkwe dokumenti oħra li jistgħu jiddeskrivu l-istrateġija ta' ristrutturar u l-implimentazzjoni tagħha matul il-perjodu in kwistjoni, u ħafna anqas ma pprovdew xi dokumenti li jistgħu juru li din l-istrateġija kienet mill-bidu tipprevedi n-neċessità jew il-possibbiltà li jiġi koperti it-telf ta' SEA Handling għal perjodu ddikjarat u għal ammonti ddikjarati. Il-Kummissjoni għalhekk tqis li l-awtoritajiet Taljani ma kinux kapaċi jipproduċu evidenza konkreta ta' strateġija ta' ristrutturar għal SEA Handling li f'għajnejn investitur privat prudenti tiġġustifika l-kopertura temporanju tat-telf tagħha bil-ħsieb li tirritornaha lejn il-profittabilità. Dan huwa sorprendenti fil-każ preżenti peress li operatur privat, li jħares lejn kumpanija li kienet qed takkumula t-telf sa minn mindu twaqqfet xi snin ilu, kien jitlob għal verifika fil-fond u għal miżuri preċiżi li għandhom jittieħdu qabel ma jinvesti riżorsi fil-kumpanija.

(290) Il-Kummissjoni ma tistax taċċetta l-argument ta' SEA Handling li l-fatt li SEA Handling kienet kważi laħqet il-punt ta' ekwilibriju fl-2011/2012 huwa turija tar-razzjonalità tal-istrateġija ta' SEA li tkopri t-telf ta' SEA Handling tul il-perjodu kollu, biex b'hekk turi li l-injezzjonijiet tal-kapital issodisfaw it-test tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq. Minħabba li t-telf ta' SEA Handling kien kopert kontinwament għal kważi għaxar snin, mhuwiex sorprendenti li SEA Handling finalment irritornat għall-profittabilità. Kwalunkwe impriża li tkun irċeviet l-istess appoġġ finanzjarju se tkun kapaċi terġa' tagħmel il-qligħ permezz ta' miżuri ta' ristrutturar limitati. Iżda din il-prospettiva ma tkunux biżżejjed biex tissodisfa investitur privat, li jitlob mill-inqas projezzjoni li turi li l-qligħ mistenni mill-istrateġija ta' kopertura tat-telf fuq perjodu medju u twil – f'termini ta' dividendi, żieda fil-valur tal-ishma, prevenzjoni ta' dannu lill-immaġini, eċċ – tkun waħda li tiżboq il-kapital injettat biex ikun ikkumpensat telf ta' din ix-xorta. Il-Kummissjoni tosserva li l-ebda pjan ta' negozju ppreżentat mill-Italja ma jipprovdi tbassir li jipprova juri li l-istrateġija ta' kopertura tat-telf tul perjodu daqstant twil tkun ekonomikament aktar vantaġġuż għal SEA milli diżinvestiment minn SEA Handling, jew li jipprova jnaqqas il-perjodu ta' ristrutturar bil-għan li terġa' tinkiseb il-profittabilità fi żmien raġonevoli u biex jiġi mminimizzat it-telf.

(291) Minħabba t-telf ripetut ta' SEA Handling kull sena matul il-perjodu ta' referenza, il-Kummissjoni tqis li SEA Handling kienet qed tagħmel it-telf għal perjodu li kien twil wisq biex jitqies bħala "perjodu limitat" skont it-tifsira tas-sentenza *ENILanerossi* ([59]). SEA Handling ilha tagħmel it-telf minn mindu twaqqfet fl-2002, u fl-aqwa xenarju tista' tibda tagħmel il-qligħ mhux qabel l-2012, skont it-tbassir ta' SEA fl-2011. Id-deċiżjonijiet sabiex jiġi koperti it-telf ittieħdu sena b'sena, u t-telf annwali ripetut ma wassalx għal bidla fl-istrateġija ta' SEA jew għal xi miżuri ta' ristrutturar aktar radikali.

(292) Fir-rigward tat-tieni argument, dwar kunsiderazzjonijiet oħra minbarra s-sempliċi profitt finanzjarju, il-Kummissjoni, għar-raġunijiet diġà msemmija qabel, tikkontesta l-preokkupazzjonijiet iċċitati mnn SEA rigward il-livell ta' kwalità allegatament mhux suffiċjenti li fornitur estern kien ikun kapaċi jipprovdi, ħaġa li, skont l-argument, kien ikollha impatt negattiv fuq l-iżvilupp u l-prestazzjoni ġenerali ta' SEA u setgħet tesponi lil SEA għal responsabbiltà minħabba xi ħsara.

(293) Kif diġà ġie osservat, il-Kummissjoni tqis li l-awtoritajiet Taljani u SEA ma pprovdewx dettalji dwar il-ħsara potenzjali għall-immaġini ta' SEA jew il-ħsara li l-passiġġieri setgħu jsofru. Huma ma kkwantifikawx dawn id-danni lanqas wara d-deċiżjoni tal-ftuħ. Madankollu SEA rrikonoxxiet li tali telf seta' faċilment jiġi kkonfermat minn studju tas-suq. Il-Kummissjoni hija tal-fehma, għalhekk, li n-nuqqas ta' kwalunkwe evalwazzjoni tad-dannu għall-immaġini ta' SEA, jew tar-responsabbiltajiet tagħha, jew tal-prospetti ta' redditu indirett fuq perjodu twil, huwa partikolarment dannuż għal kwalunkwe tentattiv biex jintwera li l-miżuri huma kompatibbli mat-test tal-investitur privat prudenti meta wieħed iqis l-iskala tal-injezzjonijiet ta' kapital involuti. Azzjonist prudenti kien jagħmel evalwazzjoni ekonomika ta' dawn ir-riskji u l-prospetti qabel ma jħallas total ta' EUR 359,644 miljun ([60]).

(294) Tressaq l-argumentat li l-għan li jiġu mmassimizzati l-profitti fit-tul tal-grupp SEA għandu jipprevali fuq il-profittabilità finanzjarja ta' SEA Handling, iżda dan jinjora l-fatt li kieku SEA ma kopritx b'mod sistematiku t-telf tas-sussidjarja tagħha, il-profitti tagħha kienu jkunu ħafna akbar. Barra minn hekk, l-awtoritajiet Taljani ma ppreżentaw l-ebda evidenza li tista' turi li, għat-tul, SEA kienet tikseb profittabilità akbar billi ssegwi l-istrateġija tagħha li tkopri t-telf, pjuttosti milli billi tieħu miżuri aktar drastiċi ta' ristrutturar jew l-esternalizzazzjoni totali jew parzjali tas-servizzi tagħha ta' ground handling.

(295) Skont it-termini użati fis-sentenza *ENI-Lanerossi*, il-Kummissjoni tqis li SEA Handling ma kinitx qed "tesperjenza diffikultajiet temporanji" iżda kellha problema strutturali serja, u li t-telf tagħha ma kienx kopert minn SEA għal "perjodu limitat". Barra minn hekk, kieku t-telf ġie kopert "sabiex [is-sussidjarja] setgħet tagħlaq l-operazzjonijiet tagħha taħt l-aħjar kondizzjonijiet possibbli", għandu jiġi osservat li mill-2001 SEA inizjat biss żewġ proċeduri ta' offerti kompetittivi, jew tal-anqas li l-kundizzjonijiet ottimali ma nkisbux fi żmien raġonevoli. Fi kwalunkwe każ, dak l-objettiv ma jistax minnu nnifisu juri li l-miżuri jikkonformaw mat-test tal-investitur privat prudenti.

(296) Bħala konklużjoni, il-Kummissjoni ssib li l-pjani ta' negozju ppreżentati lilha mhumiex ibbażati fuq tbassir realistiku tal-iżvilupp tan-negozju ta' SEA Handling jew tas-settur, u ma jipprovdux l-analiżi ta' xenarji alternattivi li investitur privat diliġenti kien jippretendi f'sitwazzjoni simili.

([59]) Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C303/88 *l-Italja v il-Kummissjoni* [1991] Ġabra I1433, paragrafu 21.
([60]) Ara s-sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T565/08 *Corsica Ferries v Il-Kummissjoni*, paragrafi 101-108.

Il-prestazzjoni ekonomika ta' SEA Handling

(297) Filwaqt li l-prestazzjoni ekonomika ta' SEA Handling wara d-deċiżjoni biex jiġi kopert it-telf tagħha għal sena partikolari ma tippermettix li jsir ġudizzju f'dak li għandu x'jaqsam mal-konformità mat-test tal-investitur privat, ir-riżultati tagħha qabel tali deċiżjoni, u partikolarment id-direzzjoni li lejha kienu sejrin, jikkjarifikaw fil-fatt il-kuntest fattwali li fih ittieħdet id-deċiżjoni. Il-korrelazzjoni bejn il-miżuri ta' ristrutturar applikati lil SEA Handling u r-riżultati li pproduċew matul il-perjodu in kwistjoni neċessarjament kien ikollha mill-inqas influwenza fuq deċiżjoni minn investitur privat dwar jekk għandux ikompli, jew le, ikopri t-telf tal-kumpanija. Għalhekk jeħtieġ li jiġu analizzati f'dan il-kuntest.

(298) L-awtoritajiet Taljani u SEA jirrikonoxxu b'mod impliċitu dan il-prinċipju meta jgħidu li l-progressjoni pożittiva tar-riżultati ekonomiċi ewlenin ta' SEA Handling matul il-perjodu 2003-2004 kienu, fl-opinjoni tagħhom, inkoraġġanti, u juru li kien possibbli li jkun hemm ritorn għall-profittabilità. Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, madankollu, il-Kummissjoni osservat li, bejn l-2003 u l-2005, it-telf tal-kumpanija baqa' aktar minn EUR 40 miljun; il-marġni gross operattiv tagħha baqa' negattiv; il-kosti lavorattivi għal kull unità żdiedu b' 7,6 %; il-kosti totali naqsu biss b'madwar 3 %; u l-introjtu żdied b'madwar 4,5 %.

(299) Jekk wieħed iwarrab il-valutazzjoni negattiva tal-Kummissjoni tal-livell ta' preċiżjoni tal-pjanijiet ta' ristrutturar sottomessi mill-awtoritajiet Taljani, ta' min jinnota li l-indikaturi ta' żvilupp ekonomiku b'saħħtu rreġistrati matul il-perjodu, partikolarment dawk relatati essenzjalment mal-miżuri interni adottati u mhux ibbażat fuq fatturi esterni, li fuqhom il-kumpanija ma kellha l-ebda influwenza, jippermettu li ssir evalwazzjoni diretta tal-iskala tal-miżuri ta' ristrutturar li fil-fatt ġew implimentati. Dan huwa l-każ, pereżempju, ta' tnaqqis osservat fil-kosti għall-persunal li jirriżulta minn żieda fil-produttività, tnaqqis fil-kosti lavorattivi għal kull unità u tnaqqis fl-ammont ta' impjegati.

(300) Min-naħa l-oħra, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-indikaturi tal-kwalità, bħal bidliet fil-ħinijiet ta' stennija għal bagalji li jaslu u l-puntwalità tas-sejħiet għat-tluq ġestiti minn SEA, filwaqt li huma utli għall-evalwazzjoni tal-kompetittività tas-servizzi offruti, ma jistgħux jintużaw biex jiġġudikaw l-iskala tal-miżuri ta' ristrutturar.

(301) Rigward ir-riżultati ekonomiċi attwalment miksuba, il-Kummissjoni tirreferi għall-analiżi tal-grafiċi u t-tabelli fit-Taqsima 2.4.

(302) Il-Kummissjoni tiġbed l-attenzjoni li skont id-dejta murija fit-Tabella 3 kien osservat tkabbir fil-produzzjoni ta' 22 % bejn l-2004 u l-2010. SEA stqarret li dan it-titjib kien ir-riżultat ta' użu aħjar u aktar flessibbli tar-riżorsi umani, l-esternalizzazzjoni ta' servizzi bi produttività baxxa (pereż. it-tindif tal-kabini), u superviżjoni aħjar tal-persunal (b'mod partikolari permezz ta' tnaqqis tar-rata ta' assenza).

(303) SEA ssostni li SEA Handling ma laħqitx il-mira li tikseb il-profittabilità sal-2005 jew mhux iktar tard mill-2007 l-aktar minħabba telf ta' introjtu, li jirriżulta b'mod partikolari minn tnaqqis fil-prezzijiet, inklużi dawk imħallsa mill-Alitalia mill-2006 'l quddiem u miż-żieda fil-kosti lavorattivi għal kull unità. Fl-aħħar nett, SEA tiddikjara li l-livell aktar baxx milli mistenni ta' traffiku kellu riperkussjonijiet fuq l-introjtu bejn l-2002 u l-2007.

(304) Rigward il-kosti lavorattivi, il-Kummissjoni tosserva li l-kosti lavorattivi għal kull unità żdiedu bi kważi 10 % bejn l-2003 u l-2010. SEA ssostni li l-kapaċità tagħha biex tikseb tnaqqis sinifikanti għall-kosti operattivi tagħha kienet limitata. Hija tgħid li l-qawwa tal-unjons f'negozjati għal ftehimiet kollettivi, u r-rwol politiku tagħhom fl-Italja rrestrinġew il-possibilità tagħha ta' manuvrar fuq perjodu qasir. It-tnaqqis fl-għadd tal-persunal kien sostanzjali, iżda ma kienx biżżejjed biex jikkumpensa għaż-żieda fil-kosti lavorattivi għal kull unità qabel l-2008, u lanqas biex jitnaqqsu l-kosti lavorattivi b'mod sinifikanti (- 38 % bejn l-2008 u l-2010). Il-Kummissjoni tieħu nota hawnhekk tal-minuti tal-bord tad-diretturi laqgħa tal-21 ta' Diċembru 2006, li fih wieħed mill-membri rrimarka li s-sitwazzjoni ta' SEA Handling kienet għadha "allarmanti ħafna". Il-fatt li mill-2008 'il quddiem SEA Handling irnexxielha tnaqqas konsiderevolment il-kosti lavorattivi tagħha juri li saru sforzi konsiderevoli f'dan il-qasam. Iżda fil-kuntest tal-każ dan il-fatt ma jurix li l-injezzjonijiet tal-kapital kienu konformi mat-test tal-investitur privat. B'mod partikolari, il-Kummissjoni diġà osservat li l-injezzjonijiet ta' kapital li saru mill-2007 'l quddiem ma jistgħux jiġu eżaminati mingħajr ma jitqiesu l-injezzjonijiet preċedenti. Bl-istess mod, il-Kummissjoni rrimarkat ukoll li dawn ma kinux ibbażati fuq analiżi finanzjarja u pjanijiet ta' negozju komparabbli ma' dawk li kien jitlob investitur privat.

(305) Rigward it-tnaqqis fil-prezzijiet impostj mill-Alitalia, il-Kummissjoni tosserva li l-kuntratt iffirmat mal-Alitalia għall-perjodu 2001-2005 kien jipprevedi żieda ta' 7 % fil-prezzijiet fl-2004 u fl-2005, żieda li aktar tard deher li kienet eċċessiva u ġiet segwita bi tnaqqis fl-2006 u l-2007 fuq sfond ta' tnaqqis fil-prezzijiet minħabba ambjent aktar kompetittiv. Minħabba li seta' kien mistenni li l-liberalizzazzjoni tas-settur fl-aħħar mill-aħħar tirriżulta fi tnaqqis fil-prezzijiet, il-Kummissjoni tqis li SEA ma tistax b'mod raġonevoli tippretendi li t-tnaqqis, li kien fil-parti l-kbira tiegħu aġġustament wara żieda li kienet eċċessiva u reazzjoni għad-dħul ta' kompetitur, Aviapartner, fl-2006, kien "avveniment negattiv mhux prevedibbli". Il-Kummissjoni hija tal-fehma li investitur privat kien jantiċipa l-bidla fl-ambjent kompetittiv li ġġib magħha l-liberalizzazzjoni tas-settur. Pereżempju, tali investitur ma kienx iserraħ moħħu

minn żieda fil-prezzzijiet ta' 9 % bejn l-2003 u l-2007 ([61]), u kien jistenna li s-sehem tas-suq ta' SEA Handling, filwaqt li essenzjalment jirrifletti status ta' monopolju, kien jiċkien.

(306) Skont SEA, "avveniment mhux prevedibbli" ieħor li kellu riperkussjonijiet serji negattivi ir-ritorn ta' SEA Handling għall-vijabbiltà kien it-telf ta' introjtu wara l-2008 li rriżulta mid-deċiżjoni tal-Alitalia li tnaqqas is-servizzi tagħha f'Malpensa. Il-Kummissjoni tagħraf is-sinifikat ta' dan l-irtirar għall-introjtu ta' SEA Handling, iżda hija tal-fehma li l-isforzi ta' SEA biex ittejjeb is-sitwazzjoni ta' SEA Handling ġew intensifikati meta l-irtirar kien tħabbar fl-2007. L-għadd ta' FTEs operattivi naqas bi kważi 41 % bejn l-2007 u l-2010. Bħala riżultat, il-kosti lavorattivi naqsu bejn l-2007 u l-2009, filwaqt li t-tkabbir fil-produttività aċċellera. Kosti operattivi oħra wkoll naqsu b'40 % bejn l-2007 u l-2010. Kollox ma' kollox, grazzi għal dan it-tnaqqis tal-kosti wara li l-Alitalia naqqset is-servizzi, il-marġini operattiv gross tal-kumpanija tjieb, minkejja tnaqqis fil-fatturat tagħha. Madankollu, dawn ir-riżultati ma poġġewx lil SEA Handling fil-pożizzjoni li tirritorna għall-ekwilibrju ekonomiku fi żmien qasir, minkejja l-għajnuna mogħtija preċedentement. Barra minn hekk, f'xenarju kontrafattwali li fih l-Alitalia kienet tkompli bis-servizzi tagħha f'Malpensa u s-sehem tas-suq ta' SEA Handling kien jibqa' fil-livell tal-2005 kif indikat mill-awtoritajiet Taljani, il-kalkoli jissuġġerixxu li SEA Handling setgħet kellha t-tama li terġa' lura lejn il-profittabilità fl-2009, iżda l-Kummissjoni hija tal-fehma li l-isforzi biex jitnaqqsu l-kosti fil-perjodu in kwistjoni ma kinux ikunu daqstant estensivi kieku l-Alitalia ma rtiratx ([62]). Fi kwalunkwe każ, il-Qorti tal-Ġustizzja saħqet li għal stima ta' konformità mal-prinċipju tal-investitur privat, mhux biżżejjed li wieħed jiddependi fuq il-valutazzjonijiet ekonomiċi magħmula wara li jkun ingħata l-vantaġġ, wara sejba retrospettiva li l-investiment magħmul mill-Istat Membru kien tassew profittabbli, jew fuq ġustifikazzjonijiet sussegwenti tat-tip ta' azzjoni li attwalment tkun intgħażlet … fejn ikun jidher li t-test tal-investitur privat jista' jkun applikabbli, il-Kummissjoni hi fid-dmir li titlob lill-Istat Membru kkonċernat biex jipprovdilha l-informazzjoni rilevanti kollha li tippermettilha tiddetermina jekk il-kondizzjonijiet li jirregolaw l-applikabilità u l-applikazzjoni ta' dak it-test ikunux issodisfati, u ma tistax tirrifjuta li teżamina dik l-informazzjoni sakemm l-evidenza ppreżentata tkun ġiet stabbilita wara l-adozzjoni tad-deċiżjoni li jsir l-investiment in kwistjoni ([63]).

(307) L-awtoritajiet Taljani kkonfermaw li l-gravità potenzjal tas-sitwazzjoni wara l-irtirar tal-Alitalia ħeġġeġ lil SEA biex tagħmel sforzi biex jittejbu l-kosti.

(308) Fl-aħħar nett, SEA Handling iddikjarat ukoll li avvenimenti mhux mistennija kellhom impatt negattiv fuq ir-riżultati tagħha, u rreferiet b'mod partikolari għall-effetti fuq il-fatturat tagħha tas-SARS, it-theddid terroristiku wara li faqqgħet il-gwerra tal-Iraq fl-2003, u l-isbroff tal-vulkan Eyjafjallajökull fl-2010. Il-Kummissjoni tosserva li l-unika kwantifikazzjoni tal-impatt ta' dawn l-avvenimenti fuq il-fatturat ta' SEA Handling saret fl-istudju ta' RBB Economics tal-1 ta' Ġunju 2011. Iżda hawnhekk l-istudju sempliċement jirrepeti d-dikjarazzjonijiet magħmula minn SEA Handling, jiġifieri li s-SARS u t-theddid terroristiku wara li faqqgħet il-gwerra fl-Iraq fl-2003 kienu wasslu għal tnaqqis ta' 3 % fil-fatturat, u l-eruzzjoni tal-vulkan Eyjafjallajökull kienet ikkawżat tnaqqis ta' EUR 1,5 miljun fil-fatturat. L-analiżi kontrafattwali hija bbażata fuq dawn l-presuppożizzjonijiet, u ma tipprovdi l-ebda mezz biex bih jiġu evalwati l-effetti tal-avvenimenti in kwistjoni. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li anke kieku l-istimi ta' SEA kellhom jitqiesu bħala affidabbli mingħajr ebda evidenza ta' sostenn, l-effetti tal-avvenimenti mhux prevedibbli indikati fl-istudju ta' EBB Economics xorta ma jiġġustifikawx realistikament l-injezzjonijiet kontinwi ta' kapital minn SEA, li ammontaw għal kważi EUR 360 miljun għall-perjodu 2002-2010. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li investitur li jkun qed jopera taħt kundizzjonijiet tas-suq probabbilment ikun għamel studju immedjatament wara avvenimenti ta' din ix-xorta, pjuttost milli jagħmlu bosta snin aktar tard, sabiex jevalwa l-impatt tagħhom u jiddeċiedi jekk għandux ibiddel l-istrateġija tiegħu, ikomplix mal-istrateġija fis-seħħ, jew jemendax il-pjan ta' negozju tiegħu. Iżda peress li l-istudju ta' RBB Economics sar diversi snin wara d-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni tqis li dan ma jikkorrispondix mal-imġieba ta' investitur privat prudenti, iżda twettaq għall-iskopijiet ta' dawn il-proċeduri preżenti, sabiex tintwera ex post ir-razzjonalità ekonomika presunta tal-imġiba ta' SEA. L-istudju għaldaqstant ma jistax jittieħed f'kunsiderazzjoni għall-applikazzjoni tat-test tal-investitur privat. Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tosserva li preċiżament sabiex tiżgura l-profittabilità tal-investiment tagħhom anki wara avvenimenti negattivi, investituri privati jitolbu analiżijiet finanzjarji li jindikaw ir-redditu fuq l-investiment tagħhom f'xenarji batuti, partikularment f'industriji bħalma huma t-trasport bl-ajru, li min-natura tiegħu huwa espost għal fatturi ta' riskju li huma barra l-kompetenza u l-kontroll tal-operaturi. La l-Italja u lanqas SEA qatt ma wrew li saret analiżi bħal din fiż-żmien tal-miżuri in kwistjoni.

(309) Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-isforzi biex jitnaqqsu l-kosti, għalkemm kienu sostanzjali f'diversi aspetti wara t-twaqqif tal-kumpanija, u partikolarment wara l-2007, ma kinux biżżejjed biex jipprevedu ritorn għall-profittabilità, jew imbagħad biss fuq medda twila ta' żmien, jiġifieri f'aktar minn għaxar snin, u mingħajr ma jitqies

([61]) Kif deskritt fil-"Piano aziendale 2003-2007" ta' SEA Handling.

([62]) Li s-sehem tas-suq tal-kumpanija jibqa' sal-2010 fil-livell tal-2005, jiġifieri 76,65 %, huwa sempliċiment ipotetiku.

([63]) Is-sentenza fil-kawża C124/10 P *Il-Kummissjoni vs EDF*, paragrafi 85 u 104.

ir-riskju li jkun hemm bżonn li tingħata lura kwalunkwe għajnuna illegali mogħtija fil-passat. Mhuwiex sorprendenti li wara li rċeviet sostenn pubbliku għal tant snin SEA tejbet ir-riżultati tagħha, iżda l-Kummissjoni tqis li minħabba l-istruttura estremament tqila tal-kosti ta' SEA Handling u l-kuntest tal-liberalizzazzjoni tas-suq, investitur privat kien jipprova jwettaq operazzjoni ta' ristrutturar ħafna aktar estiża fl-2002 qabel ma jaqbel sabiex ikopri t-telf għaż-żmien meħtieġ biex jitlesta l-proċess ta' ristrutturar u biex jinkiseb redditu raġonevoli fuq l-investiment tiegħu fi żmien raġonevoli.

Paragun mal-profitti ta' operaturi oħra

(310) Il-Kummissjoni tiċħad l-argument li ma jista' jsir l-ebda paragun mal-prestazzjoni ekonomika ta' fornituri oħra ta' servizzi ta' ground handling li jkunu ta' "natura differenti" (l-awtoritajiet Taljani jikkwotaw operaturi tal-ajruport li joperaw b'kontijiet separati, operaturi tal-ajruport li joperaw kumpaniji separati, linji tal-ajru li jipprovdu s-servizzi ta' ground handling tagħhom stess, u fornituri esterni, li jista' mbagħad jinqasmu f'fornituri b'netwerks domestiċi jew netwerks internazzjonali u SMEs) jew b'qasam differenti ta' attività (xi fornituri joffru s-servizzi kollha ta' ground handling filwaqt li oħrajn joffru biss uħud).

(311) L-għan proprju li jiġi lliberalizzat is-settur huwa li tiġi stimolata l-kompetizzjoni sabiex il-fornituri bl-aktar mudelli kummerċjali kompetittivi jkunu jistgħu jistabbilixxu ruħhom fis-suq, għall-benefiċċju tal-utenti, tal-linji tal-ajru u, fl-aħħar mill-aħħar, tal-utenti. Il-Kummissjoni tqis li l-operaturi li magħhom l-awtoritajiet Taljani ma jixtiqux li jqabblu SEA Handling huma madankollu f'kompetizzjoni attwali jew potenzjali magħha. L-argument tal-awtoritajiet Taljani *de facto* jġib l-għadd ta' kompetituri komparabbli ma' SEA Handling għal żero, peress li l-ebda operatur ma jipprovdi eżattament il-firxa ta' servizzi li bħalissa huma offruti minn SEA Handling, anki fejn dak l-operatur ikun tal-istess "natura", jiġifieri impriża marbuta ma' operatur tal-ajruport iżda li topera bħala kumpanija separata. Dan meta wieħed ma jqisx il-fatt li SEA tikkunsidra li l-Kummissjoni għandha wkoll tqis il-metodi li bihom id-Direttiva 96/67/KE ġiet implimentata sabiex jitqabblu s-servizzi pprovduti minn fornituri li joperaw f'suq minbarra l-Italja.

(312) Bosta fornituri ta' servizzi ta' ground handling, huma strutturalment profittabbli. Fi kwalunkwe każ, il-fatt li operaturi oħra ta' ground handling setgħu ġarrbu telf fl-istess perjodu ma jurix ir-razzjonalità tal-imġiba ta' SEA, imma pjuttost jidher li jindika l-kuntrarju, peress li kwalunkwe kumpanija li tkun qed taffaċċja diffikultajiet ekonomiċi se tara kif tiffoka fuq l-attivitajiet ċentrali tagħha u tabbanduna kwalunkwe investimenti f'attivitajiet li jiġġeneraw telf strutturali jew li huma inqas profittabbli. Kif diġà indikat bosta drabi, fi tnejn mill-pjani ta' negozju ppreżentati, SEA Handling enfasizzat li t-tendenza fis-suq fil-perjodu inkwistjoni kien lejn it-tmiem tal-investiment mill-operaturi tal-ajruporti f'servizzi ta' ground handling, u li l-operaturi li kienu ssottokkuntrattaw is-servizzi ta' ground handling kienu ġeneralment aktar profitabbli mill-operaturi integrati vertikalment.

(313) Għal raġunijiet simili, il-Kummissjoni jkollha tiċħad l-argument ta' SEA li l-uniku operatur komparabbli kienet […] ([64]), li hija preżunta li sofriet telf fil-perjodu 2004-2006 ([65]) u ssottokkuntrattatx is-servizzi ta' groundhandling tagħha. L-ewwel nett, […] għadha kkontrollata mill-Istat, b'mod li l-imġiba tagħha ma tistax titqies bħala tipika ta' operaturi privati ([66]). It-tieni, il-Kummissjoni m'għandhiex l-informazzjoni meħtieġa biex tiddetermina jekk […] kinitx irċeviet għajnuna finanzjarja għas-servizzi ta' ground handling tagħha komparabbli f'termini ta' ammont jew it-tul ma' dik li rċeviet SEA Handling.

(314) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni ma tikkunsidrax il-paragun li sar minn SEA Handling ma' […] u ma' […] bħala sinifikanti. SEA Handling issostni li dawk l-operaturi kienu ġarrbu telf imġarrab minn servizzi pprovduti f'dawk l-ajruporti mingħajr ma tat prova suffiċjenti ([67]). Barra minn hekk, jidher li riżultati negattivi ta' dawk l-operaturi kienu parzjalment konsegwenza tal-għajnuna li rċeviet SEA Handling. Kieku SEA Handling ma rċevietx injezzjonijiet ripetuti ta' kapital min-naħa ta' SEA, kien ikollha ssir insolventi, u kienet tgħaddi minn proċess ta' ristrutturar aktar rapidu u profond minn dak li fil-fatt għaddiet minnu. L-istruttura tas-suq kienet tinbidel, u l-kompetituri kien ikollhom l-opportunità li jżidu s-sehem tagħhom fis-suq u jtejbu l-profitti tagħhom.

([64]) Ara […].
([65]) Il-kummenti ta' SEA Handling tal-21 ta' Marzu 2011, paragrafi 99 u 100.
([66]) Ara […].
([67]) Il-kummenti ta' SEA Handling tal-21 ta' Marzu 2011, paragrafu 105.

(315) Bħala konklużjoni, il-Kummissjoni tqis li l-injezzjonijiet ta' kapital inkwistjoni ma jgħaddux mit-test tal-investitur privat u konsegwentement li huma taw lil SEA Handling vantaġġ li ma kienx ikollha b'kundizzjonijiet normali tas-suq.

8.2.4. L-EFFETT FUQ IL-KUMMERĊ BEJN L-ISTATI MEMBRI U D-DISTORSJONI TAL-KOMPETIZZJONI

(316) Il-miżuri jaffettwaw il-kummerċ bejn l-Istati Membri u joħolqu distorsjoni jew jheddu li joħolqu distorsjoni tal-kompetizzjoni fis-suq intern peress li jiffavorixxu impriża waħda, li hija f'kompetizzjoni ma' fornituri oħra ta' servizzi ta' ground handling fl-ajruporti ta' Malpensa u Linate kif ukoll mal-fornituri l-oħra kollha awtorizzati li joperaw hemmhekk, li ħafna minnhom joperaw f'aktar minn Stat Membru wieħed, b'mod speċjali minn mindu l-liberalizzazzjoni tas-settur daħlet fis-seħħ fl-2002.

8.2.5. KONKLUŻJONI

(317) Il-Kummissjoni għalhekk tikkonkludi li l-miżuri meħuda minn SEA biex tkopri t-telf ta' SEA Handling jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.3. *IL-KOMPATIBBILTÀ TAL-GĦAJNUNA MAS-SUQ INTERN*

(318) Peress li tqis li l-miżuri inkwistjoni jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, il-Kummissjoni eżaminat il-kompatibbiltà tagħhom fid-dawl tal-eżenzjonijiet previsti fl-Artikolu 107(2) u (3).

(319) L-Artikolu 107(2) mhuwiex applikabbli b'mod ċar, minħabba n-natura tal-miżuri in kwistjoni, u la ġie invokat mill-Italja u lanqas mnn SEA.

(320) Rigward l-Artikolu 107(3), fid-deċiżjoni tal-ftuħ il-Kummissjoni esprimiet it-tħassib tagħha dwar il-kompatibbiltà tal-miżuri mal-Linji Gwida għas-Settur tal-Avjazzjoni. Dawk il-linji gwida jistabbilixxu l-mod li bih il-Kummissjoni tevalwa l-finanzjament pubbliku ta' servizzi tal-ajruport skont ir-regoli u l-proċeduri li jirregolaw l-għajnuna mill-Istat.

(321) Rigward is-sussidjar tas-servizzi tal-ajruport, il-Linji gwida għas-settur tal-avjazzjoni jirreferu għad-Direttiva 96/67/KE, skont liema, f'limitu ta' '1 fuq minn żewġ miljun passiġġier, is-servizzi ta' ground handling iridu jkunu awtofinanzjati, u ma jridux jiġu kontrosussidjati minn dħul ieħor kummerċjali tal-ajruport jew minn riżorsi pubbliċi mogħtija lilhom bħala awtorità tal-ajruport jew operatur ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali.

(322) Għalhekk irid jiġi indikat li l-issussidjar ta' attivitajiet bħal dawn mill-awtoritajiet pubbliċi imur kontra l-obettivi stabbiliti mid-Direttiva 96/67/KE u jista' jkollhom effett negattiv fuq il-liberalizzazzjoni tas-suq.

(323) B'hekk il-Kummissjoni tikkunsidra li l-għajnuna ma tistax tiġi ddikjarata kompatibbli mas-suq intern abbażi tal-Linji gwida għas-settur tal-avjazzjoni.

(324) Fl-alternattiva, l-awtoritajiet Taljani talbu lill-Kummissjoni biex tevalwa l-kompatibilità tal-għajnuna skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE u l-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar. L-awtoritajiet Taljani ma fittxewx li jiddependu fuq l-ebda bażi legali oħra li tista' turi l-kompatibbiltà tal-għajnuna inkwistjoni mas-suq intern fid-dawl tal-Artikolu 107(3), u lanqas ma ppreżentaw xi evidenza biex juru kompatibbiltà ta' din ix-xorta lill-Kummissjoni. L-awtoritajiet Taljani fil-fatt iddikjaraw li l-Linji gwida għas-settur tal-avjazzjoni mhumiex applikabbli għal evalwazzjoni tal-kompatibbiltà tal-miżuri in kwistjoni. Konsegwentement, il-Kummissjoni trid tanalizza l-argumenti mressqa mill-awtoritajiet Taljani li turi l-kompatibbiltà tal-għajnuna bħala għajnuna għar-ristrutturar.

(325) Skont il-punt 104 tal-Linji Gwida tal-2004 għar-Ristrutturar:

> Il-Kummissjoni teżamina l-kompatibbiltà mas-suq komuni ta' kwalunkwe għajnuna ta' salvataġġ jew ristrutturazzjoni mogħtija mingħajr l-awtorizzazzjoni tagħha… fuq il-bażi ta' dawn il-linji gwida jekk l-għajnuna kollha, jew parti minnha, tkun ingħatat wara l-pubblikazzjoni tagħhom f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*. F'kull każ ieħor tagħmel l-eżami fuq il-bażi tal-Linji gwida applikabbli fiż-żmien meta tingħata l-għajnuna.

(326) Il-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar ġew ippubblikati fl-1 ta' Ottubru 2004.

(327) Peress li l-Kummissjoni tqis li l-miżura inkwistjoni trid tinftiehem bħala sensiela ta' deċiżjonijiet għal injezzjonijiet ta' kapital f'SEA Handling biex jitkopri t-telf operattiv tagħha malli jiġġarrab, aktar milli bħala pagament wieħed jew tnejn ta' għajnuna għar-ristrutturar (kif l-awtoritajiet Taljani jidher li qed isostnu, ara l-paragrafu 84), il-kompatibbiltà tal-miżuri trid tiġi eżaminata fid-dawl tal-Linji gwida tal-1999 u tal-2004 għar-Ristrutturar, skont jekk kinux is-suġġett ta' impenji vinkolanti mogħtija qabel jew wara l-1 ta' Ottubru 2004 ([68]).

L-eliġibbiltà tal-impriża

Miżuri meħuda qabel l-1 ta' Ottubru 2004

(328) Għar-raġunijiet deskritti fil-paragrafi 174-180, il-Kummissjoni tqis li SEA Handling tista' titqies bħala kumpanija f'diffikultà skont it-tifsira tal-Linji gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar.

(329) Skont il-punt 7 ta' dawn il-Linji gwida, kumpanija li għadha kemm inħolqot mhix eliġibbli għal għajnuna ta' salvataġġ jew ristrutturar. Madankollu, il-Linji gwida jiddikjaraw li l-ħolqien minn kumpanija ta' kumpanija sussidjarja sempliċiment bħala mezz sabiex din tirċievi l-assi u possibbilment l-obbligazzjonijiet tagħha mhux meqjus bħala l-ħolqien ta' kumpanija ġdida. Billi SEA Handling inħolqot bħala r-riżultat ta' separazzjoni minn SEA biex tipprovdi servizzi ta' ground handling, il-Kummissjoni tqis li SEA Handling m'għandhiex titqies bħala kumpanija maħluqa ġdida fit-tifsira tal-Linji gwida.

(330) Barra minn hekk, id-diffikultajiet finanzjarji ta' SEA Handling mhumiex ġejjin minn distribuzzjoni arbitrarja tal-kosti fil-grupp. Dawn ma kinux imputabbli lill-kumpanija possedenti SEA, iżda kienu dovuti l-aktar għall-ispejjeż eċċessivi tax-xogħol, li bħala riżultat tagħhom il-kumpanija ma kinitx kapaċi tibbilanċja l-kontijiet tagħha.

Miżuri meħuda qabel l-1 ta' Ottubru 2004

(331) Il-Kummissjoni tosserva li ma kien hemm l-ebda titjib fis-sitwazzjoni finanzjarja tal-kumpanija fl-2004 imqabbla mal-2002. Kif spjegat fil-paragrafi 181-184, il-kumpanija kompliet taffaċċja diffikultajiet finanzjarji fl-2004, u kellha tiġi kkunsidrata bħala impriża f'diffikultà skont il-Linji Gwida tal-2004 tar-Ristrutturar.

(332) Il-punt 13 ta' dawn il-Linji gwida jgħidu li kumpanija li għadha kemm inħolqot mhix eliġibbli għal għajnuna ta' salvataġġ jew ristrutturar. Dan huwa l-każ, pereżempju, meta kumpanija ġdida tfeġġ wara l-likwidazzjoni ta' kumpanija preċedenti jew sempliċiment tieħu f'idejha l-assi ta' din il-kumpanija. Kumpanija fil-prinċipju tkun ikkunsidrata bħala ġdida għall-ewwel tliet snin wara l-bidu tal-operazzjonijiet fil-qasam relevanti ta' attività.

(333) Għar-raġunijiet mogħtija fil-paragrafu 330, il-Kummissjoni tqis li SEA Handling ma tistax titqies bħala kumpanija ġdida. Il-Kummissjoni tosserva li, fl-aħħar ittra tagħhom, l-awtoritajiet Taljani affermaw li SEA Handling kellha titqies bħala kumpanija ġdida skont il-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar, fis-sens li kienet ġiet stabbilita bħala riżultat ta' separazzjoni tad-diviżjoni eżistenti tal-ground handling ta' SEA, u għalhekk ħadet f'idejha l-assi u l-obbligazzjonijiet tal-kumpanija possedenti fejn jidħol il-forniment ta' servizzi ta' ground handling.

(334) Il-kunsiderazzjonijiet imfissra fil-paragrafu 331 japplikaw hawnhekk ukoll.

(335) Il-Kummissjoni tikkonkludi li SEA Handling kienet eliġibbli għal għajnuna għar-ristrutturar skont il-Linji gwida tal-1999 u tal-2004 għar-Ristrutturar.

Ir-ritorn għall-vijabbiltà fuq medda twila ta' żmien

(336) Skont il-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar: L-għoti tal-għajnuna jrid ikun kundizzjonali fuq l-implimentazzjoni tal-pjan ta' ristrutturar li jrid jiġi approvat mill-Kummissjoni fil-każijiet kollha ta' għajnuna individwali (il-punt 34 tal-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar u l-punt 31 tal-Linji gwida tal-1999 għar-Ristrutturar). Barra minn hekk, L-għajnuna għar-ristrutturar trid għalhekk tkun marbuta ma' pjan ta' ristrutturar vijabbli li għalih jintrabat l-Istat Membru. Il-pjan irid jiġi ppreżentat fid-dettall kollu rilevanti lill-Kummissjoni (il-punt 35 tal-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar u l-punt 32 tal-Linji gwida tal-1999 għar-Ristrutturar).

([68]) Ta' min jinnota li jekk l-argument tal-awtoritajiet Taljani huwa korrett, ikunu biss il-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar li japplikaw, iżda l-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tibqa' l-istess.

(337) L-ewwel nett, il-"pjani ta' ristrutturar" imsemmija mill-awtoritajiet Taljani huma l-pjan ta' negozju konsolidat 2002-2006 ("Piano aziendale consolidato 2002–2006"), il-pjan ta' negozju ta' SEA 2003–2007 ("Piano aziendale 2003–2007 SEA"), il-pjan strateġiku 2007–2012 ("Piano strategico 2007–2012"), il-pjan strateġiku 2009–2016 ('Piano strategico 2009–2016), u l-pjan ta' negozju 2011–2013 ("Piano aziendale 2011–2013"). Abbażi tal-evalwazjoni tad-dokumenti mfissra fil-paragrafi 269-296 ta' din id-Deċiżjoni, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-ebda wieħed minn dawn ma jissodisfa l-kriterji imposti mil-Linji gwida.

(338) B'mod aktar speċifiku l-punt 35 tal-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar jgħid: Il-pjan ta' ristrutturar, li t-tul tiegħu jrid ikun l-iqsar possibbli, jrid jirrestawra l-vijabbiltà fit-tul tal-kumpanija fi żmien raġonevoli u abbażi ta' suppożizzjonijiet realistiċi fir-rigward tal-kundizzjonijiet tal-operat għall-ġejjieni. Għalhekk, l-għajnuna għar-ristrutturar trid tkun marbuta ma' pjan ta' ristrutturar vijabbli… li jitressaq bid-dettalji kollha rilevanti lill-Kummissjoni [li jrid] jinkludi, b'mod partikolari, studju tas-suq. It-titjib fil-vijabbiltà jrid jiġi primarjament minn miżuri interni inklużi fil-pjan ta' ristrutturar; jista' jkun ibbażat fuq fatturi esterni bħal varjazzjonijiet fil-prezzijiet u d-domanda li fuqhom il-kumpanija ma jkollhiex influwenza kbira, iżda biss jekk il-preżunzjonijiet tas-suq ikunu ġeneralment rikonoxxuti. Il-punt 32 tal-Linji Gwida tal-1999 għar-Ristrutturar fih dispożizzjoni simili.

(339) Il-Kummissjoni tosserva li kemm il-pjan ta' negozju konsolidat 2002-2006 kif ukoll il-pjani għall-perjodu ta' wara l-2007 ([69]), bl-eċċezzjoni tal-pjan ta' negozju 2003-2007, jikkonċernaw lil SEA bħala entità sħiħa, u jsemmu biss b'mod iżolat lil SEA Handling. Għaldaqstant, dawn ma jistgħux jiġu kkunsidrati bħala pjanijiet għar-ristrutturar ta' SEA Handling fit-tifsira tal-Linji gwida. Lanqas ma fihom l-informazzjoni kollha neċessarja rikjesta mil-Linji gwida, jiġifieri deskrizzjoni dettaljata taċ-ċirkustanzi fl-isfond tad-diffikultajiet tal-impriża u studju tas-suq. Barra minn hekk, huma ma jagħtux deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri meħtieġa biex tiġi rrestawrata l-vijabbiltà fit-tul tal-kumpanija fi żmien raġonevoli, u jipprevedu titjib fil-profittabilità primarjament bis-saħħa ta' miżuri esterni li jassiguraw żieda fl-introjtu (dan huwa partikolarment minnu fil-każ tal-pjan ta' negozju 2003-2007), mingħajr ma bl-ebda mod juru li l-ipoteżijiet imressqa dwar ix-xejriet tas-suq huma ġeneralment aċċettati.

(340) Is-siltiet qosra f'dawn id-dokumenti li jirreferu speċifikament għal SEA Handling ma fihomx skedi li jindikaw il-perjodi raġonevolment meħtieġa sabiex terġa' tinkiesb il-vijabbiltà fit-tul ta' SEA Handling, u lanqas it-tul taż-żmien ta' proċess potenzjali ta' ristrutturar. Il-miżuri ta' ristrutturar għalhekk joffru ftit wisq dettall biex ikunu jistgħu jissodisfaw ir-rekwiżiti tal-Linji gwida.

(341) Bħala riżultat, il-pagamenti tal-għajnuna inkwistjoni ngħataw qabel ma ġew notifikati u fin-nuqqas ta' pjan ta' ristrutturar li jissodisfa l-kundizzjonijiet tal-linji gwida għar-ristrutturar. Konsegwentement, ma kinux kundizzjonali fuq l-implimentazzjoni ta' pjan ta' ristrutturazzjoni tat-tip indikat fil-punti 34 u 35 tal-Linji Gwida tal-2004 għar-Ristrutturar jew il-punti 31 u 32 tal-Linji Gwida tal-1999 dwar ir-Ristrutturar. Dan il-fatt waħdu huwa biżżejjed biex jeskludi kompatibbiltà mas-suq intern ([70]).

(342) It-tieni, għandu jiġi nnutat li minħabba n-nuqqas ta' notifika tal-għajnuna u ta' pjan ta' ristrutturar vijabbli, il-Kummissjoni ma kellhiex l-opportunità li tistabbilixxi l-kundizzjonijiet u l-obbligi li qieset neċessarji sabiex l-għajnuna tiġi awtorizzata ([71]), u lanqas ma setgħet tissorvelja l-implimentazzjoni korretta tal-pjan ta' ristrutturar fuq il-bażi ta' rapporti regolari u dettaljati ([72]).

Il-prevenzjoni ta' distorsjoni mhux dovuta tal-kompetizzjoni

(343) Skont il-punt 38 tal-Linji Gwida tal-2004 għar-Ristrutturar, Sabiex jiġi żgurat li l-effetti negattivi fuq il-kundizzjonijiet tan-negozju jkunu minimizzati kemm jista' jkun, sabiex l-effetti pożittivi jegħlbu lil dawk negattivi, iridu jittieħdu miżuri ta' kumpens. Altrimenti, l-għajnuna tiġi kkunsidrata bħala "kontra l-interess komuni" u għalhekk inkompatibbli mas-suq komuni. Il-punt 35 tal-Linji Gwida tal-1999 għar-Ristrutturar fih dispożizzjoni simili.

(344) L-awtoritajiet Taljani u SEA Handling jistqarru li l-miżuri ta' għajnuna ma għamlux distorsjoni fil-kompetizzjoni fis-suq tas-servizzi ta' ground handling, għaliex kienu neċessarji sabiex jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet għal-liberalizzazzjoni tas-suq skont id-Digriet Leġiżlattiv Nru 18/99, li jimplimenta d-Direttiva 96/67/KE.

(345) Iżidu jgħidu li ttieħdu miżuri xierqa biswit l-għajnuna sabiex tiġi evitata kull distorsjoni tal-kompetizzjoni.

([69]) Ara "Sommarju Eżekuttiv – Linee guida del piano strategico 2007-2012 del gruppo SEA–11 maggio 2007", "Piano strategico 2009–2016", u "Piano aziendale SEA 2011–2013".

([70]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-EFTA tat-8 ta' Ottubru 2012 *Hurtigruten vs l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA*, paragrafi 228 u 234-240.

([71]) Il-Linji gwida, punti 46-48.

([72]) Il-Linji gwida, punti 49-48.

(346) Skont l-awtoritajiet Taljani, l-ewwel miżura ta' dan it-tip kienet tnaqqis fil-kapaċità ta' SEA Handling, partikolarment fejn tidħol il-forza lavorattiva, permezz ta' tnaqqis gradwali fil-persunal bejn l-2003 u l-2010.

(347) It-tieni miżura bħal din naqqset il-preżenza ta' SEA Handling fis-suq billi naqqset il-firxa tagħha ta' attivitajiet. B'mod speċifiku, SEA Handling għalqet is-servizzi tagħha ta' manteniment tal-inġenji tal-ajru u tal-bejgħ tal-biljetti, u xi servizzi sekondarji bħat-tindif tal-kabini u l-għajnuna lil passiġġieri taħt l-eta, li hija fdat f'idejn partijiet esterni mill-2004 'l quddiem. Fl-2004 SEA Handling ittrasferiet ukoll is-servizzi tagħha ta' tneħħija tas-silġ minn fuq l-ajruplani lil SEA.

(348) It-tielet miżura kienet tikkonsisti f'tentattivi biex jinbiegħ sehem minoritarju f'SEA Handling li, kieku saru b'suċċess, kienu jirriżultaw fid-dħul ta' kompetitur ġdid fis-suq.

(349) Finalment, l-awtoritajiet Taljani jqisu li l-grad għoli ta' liberalizzazzjoni tas-suq tal-ground handling fl-Italja kien jirrekjedi li l-miżuri jkopru t-telf sabiex tiġi żgurata l-kontinwità u l-kwalità tas-servizzi kollha ta' ground handling u biex isir l-adattament ftit ftit għas-sitwazzjoni l-ġdida. Kollox ma' kollox, il-pagamenti tal-għajnuna ppermettew li jkun hemm tranżizzjoni ordnata lejn suq kompetittiv, filwaqt li ma jkunx hemm konsegwenzi negattivi għall-passiġġieri.

(350) Il-Kummissjoni tirreleva li l-għeluq ta' attivitajiet li jkunu qed jagħmlu telf, li f'kull każ kien ikun meħtieġ biex tiġi restawrata l-vijabbiltà ma jitqisux bħala tnaqqis tal-kapaċita jew tal-presenza fis-suq għall-iskop tal-evalwazzjoni tal-miżuri ta' kumpens ([73]). Il-Kummissjoni hija tal-fehma, għalhekk, li t-tieni miżura ma tikkostitwixxix miżura "ta' kumpens" iżda pjuttost hija parti integrali, u anki essenzjali, tal-operazzjoni stess ta' ristrutturar. Kif suġġerit mill-awtoritajiet Taljani, dawn l-attivitajiet ma jiffurmawx parti min-negozju ċentrali ta' SEA Handling; l-irtirar tagħhom għalhekk ma jistax jitqies bħala miżura ta' kumpens li jkollha l-għan li twassal għal tnaqqis sinifikanti tal-preżenza tal-kumpanija fis-suq ([74]).

(351) Bl-istess mod, tnaqqis tal-kapaċità, partikolarment f'termini tal-forza lavorattiva, huwa pass essenzjali lejn ir-restawr tal-vijabbiltà tal-kumpanija, meta wieħed iqis il-kosti estremament għolja tal-persunal ta' SEA Handling, speċjalment meta wieħed iqabbilhom mal-fatturat tagħha, u ma jistax jitqies bħala miżura li tikkumpensal-għajnuna mogħtija.

(352) Rigward l-intenzjoni ta' bejgħ ta' sehem minoritarju, il-Kummissjoni tosserva li sa issa ġew inizjalati biss żewġ proċeduri kompetittivi ta' sejħa għall-offerti ([75]). Barra minn dan, il-bejgħ huwa bħalissa kundizzjonali fuq ir-restawr tal-vijabbilta, u għalhekk ma jikkostitwixxix miżura ta' kumpens għall-operazzjoni ta' ristrutturar. Fi kwalunkwe każ, f'madwar għaxar snin ma kien hemm l-ebda trasferiment ta' kapital ta' SEA Handling, u l-intenzjoni ta' trasferiment ma tistax titqies bħala miżura li tikkumpensal-għajnuna.

(353) Fl-aħħarnett, rigward l-argument li l-għajnuna żgurat it-tranżizzjoni lejn suq kompetittiv, il-Kummissjoni hija tal-fehma li t-traspożizzjoni tad-Direttiva 96/67/KE fil-liġi Taljana ma tfissirx li tista' tingħata għajnuna mill-Istat sabiex jiġu kkumpensati operaturi partikolari, f'dan il-każ SEA Handling, sabiex jiġi ffaċilitat l-aġġustament tagħhom fuq perjodu definit, li t-tul eżatt tiegħu f'kull każ ma ssemmiex mill-awtoritajiet Taljani.

(354) Dawn iċ-ċirkustanzi huma biżżejjed biex jeskludu l-kumpatibilità tal-għajnuna mas-suq intern.

Għajnuna limitata għall-minimu

(355) Skont il-punt 43 tal-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar u l-punt 40 tal-Linji gwida tal-2009 għar-Ristrutturar, sabiex jiġi limitat għall-minimu l-ammont ta' għajnuna lejn il-kosti tar-ristrutturar, il-benefiċjarji jkunu mistennija li jagħmlu kontribut sinifikanti lejn il-pjan ta' ristrutturar mir-riżorsi tagħhom stess, inkluż il-bejgħ ta' assi li ma jkunux essenzjali biex il-kumpanija tissopravvivi, jew minn finanzjament estern b'kunsidzzjonijiet tas-suq. Fil-jkaż ta' kumpaniji kbar, il-Kummissjoni ssoltu tikkunsidra li kontribut lejn ir-ristrutturar ta' mill-anqas 50 % ikun xieraq.

(356) L-awtoritajiet Taljani ma ppreżentaw l-ebda informazzjoni rigward xi kontribut sinifikanti lejn il-proċess ta' ristrutturar magħmul minn SEA Handling. Il-fatt li l-ebda investitur privat ma kkontribwixxa finanzjarjament lejn ir-ristrutturar ta' SEA Handling huwa sinjal addizzjonali li s-suq ma kienx jemmen li l-kumpanija setgħet realistikament tirritorna lejn il-vijabbiltà (il-punt 43 tal-Linji gwida tal-2004).

([73]) Il-Linji gwida, punt 40.
([74]) Sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawżi Konġunti T115/90 u T116/09 *Electrolux v il-Kummissjoni*, paragrafi 51/58.
([75]) Kif indikat mill-awtoritajiet Taljani, waħda ingħatat bidu fl-2001 u l-oħra fl-2007.

Ir-regola ta' "l-ewwel u l-aħħar"

(357) Fl-aħħar net, sabiex titqies bħala kumpatibbli, l-għajnuna ta' ristrutturar trid tkun konformi mar-regola ta' "l-ewwel u l-aħħar". Il-punt 43 tal-Linji gwida għar-Ristrutturar u l-punt 72 sal-punt 43 tal-Linji gwida tal-2004 għar-Ristrutturar jistipulaw li meta kumpanija tkun irċeviet għajnuna għar-ristrutturar fl-aħħar għaxar snin ma tistax tirċievi għajnuna addizzjonali għar-ristrutturar. Abbażi ta' dan, il-Kummissjoni kkonkludiet li l-għajnujna għar-ristrutturar mogħtija lil SEA Handling wara l-ewwel injezzjoni ta' kapital fl-2002 kienet inkompatibbli mas-suq intern, ġaladarba ma kinitx konformi mar-regola tal-"ewwel u l-aħħar". L-istess jgħodd għall-għajnuna li rċeviet fl-2007, jekk jitqies li SEA ħadet żewġ deċiżjonijiet għall-provvista ta' għajnuna f'pagamenti separati fi snin suċċessivi, kif jidher li qed jargumentaw il-awtoritajiet Taljani (ara l-paragrafu 223).

Konklużjonijiet

(358) L-argumenti ppreżentati hawn fuq juru li l-miżuri ta' għajnuna ma jissodisfawx it-testijiet tal-Linji gwida għas-Settur tal-Avjazzjoni u lanqas il-Linji gwida tal-1999 u tal-2004 għar-Ristrutturar, b'mod li jistgħu jitqiesu kumpatibbli skont l-Artikolu 105(3)(c) tat-TFUE.

(359) Għaldaqstant, l-għajnuna mhix kumpatbbli mas-suq intern.

8.4. *IRKUPRU*

(360) L-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KE) Nru 659/1999 jistipula li kull għajnuna mhux skont il-liġi li tkun inkumpatibbli mas-suq intern trid tiġi rkuprata mill-benefiċjarju.

(361) Din l-għajnuna ngħatat lil SEA Handling mhux skont il-liġi u hija inkumpatibbli mas-suq intern, u għalhekk trid tiġi rkuprata mill-kumpanija

(362) Minħabba s-sitwazzjoni finanzjarja kompromessa ferm ta' SEA Handling, u n-nuqqas ta' xi prospett ta' qligħ mill-injezzjonijiet kapitali, investitur privat ma kienx jagħmel l-injezzjonijiet ta' kapital, u konsegwentement SEA Handling ma kinitx tkun tista' takkwista tali fondi mis-suq. Peress li r-redditu fuq l-investimenti kapitali huwa fattur fejn tidħol il-vijabbiltà tal-mudell ta' negozju tal-kumpanija, investitur privat ma jagħmilx l-investiment mingħajr ma jkun ċert li jkun ikkumpensat b'mod xieraq mill-kumpanija għar-riskji involuti. Għaldaqstant, il-Kummissjojni tqis li l-kumpanija ma kinitx tkun kapaċi li żżid is-sehem kapitali tagħha fuq is-suq kapitali, peress li r-rendiment mistenni ma kienx ikun tali li jippermettilha li toffri rendiment daqstant kbir lil xi investitur potenzjali. Is-sitwazzjoni kontrafattwali, jiġifieri s-sitwazzjoni li kien ikun hemm kieku ma ngħatatx l-għajnuna li kellha l-intenzjoni li tirrestawra hija għalhekk li ma kien jiġi investit l-ebda kapital ([76]). Skont il-każistika stabbilita, "Meta tkun involuta injezzjoni ta' ekwità, il-Kummissjoni tista' tħaddan il-fehma li l-abolizzjoni tal-vantaġġ mogħti trid tirrekjedi l-pagament lura tal-kapital li ġie mogħti" ([77]). L-ammont ta' għajnuna li għandu jiġi rkuprat huwa għalhekk l-ammont totali li bih żdied il-kapital tal-kumpanija.

(363) Għall-iskopijiet ta' tali rkupru jrid jittieħed ukoll kont tal-imgħax li jibda jiddekorri mid-data li fiha kull pagament tal-għajnuna kien disponibbli għand il-kumpanija, jiġifieri id-data effettiva ta' kull żieda fil-kapital, sad-data tal-irkupru ([78]).

8.5. *KONKLUŻJONI*

(364) Il-Kummissjoni jirriżultalha li l-Italja tat għajnuna mhux skont il-liġi li kienet tikkonsisti minn għadd ta' injezzjonijiet ta' kapital li saru minn SEA lis-sussidjarja tagħha SEA Handling bil-għan li jiġi kopert it-telf tas-sussidjarja, kuntrarju għall-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(365) L-Italja għalhekk trid tieħu l-miżuri kollha neċessarji biex tirkupra l-għajnuna mill-Istat meqjusa bħala inkumpatibbli mas-suq intern mill-benefiċjarju, SEA Handling.

ADOTTAT ID-DEĊIŻJONI SEGWENTI:

([76]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/252/UE tat-13 ta' Lulju 2011 dwar l-għajnuna mill-Istat Nru C 6/08 (ex NN 69/07) implimentata mill-Finlandja favur Ålands Industrihus Ab (ĠU L 125, 12.5.2012, p. 33).

([77]) Sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T-16/96 *Cityflyer* v *il-Kummissjoni* [1998] Ġabra II-757, paragrafu 56.

([78]) L-Artikolu 14(2) tar-Regolament (KE) Nru 659/1999, iċċitat aktar 'l fuq.

Artikolu 1

L-injezzjonijiet ta' kapital li saru minn SEA fis-sussidjarja tagħha SEA Handling għal kull waħda mis-snin finanzjarji fil-perjodu 2002–2010, li jammontaw għal total stmat ta' madwar EUR 359,644 miljun, li ma jinkludux l-irkupru tal-imgħax, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istati skont it-tifsira tal-Artikolu 107 tat-TFUE.

Artikolu 2

Dik l-għajnujna mill-Istati ingħatat kuntrarju għall-Artikolu 108(3) tat-TFUE u hija inkumpatibbli mas-suq intern.

Artikolu 3

1. L-Italja tirkupra l-għajnujna msemmija fl-Artikolu 1 mill-benefiċjarju.

2. L-ammonti li jridu jiġu rkuprati jinkludu l-imgħax li jibda jiddekorri mid-data li fiha kull pagament tal-għajnuna jkun tqiegħed għad-dispożizzjoni tal-benefiċjarji sad-data tal-irkupru tiegħu.

3. L-imgħax għandu jiġi kkalkulat bil-metodu stabbilit fil-Kapitolu V tar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 ([79]).

Artikolu 4

1. L-irkupru tal-għajnuna indikat fl-Artikolu 1 ikun immedjat u effettiv.

2. L-Italja tara li din id-Deċiżjoni tiġi implimentata fi żmien erba' xhur wara d-data tan-notifika.

Artikolu 5

1. Fi żmien xahrejn min-notifika ta' din id-deċiżjoni, l-Italja tissuppplixxi l-informazzjoni li ġejja lill-Kummissjoni:

(a) l-ammont totali (kapital u imgħax) li jrid jiġi rkuprat mill-benefiċjarju;

(b) deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri meħuda jew ippjanati sabiex din id-Deċiżjoni titwettaq;

(c) dokumenti li juru li l-benefiċjarju jkun ġie obbligat iħallas lura l-għajnuna.

2. L-Italja tinforma lill-Kummissjoni bil-progress tal-miżuri nazzjonali adottati għall-implimentazzjoni ta' din id-Deċiżjoni sakemm it-totalità tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 1 tkun ġiet irkuprata. Barra minn dan, fuq talba tal-Kummisjoni, l-Italja immedjatament tissupplixxi kwalunkwe informazzjoni relevanti għall-miżuri meħuda jew ippjanati sabiex tkun konformi ma' din id-Deċiżjoni. Hija tipprovdi wkoll informazzjoni dettaljata dwar l-ammont ta' għajnuna u l-imgħax irkuprati mill-benefiċjarju.

Artikolu 6

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Taljana.

Magħmul fi Brussell, id-19 ta' Diċembru 2012.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

il-Viċi President

([79]) Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 tal-21 ta' April 2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni ta' l-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 140, 30.4.2004, p. 1).

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/1226

tat-23 ta' Lulju 2014

dwar l-Għajnuna mill-Istat SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) implimentata minn Franza favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair u Airport Marketing Services

(notifikata bid-dokument numru C(2014) 5080)

(It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 108(2) tiegħu ([1]),

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

Wara li l-partijiet interessati ġew mistiedna jressqu l-osservazzjonijiet tagħhom skont dawn l-Artikoli ([2]), u wara li ġew ikkunsidrati dawn l-osservazzjonijiet,

Billi:

1. IL-PROĊEDURA

(1) Permezz tal-ittra tas-26 ta' Jannar 2010, il-kumpanija tal-ajru Air France ressqet ilment dwar il-vantaġġi li allegatament irċeviet il-kumpanija tal-ajru Ryanair f'numru ta' ajruporti reġjonali u lokali Franċiżi. Dan l-ilment jagħmel referenza wkoll għall-kontribuzzjonijiet finanzjarji li l-operatur tal-ajruport ta' Angoulême Brie Champniers (minn issa 'l quddiem imsejjaħ "l-ajruport ta' Angoulême"), jiġifieri l-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija (Chambre de Commerce et d'Industrie) ta' Angoulême (minn issa 'l quddiem imsejħa "is-CCI ta' Angoulême"), allegatament ibbenefika minnhom.

(2) Permezz tal-ittra tas-16 ta' Marzu 2010, il-Kummissjoni bagħtet kopja mhux kunfidenzjali tal-ilment lill-awtoritajiet Franċiżi u stiednet ukoll lill-awtoritajiet Franċiżi biex jipprovdu kjarifiki dwar il-miżuri allegati. L-awtoritajiet Franċiżi bagħtu t-tweġibiet tagħhom permezz tal-ittri tal-31 ta' Mejju u tas-7 ta' Ġunju 2010.

(3) Permezz tal-ittra tat-2 ta' Novembru 2011, il-kumpanija tal-ajru Air France pprovdiet xi tagħrif addizzjonali biex issostni l-ilment tagħha. Permezz tal-ittra tal-5 ta' Diċembru 2011, il-Kummissjoni bagħtet dawn id-dettalji u talbet lil Franza biex tagħtiha aktar informazzjoni. Fit-22 ta' Diċembru 2011, l-awtoritajiet Franċiżi talbu li tiġi estiża l-iskadenza biex jagħtu t-tweġiba tagħhom; il-Kummissjoni aċċettat din l-estensjoni permezz tal-ittra tal-4 ta' Jannar 2012. L-awtoritajiet Franċiżi bagħtu l-kummenti u t-tweġibiet tagħhom permezz tal-ittra tal-20 ta' Jannar 2012.

(4) Permezz tal-ittra tal-21 ta' Marzu 2012, il-Kummissjoni nnotifikat lil Franza bid-deċiżjoni tagħha li tagħti bidu għall-proċedura ta' investigazzjoni formali skont l-Artikolu 108(2) tat-TFUE dwar l-għajnuna potenzjali lill-ajruport ta' Angoulême u lill-kumpanija tal-ajru Ryanair. Id-eċiżjoni tal-Kummissjoni (minn hawn 'il quddiem imsejħa d-"deċiżjoni ta' ftuħ") ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([3]) fil-25 ta' Mejju 2012.

(5) L-awtoritajiet Franċiżi ppreżentaw il-kummenti u t-tweġibiet tagħhom għall-mistoqsijiet li kien hemm fid-deċiżjoni ta' ftuħ u għall-mistoqsijiet addizzjonali tal-Kummissjoni permezz tal-ittri tat-22 ta' Mejju 2012 u tal-21 ta' Settembru 2012 rispettivament.

(6) Il-kumpaniji Air France, Ryanair u Airport Marketing Services (minn hawn 'il quddiem imsejħa "AMS") ippreżentaw l-osservazzjonijiet tagħhom matul il-perjodu ta' żmien previst għal dan l-iskop fid-deċiżjoni ta' ftuħ. Permezz tal-ittri tal-20 ta' Awwissu 2012 u tat-3 ta' Mejju 2013, il-Kummissjoni bagħtet dawn l-osservazzjonijiet lill-awtoritajiet Franċiżi. Fl-ittri tagħha tat-12 ta' Settembru 2012 u tas-7 ta' Ġunju 2013, Franza infurmat lill-Kummissjoni li min-naħa tagħha, ma kellhiex osservazzjonijiet xi żżid f'dan ir-rigward.

([1]) Mill-1 ta' Diċembru 2009, l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat KE saru l-Artikoli 107 u 108 rispettivament tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE"). Fiż-żewġ każijiet, id-dispożizzjonijiet huma sostanzjalment identiċi. Għall-finijiet ta' din id-Deċiżjoni, ir-referenzi għall-Artikoli 107 u 108 tat-TFUE għandhom jinftiehmu, jekk ikun il-każ, bħala referenzi għall-Artikoli 87 u 88 rispettivament tat-Trattat KE. It-TFUE introduċa wkoll ċerti emendi fit-terminoloġija, bħal pereżempju, it-terminu "Komunità" ġie sostitwit bit-terminu "Unjoni", is-"suq komuni" sar is-"suq intern" u l-"Qorti tal-Prim Istanza" saret il-"Qorti Ġenerali". It-terminoloġija tat-TFUE tintuża f'din id-Deċiżjoni.

([2]) ĠU C 301, 5.10.2012, p. 1.

([3]) ĠU C 149, 25.5.2012, p. 29.

(7) Il-Kummissjoni rċeviet xi osservazzjonijiet addizzjonali min-naħa ta' Ryanair fit-13 ta' April 2012, l-10 ta' April 2013, l-20 ta' Diċembru 2013, is-17 ta' Jannar 2014 u l-31 ta' Jannar 2014. Dawn l-osservazzjonijiet addizzjonali ntbagħtu lil Franza permezz tal-ittri tat-13 ta' Lulju 2012, it-3 ta' Mejju 2013, id-9 ta' Jannar 2014, it-23 ta' Jannar 2014 u l-4 ta' Frar 2014 rispettivament. Fl-ittri tagħha tas-17 ta' Lulju 2012, l-4 ta' Ġunju 2013, id-29 ta' Jannar 2014, it-3 ta' Frar 2014 u l-21 ta' Mejju 2014, Franza infurmat lill-Kummissjoni li min-naħa tagħha, ma kellhiex osservazzjonijiet xi żżid f'dan ir-rigward.

(8) Fl-24 ta' Frar, fit-13 ta' Marzu u fid-19 ta' Marzu 2014, wara l-adozzjoni tal-linji gwida tal-Unjoni dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru (minn issa 'l quddiem imsejħa "il-linji gwida l-ġodda") ([4]), il-Kummissjoni stiednet lil Franza u lill-partijiet interessati biex jipprovdu l-osservazzjonijiet tagħhom dwar l-applikazzjoni tal-linji gwida l-ġodda, speċjalment fil-każ preżenti. Fid-19 ta' Marzu 2014, l-awtoritajiet Franċiżi ppreżentaw xi osservazzjonijiet f'dan ir-rigward.

(9) Barra minn hekk, fil-15 ta' April 2014, ġie ppubblikat avviż f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([5]), biex jistieden lill-Istati Membri u lill-partijiet interessati jressqu l-kummenti tagħhom, inkluż fil-każ preżenti, fid-dawl tad-dħul fis-seħħ tal-linji gwida l-ġodda. Il-kumpaniji Air France u Transport & Environment ippreżentaw l-osservazzjonijiet tagħhom matul il-perjodu ta' żmien previst għal dan l-iskop. Permezz tal-ittri tat-28 ta' Mejju 2014, il-Kummissjoni bagħtet dawn l-osservazzjonijiet lill-awtoritajiet Franċiżi. Fl-ittra tagħha tal-21 ta' Mejju 2014, Franza infurmat lill-Kummissjoni li min-naħa tagħha, ma kellhiex osservazzjonijiet x'tagħti f'dan ir-rigward.

2. IL-FATTI

2.1. L-operaturi u s-sidien tal-infrastruttura tal-ajruport

(10) Sal-2011, il-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême kienet f'idejn is-CCI ta' Angoulême. Bl-ordni ministerjali tal-20 ta' Settembru 2002, l-Istat, li dak iż-żmien kien is-sid tal-ajruport ta' Angoulême, ikkonċeda l-ajruport lis-CCI ta' Angoulême għal ħames snin. Skont il-ftehim ([6]) konkluż bejn is-CCI ta' Angoulême u l-Istat, is-CCI ta' Angoulême kienet inkarigata mill-bini, il-manutenzjoni u l-operat tal-ajruport. Għal dan il-għan, is-CCI ta' Angoulême, fir-rwol tagħha ta' operatur u ta' korp ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême (minn issa 'l quddiem imsejħa "CCI-ajruport") setgħet tgawdi minn kontabbiltà separata minn dik tad-dipartiment ġenerali tas-CCI ta' Angoulême ([7]). Bl-ordni tal-Prefett tat-22 ta' Diċembru 2006, is-sjieda tal-ajruport ta' Angoulême mbagħad ġiet ittrasferita għas-*Syndicat mixte des aéroports de Charente* (minn issa 'l quddiem imsejħa "SMAC"). Għaldaqstant, fl-1 ta' Jannar 2007, l-SMAC issostitwixxiet lill-Istat fir-rwol ta' awtorità konċedenti. Minn din id-data 'l hemm, l-investimenti u l-finanzjamenti kollha tal-ajruport waqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-SMAC.

(11) L-SMAC hija responsabbli mis-sistemazzjoni, it-tagħmir, il-manutenzjoni, il-ġestjoni u l-operat tal-ajruport ta' Angoulême, u tinkludi l-kontea ta' Charente (minn issa 'l quddiem, "CG16"), il-*Communauté d'agglomération du grand Angoulême* (minn issa 'l quddiem, "COMAGA"), il-*Communauté des communes de Braconne Charente* (minn issa 'l quddiem, "CCBC"), is-CCI ta' Angoulême, il-*Communauté des communes de Cognac* (minn issa 'l quddiem, "CCC") u l-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Cognac. Kif indikat fid-deċiżjoni ta' ftuħ ([8]), l-istatuti tal-SMAC jipprevedu li l-ispejjeż li jsiru b'rabta mal-ajruport ta' Angoulême jitqassmu bejn il-membri tagħha.

(12) Wara li estendiet il-konċessjoni mogħtija lis-CCI ta' Angoulême sal-31 ta' Diċembru 2008, l-SMAC ikkonkludiet ftehim ta' sottokuntratti tal-ġestjoni mas-CCI ta' Angoulême fit-22 ta' Jannar 2009 (minn issa 'l quddiem imsejjaħ il-"ftehim ta' sottokuntratti tal-2009"). Mill-1 ta' Jannar 2009, għal perjodu ta' tliet snin, l-investimenti li saru bħala parti mill-operat tal-ajruport kienu jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-SMAC u mhux tas-CCI-ajruport.

(13) Fl-aħħar nett, b'segwitu għal proċedura ta' akkwist pubbliku kompetittiv, mill-1 ta' Jannar 2012, il-ġestjoni u l-operat tal-ajruport waqgħu f'idejn il-kumpanija privata SNC-Lavalin ([9]).

2.2. Il-karatteristiċi tal-ajruport u t-traffiku

(14) Kif imfakkar fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-ajruport ta' Angoulême jinsab fil-kontea ta' Charente u huwa miftuħ għat-traffiku kummerċjali nazzjonali u internazzjonali. Huwa jinsab 75 km bogħod mill-ajruporti ta' Périgueux u ta' Limoges, 80 km bogħod mill-ajruport ta' Niort, u bejn wieħed u ieħor 120 km bogħod mill-ajruporti ta' La Rochelle u ta' Bordeaux.

([4]) ĠU C 99, 4.4.2014, p. 3.
([5]) ĠU C 113, 15.4.2014, p. 30.
([6]) Il-Ftehim ta' Konċessjoni tat-22 ta' April 2002, minn issa 'l quddiem imsejjaħ "il-ftehim ta' konċessjoni".
([7]) L-Artikolu 37 tal-ispeċifikazzjonijiet tal-ftehim ta' konċessjoni.
([8]) Ara l-premessa 13 tad-deċiżjoni ta' ftuħ imsemmija qabel, it-Tabella 2.
([9]) Kif indikat fil-premessa 23 tad-deċiżjoni ta' ftuħ, l-SMAC għażlet li tuża l-proċedura ta' akkwist pubbliku.

Tabella 1

L-ajruporti qrib l-ajruport ta' Angoulême (1)

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Tul ta' żmien f'minuti	93	106	79	119	102
Traġitt f'km	108	110	97	156	127

(1) It-tul ta' żmien tat-traġitti u d-distanzi msemmija f'din it-Tabella huma meħuda mill-kalkulatur tar-rotot Michelin u jużaw il-kriterju tat-traġitt l-aktar rapidu.

(15) F'April 2007 ġie interrott is-servizz tal-ajru skedat soġġett għal obbligu ta' servizz pubbliku (OSP), bejn Angoulême u Lyon, li kien operat minn Twin Jet. Fl-2008 u l-2009, Ryanair kienet qed toffri servizz għal Londra Stansted minn April sa Ottubru, bi frekwenza ta' tliet rotazzjonijiet kull ġimgħa. Mill-2004 sal-2011, il-movimenti kummerċjali l-oħra tal-ajruport ta' Angoulême kienu ġejjin l-aktar mit-titjiriet tal-klabbs tal-avjazzjoni jew tal-klabbs tal-ħelikopters u mill-vjaġġi ta' negozju.

(16) It-traffiku tal-passiġġieri fl-ajruport ta' Angoulême, hekk kif ippreżentat fil-qosor fit-Tabella 2 hawn taħt, iqiegħdu fil-kategorija D, f'dak li jirrigwarda l-punt 15 tal-Linji Gwida Komunitarji tal-2005 dwar il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna mill-Istat tal-bidu ta' negozju għall-kumpaniji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (10) (minn issa 'l quddiem imsejħa "Linji Gwida tal-2005").

Tabella 2

It-traffiku u l-movimenti fl-ajruport ta' Angoulême (1)

	Passiġġieri	li minnhom, huma ta' Ryanair	% servizz skedat	Movimenti
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 (2)	394	0	0,00 %	26 060

(1) It-traffiku u l-movimenti skont l-ittra tal-awtoritajiet Franċiżi tal-20 ta' Jannar 2012.
(2) Ċifri li jkopru minn Jannar sa Novembru 2011.

(17) L-analiżi tas-sitwazzjoni finanzjarja tal-ajruport ta' Angoulême turi li l-ġestjoni tal-pjattaforma ġabet magħha telf sostanzjali fuq il-perjodi kkunsidrati. B'kollox, il-kontribuzzjonijiet mogħtija lill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport għall-operat tal-ajruport matul il-perjodu 2004-2011, telgħu għal EUR 10 232 310 (11). L-investimenti mhux statali li saru mill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport matul il-perjodu 2004-2011 kienu jammontaw għal EUR 1 277 000. Il-finanzjament tagħhom ġie assigurat mill-awtoritajiet territorjali interessati, u mbagħad mill-SMAC u mis-CCI-ajruport (12).

(10) ĠU C 312, 9.12.2005.
(11) Ara l-premessa 28 ta' din id-Deċiżjoni.
(12) Ara l-premessa 21 ta' din id-Deċiżjoni.

3. DESKRIZZJONI DETTALJATA TAL-MIŻURI

3.1. L-appoġġ finanzjarju mogħti lill-ajruport

3.1.1. *Qafas kuntrattwali għas-sussidji mogħtija lill-ajruport*

(18) Parti mill-investimenti u mid-defiċit tal-operat tal-ajruport ta' Angoulême tħallsu mis-CG16, is-COMAGA u s-CCBC, wara l-ftehim ta' sħubija [13] (minn issa 'l quddiem imsejjaħ il-"Ftehim tal-2002") li kkonkludew mas-CCI ta' Angoulême. Dan il-ftehim sar wara l-għoti mill-Istat ta' konċessjoni għat-tagħmir pubbliku lokali. Minħabba f'hekk, is-CG16, is-COMAGA u s-CCBC ipprovdew, sal-31 ta' Diċembru 2006, appoġġ finanzjarju lis-CCI ta' Angoulême għall-operat tal-ajruport [14]. L-SMAC reġgħet assumiet l-impenji msemmija fil-Ftehim tal-2002 fl-1 ta' Jannar 2007.

(19) Skont il-ftehim ta' sottokuntratti tal-2009, l-SMAC kopriet id-defiċit operattiv tas-CCI-ajruport għall-perjodu 2009-2011. It-tqassim tal-kontribuzzjonijiet bejn il-membri kostitwenti tal-SMAC f'dak li jikkonċerna l-ispejjeż attribwiti għall-ajruport ta' Angoulême għadu, għal dan il-perjodu, identiku għal dak previst fil-Ftehim tal-2002.

(20) Fl-aħħar nett, kif ġie rrimarkat qabel, l-impriża SNC-Lavalin ilha tieħu ħsieb il-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême mill-1 ta' Jannar 2012, fil-qafas ta' kuntratt pubbliku ta' operat ta' sitt snin, mogħti mill-SMAC [15]. Kull kandidat għas-sejħa għall-offerti [16] kellu jipproponi pjan ta' orjentament strateġiku li jiddistingwi bejn "xenarju bażi" [17] u "xenarju proattiv" [18]. L-awtorità li tiddelega marret għat-tieni xenarju.

3.1.2. *L-investimenti fl-infrastruttura*

(21) Id-dettalji tal-kontribuzzjonijiet li effettivament tħallsu lis-CCI-ajruport mid-diversi awtoritajiet pubbliċi għall-finanzjament ta' investimenti fl-infrastruttura tal-ajruport huma stabbiliti fid-deċiżjoni ta' ftuħ [19]. Il-Kummissjoni tfakkar li l-investimenti mhux statali li saru mis-CCI-ajruport matul il-perjodu 2004-2011 telgħu għal EUR 1 277 000. Il-finanzjament tagħhom ġie assigurat mill-awtoritajiet territorjali interessati (CG16, COMAGA, CCBC) u mbagħad mill-SMAC u mis-CCI-ajruport.

(22) Dawn l-investimenti kienu maħsuba li jestendu r-runway b'50 metru sabiex l-ajruport ta' Angoulême jkollu l-karatteristiċi tekniċi meħtieġa biex jilqa' fih lill-kumpaniji tal-ajru li jistgħu jikkontribwixxu għat-tkabbir tat-traffiku tal-ajru. L-awtoritajiet Franċiżi jisħqu wkoll li x-xogħlijiet ta' manutenzjoni tal-ajruport u l-istallazzjonijiet modulari l-aktar kellhom l-għan li jissodisfaw l-istandards regolatorji li japplikaw għall-istabbilimenti li jilqgħu lill-pubbliku.

(23) Bl-eċċezzjoni tal-prerogattivi statali, l-SMAC kienet ilha responsabbli mill-ispiża u l-immaniġġjar tal-investimenti għas-sistemazzjoni u għat-tagħmir tal-ajruport mill-1 ta' Jannar 2012. Minkejja li ma ġiex stabbilit programm definittiv, dawn l-investimenti ġew stmati li jammontaw għal EUR 1 200 000 matul il-perjodu 2012-2017 [20].

---

(13) Il-Ftehim tat-23 ta' Mejju 2002 dwar il-kundizzjonijiet ta' finanzjament għall-operat u l-iżvilupp tal-ajruport ta' Angoulême Brie Champniers.

(14) It-tqassim ta' dawn il-kontribuzzjonijiet huwa speċifikat fit-Tabella 2 tad-deċiżjoni ta' ftuħ.

(15) Il-fajl tal-offerta ta' SNC-Lavalin tad-19 ta' Lulju 2011, li ġie aċċettat mill-SMAC fit-8 ta' Awwissu 2011, skont id-deliberazzjonijiet tat-23 ta' Ġunju 2011.

(16) In-notifika ta' akkwist ippublikata fid-9 ta' Marzu 2011 fil-*Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics* – BOAMP Nru 48-B, avviż Nru°222.

(17) Ix-xenarju bażi jikkorrispondi għall-objettivi u r-riżultati li l-operatur iqis bħala realistiċi li jivverifika u li jassumi fuq tul ta' żmien u fil-kundizzjonijiet tal-eżekuzzjoni tal-kuntratt li jingħatalu, filwaqt li jikkunsidra l-kuntest ekonomiku, l-ispeċifiċitajiet tal-kuntratt u l-prospett tat-trasport tal-ajru, kif ukoll is-sitwazzjoni u l-ambjent partikolari tal-pjattaforma.

(18) Ix-xenarju proattiv huwa maħsub li jiżgura l-iżvilupp tal-linji kummerċjali regolari. Huwa jevalwa l-impatt fuq il-kontijiet tal-ajruport u, jekk ikun xieraq, fuq ir-remunerazzjoni tal-operatur, kif ukoll l-impatt finanzjarju tal-kontribuzzjonijiet finanzjarji addizzjonali li jkunu jridu jiġu pprovduti mis-*syndicat*, 'il barra mill-kuntratt.

(19) Ara l-premessa 30 tad-deċiżjoni ta' ftuħ (imsemmija qabel), it-Tabella 3.

(20) Id-deliberazzjoni tal-SMAC tat-23 ta' Ġunju 2011.

3.1.3. *Il-finanzjament tal-kostijiet marbuta mal-mandati statali*

(24) Il-Ftehim tal-2002 jeskludi espliċitament, mill-kamp ta' applikazzjoni tiegħu, l-investimenti direttament marbuta mal-mandati statali. Skont l-awtoritajiet Franċiżi, dawn il-kostijiet ([21]) ikopru l-ispejjeż operazzjonali, it-tagħmir ta' sikurezza ([22]) u t-tagħmir ta' sigurtà ([23]). Dawn l-ispejjeż jinqasmu kif ġej:

Tabella 3

L-ispejjeż marbuta mas-sigurtà u mas-sikurezza

(EUR)

Sena	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sikurezza	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Sigurtà	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Spejjeż tal-amministrazzjoni	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Total	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Dawn l-ispejjeż ġew koperti, fuq bażi *pro rata* tal-imposti tad-deprezzament, mit-taxxa tal-ajruport u minn sussidji addizzjonali tal-Fond għall-Ajruporti u għat-Trasport bl-Ajru (*Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien* – FIATA), u mill-2008 ġew sostitwiti minn żieda fit-taxxa tal-ajruport. It-taxxa tal-ajruport, stabbilita skont l-Artikolu 1609 *quatervicies* tal-Kodiċi Ġenerali tat-taxxi, tinġabar mill-operaturi tal-ajruporti li fihom it-traffiku ta' imbarkamenti u żbarkamenti qabeż l-5 000 passiġġier matul is-sena kalendarja preċedenti. Ordni ministerjali tistabbilixxi l-lista tal-ajruporti kkonċernati u t-tariffa tat-taxxa li tapplika għal kull ajruport ([24]).

(26) Skont l-awtoritajiet Franċiżi, ir-riżorsi miġbura b'dan il-mod jinqasmu kif ġej:

Tabella 4

Ir-rikavati mir-riżorsi allokati għall-finanzjament ta' attivitajiet statali

(EUR)

Sena	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dħul mit-taxxa	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Żieda	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Total	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Sussidji tal-operat*

(27) Sal-2008, is-CG16, is-COMAGA u s-CCBC koprew id-defiċit tal-operat u ħallsu l-akkonti ta' self f'konformità mal-Ftehim tal-2002, filwaqt li s-CCI ta' Angoulême ħallset il-bilanċ tad-defiċit eventwali permezz ta' kontribuzzjoni mis-servizz ġenerali tagħha ([25]). Il-limitu massimu tad-defiċit annwali kopert mill-partijiet kontraenti għall-Ftehim tal-2002, li inizjalment kien ta' EUR 350 000, żdied mill-2004 'l hemm. Fl-aħħar nett, l-SMAC ikkumpensat għad-defiċit kollu tal-operat tas-CCI-ajruport mill-2008, u wara l-1 ta' Jannar 2009, id-data li fiha l-SMAC ħadet impenn skont is-sottokuntratt tal-2009.

([21]) Apparti l-flussi finanzjarji marbuta mal-investimenti statali msemmija fil-premessa 24 ta' din id-Deċiżjoni, il-flussi finanzjarji marbuta mal-operat huma mfakkra fil-premessa 43 tat-Tabella 4 tad-deċiżjoni ta' ftuħ.

([22]) Vetturi għat-tifi tan-nar, vetturi għall-protezzjoni mill-perikli minn annimali u għasafar, ċnut.

([23]) Tagħmir maħsub għall-kontrolli tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-istiva tagħhom.

([24]) Ara t-Taqsima 8.1.1.2 ta' din id-Deċiżjoni.

([25]) Ara l-premessa 36) tad-deċiżjoni ta' ftuħ.

(28) B'kollox, il-kontribuzzjonijiet mogħtija lis-CCI-ajruport għall-operat tal-ajruport ta' Angoulême matul il-perjodu 2004-2011, jinqasmu kif ġej:

Tabella 5

L-ammont ta' sussidji tal-operat li rċeviet is-CCI-ajruport

(eluf ta' EUR)

Sena	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sussidji	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) Sa mill-2012, SNC-Lavalin ġiet aġġudikata l-operat tal-ajruport skont kuntratt pubbliku. Ix-xenarju bażi u x-xenarju proattiv deskritti hawn fuq (ara n-noti f'qiegħ il-paġna 17 u 18) ppreżentaw, abbażi tar-riżultat tat-tbassir tal-operat, l-ammont massimu tal-kontribuzzjoni ta' bbilanċjar iffinanzjata mill-SMAC u l-livell tar-remunerazzjoni ta' rata fissa mogħtija lid-delegat. L-offerti ppreżentati minn SNC-Lavalin kienu dawn li ġejjin:

Tabella 6

Il-limitu massimu tas-sussidji tal-operat u tar-remunerazzjoni mogħtija lil SNC-Lavalin (bit-taxxi inklużi) – Ix-xenarju bażi

(EUR)

Sena	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kontribuzzjoni ta' bbilanċjar	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Remunerazzjoni	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Total	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabella 7

Il-limitu massimu tas-sussidji tal-operat u tar-remunerazzjoni mogħtija lil SNC-Lavalin (bit-taxxi inklużi) – Ix-xenarju proattiv

(EUR)

Sena	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kontribuzzjoni ta' bbilanċjar	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Remunerazzjoni	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Total	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. Qafas tariffarju għall-ajruport ta' angoulême

(30) Is-CCI ta' Angoulême ħadet erba' deċiżjonijiet tariffarji suċċessivi, u minnhom l-SMAC approvat l-aħħar tnejn:

Tabella 8

L-imposti ajrunawtiċi tal-ajruport ta' Angoulême

(EUR)

	Tariffi fil-15/06/2003	Tariffi fl-01/12/2005	Tariffi fl-01/01/2009	Tariffi fl-01/06/2010
Inżul	Diversi kategoriji	Diversi kategoriji	Diversi kategoriji	Diversi kategoriji

(EUR)

	Tariffi fil-15/06/2003	Tariffi fl-01/12/2005	Tariffi fl-01/01/2009	Tariffi fl-01/06/2010
L-inżul B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Dwal tar-runway	26,25	27,35	27,35	35
Parkeġġ (kull siegħa u kull tunnellata lil hinn minn sagħtejn)	0,25	0,26	0,26	0,27
Passiġġieri tal-Unjoni	3,61	3,76	2,76	2,85
Imposta għall-passiġġieri b'diżabbiltà u b'mobbiltà mnaqqsa (1)	—	—	—	0,42

(1) Imposta għall-passiġġieri b'diżabbiltà u b'mobbiltà mnaqqsa (*passagers handicapés et à mobilité réduite* — PHMER).

(31) Il-kumpaniji li jippjanaw titjiriet regolari setgħu jkunu soġġetti għal ftehim speċifiku, skont is-servizzi meħtieġa. F'dan il-kuntest, setgħu jingħataw xi rifużjonijiet [26].

3.3. Ir-relazzjonijiet ma' Ryanair

3.3.1. *Il-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' Airport Marketing Services*

(32) Wara l-pubblikazzjoni ta' sejħa Ewropea għal proġetti [27], ġew konklużi żewġ kuntratti fit-8 ta' Frar 2008 bejn l-SMAC u, min-naħa l-waħda, il-kumpanija tal-ajru Ryanair u, min-naħa l-oħra, l-impriża Airport Marketing Services, li hija 100 % sussidjarja ta' Ryanair (minn issa 'l quddiem "AMS"). L-iskop ta' dawn iż-żewġ kuntratti (minn issa 'l quddiem imsejħa "il-Ftehimiet tal-2008") huwa li joħolqu servizz tal-ajru regolari bejn l-ajruport ta' Angoulême u dak ta' Londra Stansted.

(33) Il-kuntratt konkluż ma' Ryanair jirrigwarda s-servizzi tal-ajruport (minn issa 'l quddiem imsejjaħ "il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport"). Il-kuntratt konkluż ma' AMS (minn issa 'l quddiem imsejjaħ "il-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni") jikkonċerna s-servizzi ta' promozzjoni u ta' kummerċjalizzazzjoni tal-linja.

(34) Il-Ftehimiet tal-2008 ġew konklużi għal ħames snin minn meta tiġi mnedija l-linja [28]. Minkejja li l-ebda kuntratt komparabbli ma ġie konkluż ma' kumpanija tal-ajru oħra, id-deċiżjoni tariffarja tal-1 ta' Marzu 2009 tiġbor dawn il-miżuri tariffarji kollha. Din id-deċiżjoni ssemmi "kontribuzzjoni għall-kost involut fl-iżvilupp tal-linja" ta' EUR 15, EUR 12 u EUR 9 għal kull passiġġier, għall-ewwel tliet snin minn meta tiġi mnedija l-linja, b'limitu massimu ta' EUR 400 000, EUR 300 000 u EUR 225 000 rispettivament. Din il-miżura tal-aħħar mhijiex inkluża fid-deċiżjoni tariffarja tal-2010.

3.3.2. *Il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport*

(35) Skont il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport, Ryanair intrabtet li topera tliet titjiriet fil-ġimgħa matul il-perjodu sajfi [29]. Barra minn hekk, hekk kif indikat fid-deċiżjoni ta' ftuħ [30], l-SMAC offriet lil Ryanair ċertu tnaqqis f'dak li jirrigwarda t-Tariffi Standard fis-seħħ:

Tabella 9

L-imposti tal-ajruport applikati għal Ryanair

(EUR)

Sena	2008	2009	2010	2011	2012
Imposti għal kull passiġġier	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

[26] Ara l-premessa 35, it-Tabella 9 ta' din id-Deċiżjoni dwar Ryanair.
[27] ĠU S 144-179348, it-28 ta' Lulju 2007.
[28] L-Artikolu 2.1 f'kull wieħed miż-żewġ ftehimiet.
[29] L-Artikolu 4.1 tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport.
[30] Ara l-premessi 55 *et seq*. tad-deċiżjoni ta' ftuħ.

(EUR)

Sena	2008	2009	2010	2011	2012
Imposti tal-inżul għal kull rotazzjoni	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Imposti tal-groundhandling għal kull rotazzjoni	195	245	245	245	245

(36) L-SMAC intrabtet li żżomm il-livell ta' dawn l-imposti kemm idum il-kuntratt u li ma timponix, direttament jew indirettament, imposti oħrajn ([31]). Fl-aħħar nett, il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport kien jistipula li Ryanair trid tħallas xi penali f'każ li din ittemm il-kuntratt ([32]). Fil-fatt, din il-klawsola kienet tistipula li, jekk il-kuntratt jintemm minn Ryanair qabel ma tgħaddi t-tielet sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt, Ryanair tkun trid tħallas EUR 17 000 għar-raba' sena u EUR 8 500 għall-ħames sena.

3.3.3. *Il-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni*

(37) Il-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni jissejjes espliċitament fuq l-impenn ta' Ryanair li topera fuq ir-rotta Angoulême – Londra Stansted deskritta fil-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport ([33]). Permezz ta' dan il-kuntratt, AMS tintrabat li tipprovdi servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq il-websajt ta' Ryanair għall-ewwel tliet snin ta' dan il-kuntratt, bi skambju għal pagament mill-SMAC ([34]).

(38) Barra minn hekk, minkejja li l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni ġie ffirmat minn AMS, dan ([35]) kien jipprevedi li, f'każ li l-kuntratt jintemm min-naħa ta' Ryanair qabel ma tgħaddi t-tielet sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt, Ryanair tkun trid tħallas lill-SMAC penali ta' EUR 50 000 għar-raba' sena u penali ta' EUR 25 000 għall-ħames sena.

3.3.4. *L-implimentazzjoni tal-kuntratt mill-SMAC, is-CCI ta' Angoulême u Ryanair/AMS*

(39) Fl-2008 u fl-2009, l-attività kummerċjali ta' Ryanair kienet tirrappreżenta bejn 95 % u 97 % tat-traffiku tal-ajruport ta' Angoulême. Din l-attività kienet tuża bejn 25 % u 28 % tal-kapaċità teorika globali tal-ajruport, stmata mill-awtoritajiet Franċiżi għal 100 000 passiġġier fis-sena.

(40) Il-flussi finanzjarji bejn il-korp ta' ġestjoni tal-ajruport, l-SMAC, Ryanair u AMS bejn l-2008 u l-2010 jinqasmu kif ġej:

Tabella 10

Fluss finanzjarju bejn l-2008 u l-2010

(EUR)

	2008	2009	2010	Total
Imposti	54 086	70 294	0	124 380
Appoġġ tal-kummerċjalizzazzjoni (1)	400 000	300 000	0	700 000
Trasferiment nett (2)	454 086	370 294	0	824 380

(1) Il-pagamenti fil-qafas tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni saru direttament mill-SMAC għal AMS.
(2) Dan it-trasferiment nett ma jqisx dħul mixxellanju jew spejjeż oħra marbuta mal-attività ta' Ryanair.

(41) Il-Ftehimiet tal-2008 ma ġewx implimentati lil hinn mis-sena 2009. Wara li, inizjalment, ikkundizzjonat il-kontinwità tas-servizz fl-2010 għaċ-ċessjoni tal-pagamenti previsti mill-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni ta' EUR 225 000 għat-tielet sena u ta' EUR 400 000 għar-raba' sena, imbagħad għaż-żamma tal-volum ta' servizzi previsti fil-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni, iżda b'limitazzjoni fuq is-servizz biex ikopri x-xahrejn tas-sajf minflok it-tmien xhur stipulati fil-kuntratt, Ryanair tat in-notifika tagħha li mhux se tibqa' topera fuq din ir-rotta.

([31]) L-Artikolu 6 tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport.
([32]) L-Artikolu 10.3 tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport.
([33]) L-Artikolu 1 tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni.
([34]) Ara l-premessa 60 tad-deċiżjoni ta' ftuħ.
([35]) L-Artikolu 7 tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni.

(42) Fit-28 ta' Ġunju 2010, l-SMAC ressqet talba għal kumpens quddiem il-Qorti Amministrattiva ta' Poitiers għat-telf li ġarrbet minħabba l-waqfien tal-attivitajiet. Ryanair min-naħa tagħha rreferiet il-kwistjoni lill-Qorti tal-Arbitraġġ Internazzjonali ta' Londra, li minn dakinhar, il-ġuriżdizzjoni tagħha ġiet ikkontestata mill-SMAC quddiem il-Kunsill tal-Istat. Din l-aħħar proċedura għadha pendenti sa issa.

4. IR-RAĠUNIJIET LI WASSLU BIEX INGĦATA BIDU GĦALL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

(43) Fil-qafas tad-deċiżjoni tagħha li tagħti bidu għall-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-Kummissjoni esprimiet xi dubji dwar l-appoġġ finanzjarju mogħti lill-operaturi tal-ajruport ([36]).

(44) L-ewwel nett, il-Kummissjoni esprimiet xi dubji f'dak li jirrigwarda l-ambitu tal-attivitajiet mhux ta' natura ekonomika li aktarx jitħallsu mill-awtorità pubblika. Fil-fatt, il-Kummissjoni enfasizzat li l-inklużjoni tal-attivitajiet kollha tal-ajruport ta' Angoulême fl-ambitu ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali ("SIEĠ"), aktarx li kienet ivvizzjata bi żball manifest ta' valutazzjoni, fid-dawl tal-ewwel kundizzjoni stabbilita mis-sentenza *Altmark* ([37]).

(45) It-tieni nett, il-Kummissjoni esprimiet xi tħassib dwar l-osservanza tat-tieni kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*, li skontha l-parametri li jiddeterminaw l-ammont ta' kumpens fir-rigward tal-attivitajiet imwettqa jridu jiġu stabbiliti minn qabel.

(46) It-tielet nett, il-Kummissjoni esprimiet it-tħassib tagħha relatat mal-livell tal-kumpens mogħti lil SNC-Lavalin għall-kostijiet li ġarrbet fil-qadi tal-obbligi ta' servizz pubbliku (it-tielet kundizzjoni stipulata mis-sentenza *Altmark*). Ir-raba' u l-aħħar nett, il-Kummissjoni esprimiet dubji serji dwar il-proċedura għall-għażla tal-fornituri ta' servizz (ir-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*), inkluż dwar il-perjodu ta' operat iggarantit minn SNC-Lavalin fin-nuqqas ta' kwalunkwe informazzjoni dwar l-offerta rivali.

(47) Mill-banda l-oħra, il-Kummissjoni esprimiet it-tħassib tagħha dwar il-miżuri mogħtija lil Ryanair. Fil-fatt, wara li stabbilixxiet l-eżistenza ta' rabta potenzjali bejn il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport u l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni, il-Kummissjoni qieset li Ryanair ma kinitx ħallset prezz tas-suq biex użat is-servizzi tal-ajruport ([38]).

5. L-OSSERVAZZJONIJIET TA' FRANZA

5.1. Dwar l-appoġġ finanzjarju mogħti lill-ajruport

5.1.1. *Dwar il-klassifikazzjoni bħala għajnuna*

5.1.1.1. Dwar il-kunċett ta' attività ekonomika

(a) L-entitajiet li jeżerċitaw l-attività tal-operat tal-ajruport

(48) L-awtoritajiet Franċiżi qabel xejn jindikaw li l-SMAC baqgħet l-entità responsabbli mill-investimenti u mill-politika kummerċjali. Hija tikkostitwixxi l-uniku firmatarju tal-kuntratti flimkien ma' Ryanair. L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li dan l-intervent fl-operat tal-ajruport huwa ġustifikat mill-kompiti ta' interess ġenerali li jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-awtoritajiet pubbliċi.

(b) Il-bażi ġuridika tal-valutazzjoni tal-finanzjament pubbliku tal-infrastrutturi

(49) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-valutazzjoni tal-finanzjament tal-infrastrutturi tal-ajruport għandha ssir abbażi tal-Linji Gwida tal-1994 ([39]). Għaldaqstant, l-awtoritajiet Franċiżi huma tal-fehma li l-punt 12 tal-Linji Gwida jeskludi kwalunkwe skrutinju ta' dan il-finanzjament fil-qafas tar-regoli dwar l-għajnuna mill-istat. Huma jżidu jgħidu li l-klassifikazzjoni tal-attivitajiet u tal-infrastrutturi tal-ajruport ġiet sottomessa għal inċertezza tad-dritt qabel ma daħlu fis-seħħ il-Linji Gwida tal-2005. Il-pożizzjoni tal-Qorti Ġenerali tal-Unjoni Ewropea ma kinitx biżżejjed biex tiġi stabbilita b'mod ċar in-natura ekonomika tal-attivitajiet marbuta mal-ġestjoni u mal-operat tal-ajruport.

([36]) Ara l-premessa 175 tad-deċiżjoni ta' ftuħ (imsemmija qabel).

([37]) Is-sentenza tal-Qorti tal-24 ta' Lulju 2003, *Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg* vs *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Kawża C-280/00, Ġabra I-7747.

([38]) Ara l-premessa 240 tad-deċiżjoni ta' ftuħ (imsemmija qabel).

([39]) Il-Linji Gwida tal-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tal-Artikoli 92 u 93 tat-Trattat KE u tal-Artikolu 61 tal-Ftehim ŻEE għall-għajnuna mill-istat fis-settur tal-avjazzjoni, (ĠU C 350, 10.12.1994, p. 5).

(c) Il-prerogattivi ta' setgħa pubblika

(50) L-awtoritajiet Franċiżi jenfasizzaw li, fid-deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Leipzig ([40]), il-Kummissjoni kkunsidrat li ċerti infrastrutturi ta' ajruporti, maħsuba għall-eżerċitar ta' prerogattivi marbuta mas-sikurezza pubblika, mat-tifi tan-nar u mas-sikurezza tal-operat, ma jikkwalifikawx bħala attivitajiet ekonomiċi. Skont l-awtoritajiet Franċiżi, dawn il-kompiti ta' sigurtà u ta' sikurezza ([41]) huma ffinanzjati mid-dħul mit-taxxa tal-ajruport ([42]). Din it-taxxa hija ffissata kull sena skont il-kostijiet li jkunu jridu jiġu koperti u miġbura għall-benefiċċju tal-korpi pubbliċi jew privati li jieħdu ħsieb l-operat tal-ajruporti fejn l-attività tkun taqbeż il-5 000 unità ta' traffiku ([43]). Dan il-mekkaniżmu huwa ġustifikat mil-limiti speċifiċi ta' sigurtà u sikurezza li jmorru lil hinn mis-sempliċi ħtiġijiet tal-operat.

(51) L-awtoritajiet Franċiżi jippreċiżaw li ftit mill-ispejjeż huma koperti b'dan il-mod parzjalment biss ([44]). Barra minn hekk, id-dejta ddikjarata mill-operaturi tal-ajruporti aktarx li tkun soġġetta għal kontrolli relatati ma' dik is-sena partikolari u mas-sentejn ta' qabel.

(52) L-awtoritajiet Franċiżi jsostnu li dan il-mekkaniżmu ma jwassal għall-ebda kumpens żejjed. Min-naħa l-waħda, it-taxxa tal-ajruport ma tintużax biex tirrimborża l-ispejjeż ħlief wara li tiġi vverifikata d-dejta ddikjarata. Min-naħa l-oħra, l-investimenti jiġu kkumpensati fuq bażi pro rata tal-allokazzjonijiet għall-investiment. Wara dan, il-bilanċ pożittiv jiġi riportat fuq is-snin ta' wara u jiġi allokat għall-kostijiet finanzjarji mġarrba mill-operatur. F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Franċiżi jirreferu għal diskrepanza tal-likwidità frekwenti mit-taxxa tal-ajruport minħabba ż-żieda fil-kostijiet ta' sigurtà u sikurezza ([45]).

(53) Barra minn hekk, l-awtoritajiet Franċiżi jippreċiżaw li s-CCI ta' Angoulême ġġarrab kostijiet oħra relatati mal-prerogattivi ta' setgħa pubblika, f'konformità mal-ftehim u mal-ispeċifikazzjonijiet tal-konċessjoni. F'dan ir-rigward, l-operatur iggarantixxa s-servizz ta' informazzjoni dwar it-titjir (AFIS) ([46]) meta l-Istat ma kienx jipprovdi servizz ta' kontroll tat-traffiku tal-ajru. Apparti dan, meta l-Istat ħa f'idejh din l-attività, l-operatur ħallas lill-Istat kontribuzzjoni għall-kostijiet ta' dan is-servizz ([47]). B'applikazzjoni tas-sottokuntratt iffirmat bejn is-CCI u l-SMAC, is-CCI ta' Angoulême kienet dik li kompliet timplimenta servizz AFIS 'il barra mis-sigħat tal-kontroll tat-traffiku tal-ajru mill-Istat. L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-kostijiet li jirriżultaw minn dawn il-kompiti, u li ġġarrbu mis-CCI ta' Angoulême, huma s-segwenti:

(eluf ta' EUR)

Sena	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Kontroll tat-traffiku tal-ajru	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Total	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Fl-aħħar nett, l-awtoritajiet Franċiżi jirreferu għall-finanzjament ta' EUR 84 800 min-naħa tas-CCI ta' Angoulême, l-awtoritajiet lokali u l-SMAC, għax-xogħlijiet ta' rinnovament tat-torri ta' kontroll fl-2004 u fl-2005 kif ukoll għall-finanzjament tagħhom ta' EUR 89 300 għax-xogħlijiet fid-dwal tar-runway u fil-provvista tal-elettriku mhux interrotta għas-superfiċji asfaltati tar-runway fl-2008.

5.1.1.2. Dwar l-eżistenza ta' vantaġġ selettiv

(55) F'dak li jirrigwarda l-finanzjament tal-infrastrutturi u l-operat 'il barra mill-ambitu tal-attivitajiet statali, l-awtoritajiet Franċiżi qabel xejn jenfasizzaw li l-awtoritajiet pubbliċi li kkontribwew għall-finanzjament tal-ajruport ta' Angoulême ma kinux qed ifittxu biss li jagħmlu l-qligħ. Huma kkunsidraw ukoll l-effetti konsegwenzjali ekonomiċi u soċjali għar-reġjun. Minħabba f'hekk, it-test tal-operatur privat fl-ekonomija tas-suq mhuwiex biżżejjed biex jiġu

([40]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2008/948/KE tat-23 ta' Lulju 2008 dwar miżuri mill-Ġermanja għall-benefiċċju tad-DHL u tal-ajruport Leipzig-Halle C 48/06 (ex N 227/06) (ĠU L 346, 23.12.2008, p. 1).
([41]) L-awtoritajiet Franċiżi jikkunsidraw li dawn l-attivitajiet jinkludu azzjonijiet ta' protezzjoni mill-perikli minn annimali.
([42]) Il-mekkaniżmu tat-taxxa tal-ajruport huwa stipulat fl-Artikolu 1609 *quatervicies* tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa u fl-ordni ministerjali tat-30 ta' Diċembru 2009 dwar ir-rikavati li għandhom isiru mill-operaturi tal-ajruporti biex tiġi stabbilita t-tariffa tal-passiġġieri tat-taxxa tal-ajruport.
([43]) Unità tat-traffiku tikkorrispondi għal passiġġier jew għal 100 kg ta' posta jew merkanzija.
([44]) Pereżempju, il-kost taċ-ċnut jiġi kopert sa mhux aktar minn 50 %.
([45]) L-ispejjeż ta' sigurtà u sikurezza żdiedu b'6,4 bejn l-1999 u l-2010.
([46]) Is-Servizz *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) L-awtoritajiet Franċiżi jippreċiżaw li tali kontribuzzjoni tħallset għas-sena finanzjarja 2008.

ġġustifikati dawn il-finanzjamenti. Madankollu, l-awtoritajiet Franċiżi jsemmu x-xewqa tal-SMAC li tottimizza l-operat tal-ajruport sabiex tillimita l-kontribuzzjoni li kienet tħallas. Bħala appoġġ għall-pożizzjoni tagħhom, l-awtoritajiet Franċiżi jirreferu għal-limitu massimu kuntrattwali fuq id-defiċit garantit li ġie introdott wara li ħarġet is-sejħa għall-offerti, kif ukoll għar-razzjonalizzazzjoni tar-rata ta' previżjoni tal-investimenti tul il-ftehim.

5.1.1.3. Dwar l-effett fuq il-kompetizzjoni u l-iskambji kummerċjali

(56) L-awtoritajiet Franċiżi jsostnu li l-appoġġ finanzjarju pubbliku mogħti lill-ajruport ta' Angoulême ma jaffettwax il-kompetizzjoni. Meta jiġi kkunsidrat li l-ajruporti ta' Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle u Bordeaux jinsabu aktar minn 60 minuta ([48]) bogħod bil-karozza mill-ajruport ta' Angoulême, huma jqisu li dawn l-ajruporti ma għandhomx jiġu inklużi fiż-żona ta' lħuq ta' dan tal-aħħar.

(57) Barra minn dan, l-ajruport ta' Niort mhuwiex adattat għat-titjiriet kummerċjali. Tali traffiku tal-ajru parttikament ma jeżistix hemmhekk. L-ajruport ta' Périgueux jista' jakkomoda biss inġenji tal-ajru b'żewġ turboprops li jkun fihom inqas minn 60 post bilqiegħda, u dawn ma jikkorrispondux mal-karatteristiċi tal-inġenji tal-ajru ta' distanza medja Ewropej, operati mill-biċċa l-kbira tal-kumpaniji tal-ajru bi prezzijiet irħas ("low-cost"). L-analiżi tat-traffiku tal-passiġġieri lejn Londra minn Bordeaux, Limoges u La Rochelle ma tiżvela l-ebda varjazzjoni sinifikanti fit-traffiku marbut mal-ftuħ u mal-għeluq tar-rotta Angoulême – Londra Stansted:

Pax Londra	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Din iż-żieda sostanzjali fit-traffiku hija marbuta mat-tħaddim tat-terminal Billi, maħsub għat-traffiku tal-linji tal-ajru bi prezzijiet irħas.

(58) Barra minn hekk, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-konnessjonijiet ferrovjarji ma' Angoulême ma jikkompetux mar-rotta bl-ajru lejn Londra. Dawn is-swieq huma distinti minn xulxin minħabba d-differenza kbira fil-prezz u fil-ħin meħud għat-traġitt bil-ferroviji TGV u Eurostar. Barra minn dan, l-intermodalità bejn it-TGV u l-ajruport ta' Bordeaux prattikament ma tiswa xejn, minħabba li l-konnessjoni Tours – Angoulême – Bordeaux mhijiex ta' veloċità kbira.

(59) B'mod aktar ġenerali, l-awtoritajiet Franċiżi jirreferu għal-Linji Gwida tal-Ajru tal-2005 li skonthom: "*il-finanzjamenti mogħtija lill-ajruporti reġjonali ż-żgħar (il-kategorija D) ftit li xejn jistgħu jfixklu l-kompetizzjoni jew jaffettwaw l-iskambji kummerċjali sal-punt li jkun imur kontra l-interess komuni*". Minkejja l-kunsiderazzjonijiet imsemmija hawn fuq, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-ajruporti ta' Bordeaux, Limoges u La Rochelle biss, f'dak li jirrigwarda t-traffiku u l-karatteristiċi tagħhom, potenzjalment jinsabu fiż-żona ta' lħuq tal-ajruport ta' Angoulême.

(60) Madankollu, il-fatt li Ryanair fetħet rotot lejn Londra Stansted li jitilqu mill-ajruporti ta' La Rochelle u ta' Limoges ifisser li l-kumpaniji tal-ajru jikkunsidrawhom bħala swieq distinti. Bl-istess mod, il-ħin meħud għat-traġitt mill-belt ta' Angoulême lejn l-ajruporti ta' Bordeaux, Limoges u La Rochelle, li huwa simili għat-tul tat-titjira bejn Angoulême u Londra Stansted, huwa fattur dissważiv għall-abitanti ta' Angoulême.

(61) Konsegwentement, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-kriterju tal-effett fuq il-kompetizzjoni ma ġiex rispettat u li l-oġġezzjonijiet tal-Kummissjoni għall-finanzjamenti pubbliċi favur l-ajruport ta' Angoulême ma jistgħux jiġu ġġustifikati minħabba li waħda mill-kundizzjonijiet essenzjali għall-applikazzjoni tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE ma ġietx issodisfata f'dan il-każ.

([48]) L-awtoritajiet Franċiżi jibbażaw dan il-limitu fuq id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-16 ta' Mejju 2006, NN21/06 Ir-Renju Unit – City of Derry Airport (ĠU C 272, 9.1.2006, p. 13). Barra minn hekk, huma jikkalkulaw il-ħin meħud għat-traġitt permezz tal-kalkulatur tar-rotot Michelin u jużaw bħala referenza t-traġitt l-aktar rapidu.

5.1.2. *Dwar il-kompatibbiltà mas-suq intern*

5.1.2.1. Il-kompatibbiltà skont l-Artikolu 106(2) tat-TFUE

(62) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-finanzjamenti mogħtija lill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême setgħu jiġu ddikjarati kompatibbli mas-suq intern u eżentati min-notifika, anke fil-każ fejn mhux il-kundizzjonijiet kollha stabbiliti mis-sentenza *Altmark* kienu ssodisfati. Huma tal-fehma li dan l-ajruport għandu jitqies bħala SIEĠ maħsub biex jipparteċipa għall-iżvilupp ekonomiku reġjonali. Skont l-awtoritajiet Franċiżi, din il-kompatibbiltà kienet ibbażata direttament fuq l-Artikolu 106(2) tat-TFUE u fuq id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2005/842/KE ([49]) (minn issa 'l quddiem imsejħa "id-Deċiżjoni SIEĠ tal-2005") għall-perjodu ta' qabel it-30 ta' Jannar 2012. Wara din id-data, hija ġiet ibbażata fuq id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/21/UE ([50]) (minn issa 'l quddiem imsejħa "id-Deċiżjoni SIEĠ tal-2011").

(a) Il-perjodu taħt it-tmexxija tas-CCI ta' Angoulême jew tas-CCI ta' Angoulême f'assoċjazzjoni mal-SMAC

(i) L-eżistenza ta' mandat

(63) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-inkarigu tal-kompitu tas-servizz pubbliku lis-CCI ta' Angoulême jirriżulta mill-Artikolu 170-1 tal-Kodiċi tal-Kummerċ. Skont din id-dispożizzjoni, dan l-istabbiliment jikkontribwixxi *"għall-iżvilupp ekonomiku, għall-attrattività u għall-ippjanar tal-art tat-territorji, kif ukoll għall-appoġġ lill-intrapriżi u lill-assoċjazzjonijiet tagħhom billi jissodisfa (…) kwalunkwe kompitu tas-servizz pubbliku u kwalunkwe kompitu ta' interess ġenerali, meħtieġa għat-tlestija ta' dawn il-kompiti"*. Għal dan il-għan, *"kull stabbiliment (…) jista' jwettaq (…) kompitu ta' ħolqien u ta' ġestjoni ta' installazzjonijiet, b'mod partikolari (…) l-ajruporti"*.

(64) L-awtoritajiet Franċiżi jżidu jgħidu li dan il-qafas legali jikkumplimenta l-atti li jikkonferixxu lis-CCI ta' Angoulême r-responsabbiltà għall-ġestjoni u l-operat tal-ajruport. Dan wassal biex is-CCI ta' Angoulême ġiet inkarigata mill-kostruzzjoni u mill-ġestjoni tal-infrastrutturi tal-ajruport. L-istess japplika għad-deċiżjonijiet li permezz tagħhom is-CCI ta' Angoulême u l-awtoritajiet territorjali involuti stabbilixxew il-parteċipazzjoni tagħhom fil-finanzjament tal-ajruport.

(ii) Il-livell tal-kumpens

(65) L-awtoritajiet Franċiżi huma tal-fehma li l-qafas baġitarju u kontabbli li japplika għas-CCI ta' Angoulême ([51]) kien tali li jevita kwalunkwe kumpens żejjed.

(66) B'mod ġenerali, ġiet allokata partita tal-baġit speċifika għall-attivitajiet tal-ajruport. Barra minn hekk, dan il-monitoraġġ kien ir-riżultat tal-vot dwar il-baġit tal-ajruport, wara li ġie vvalidat mill-Bureau ([52]) tas-CCI ta' Angoulême, mill-membri eletti tas-CCI ta' Angoulême. F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Franċiżi jippreċiżaw li t-tħejjija tal-baġit hija akkumpanjata minn dokumenti relatati mal-istat tal-operati ta' funzjonament, l-istat tal-kapaċità ta' awtofinanzjament, l-istat tat-tranżazzjonijiet kapitali, it-tabella tas-servizzi offruti u tal-kontribuzzjonijiet interdipartimentali, kif ukoll it-tabella tal-impjegati u l-kont tal-pagi.

(67) Bl-istess mod, l-awtoritajiet Franċiżi jargumentaw li l-istatuti tal-SMAC jirreferu għall-kompitu tagħha, li huwa kompletament iddedikat għall-provvista ta' servizz pubbliku tal-ajruport. L-attivitajiet tal-ajruport huma soġġetti għal baġit partikolari. L-awtoritajiet Franċiżi jżidu jgħidu li l-baġit jiġi vvutat mill-kumitat tal-SMAC. Barra minn hekk, kwalunkwe miżura ġdida kif ukoll il-qabża fil-valur b'5 % fil-baġit preċedenti jkunu jridu jiġu awtorizzati mill-maġġoranza kwalifikata.

(68) Fl-aħħar nett, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li rappurtar organizzat fuq bażi regolari jippermetti li jiġi vverifikat jekk il-baġit ivvutat ikunx implimentat sew, u b'hekk jiġi evitat kwalunkwe kumpens żejjed. L-assemblea ġenerali mbagħad tivvota mill-ġdid f'n+1 sabiex taċċetta l-baġits implimentati. Livell finali ta' monitoraġġ jiġi żgurat billi jintbagħtu l-kontijiet tas-CCI ta' Angoulême lill-Prefettura li tagħmel verifika tar-regolarità. Sal-31 ta' Diċembru 2006, l-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili ħarġet opinjoni dwar il-konformità. L-SMAC, min-naħa tagħha, tapprova l-baġits inizjali, ratifikati u implimentati, fir-rwol tagħha ta' awtorità konċedenti.

([49]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2005/842/KE tat-28 ta' Novembru 2005 dwar l-applikazzjoni tal-Artikolu 86(2) tat-Trattat KE rigward għajnuna mill-Istat taħt il-forma ta' kumpens għal servizzi pubbliċi mogħti lil ċerti impriżi inkarigati bil-ġestjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L 312, 29.11.2005, p. 67).

([50]) Id-Deċiżjoni 2012/21/UE tal-Kummissjoni 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).

([51]) Iċ-Ċirkolari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1992 li jistabbilixxi r-regoli baġitarji u kontabbli li japplikaw għas-CCI ta' Angoulême.

([52]) Il-Bureau tas-CCI ta' Angoulême huwa magħmul minn membri eletti li jieħdu deċiżjoni dwar l-abbozz ta' baġit, wara li jkunu saru xi emendi.

(b) Il-perjodu taħt it-tmexxija tal-kumpanija SNC-Lavalin u tal-SMAC

(i) L-eżistenza ta' mandat

(69) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li d-definizzjoni tal-kompiti ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali fdati lill-kumpanija SNC-Lavalin tinsab fl-ispeċifikazzjonijiet u fil-klawsoli tekniċi ([53]). Huma jsostnu li l-iżvilupp tal-pjattaforma tal-ajruport jifforma parti integrali minnha.

(ii) Il-livell tal-kumpens

(70) L-awtoritajiet Franċiżi jiddikjaraw li r-rapporti tal-introjtu tas-CCI-ajruport jindikaw li ma hemm l-ebda kumpens żejjed.

(71) Apparti s-separazzjoni tal-kontijiet iggarantita mill-ħolqien ta' kumpanija sussidjarja ta' SNC-Lavalin ([54]), in-nuqqas ta' kumpens żejjed jiġi żgurat permezz tal-monitoraġġ tal-SMAC ([55]), maħsub li jevita li jkun hemm kumpens żejjed tal-kontribuzzjoni tagħha għall-kost tal-kompiti ta' interess ekonomiku ġenerali.

(72) Barra minn hekk, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li r-remunerazzjoni tal-kumpanija SNC-Lavalin ma kinitx irraġonevoli. Min-naħa l-waħda, l-offerent kellu jistabbilixxi l-garanzija massima mitluba mill-SMAC biex tibbilanċja l-operat tagħha, fix-xenarju bażi (operat mingħajr traffiku kummerċjali) u fix-xenarju proattiv (operat bit-traffiku kummerċjali). Kieku x-xenarju proattiv ġie aċċettat, l-awtoritajiet Franċiżi jenfasizzaw li l-offerta tal-kumpanija SNC-Lavalin kienet l-aktar waħda baxxa mil-lat finanzjarju. Min-naħa l-oħra, huma jsostnu li l-ispejjeż mġarrba mill-SMAC matul is-sena finanzjarja 2012, mingħajr traffiku kummerċjali, kienu jammontaw għal EUR 644 000, meta mqabbla mat-EUR 810 000 tal-2010.

(73) Fl-aħħar nett, l-awtoritajiet Franċiżi jippreċiżaw li l-piż tat-taxxa fuq il-proprjetà kien jaqa' fuq l-SMAC li, fir-rwol tagħha bħala proprjetarju, għażlet li ma tgħaddix dan il-piż lill-operatur.

(74) Konsegwentament, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-finanzjamenti mogħtija lill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême jistgħu jiġu ddikjarati bħala kompatibbli mas-suq intern abbażi tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE u abbażi tad-Deċiżjoni SIEĠ tal-2005 għall-perjodu ta' qabel it-30 ta' Jannar 2012 u tad-Deċiżjoni SIEĠ tal-2011 għall-perjodu ta' wara.

5.1.2.2. Il-kompatibbiltà skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE

(a) Dwar l-investimenti tal-infrastruttura

(75) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li, fil-każ ipotetiku li l-Kummissjoni tikkunsidra li s-sussidju pubbliku għall-investimenti tal-infrastruttura jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, dan ikollu jiġi kkunsidrat bħala kompatibbli mas-suq intern, f'konformità mal-preskrizzjonijiet tal-Linji Gwida tal-2005.

(i) Objettiv ta' interess ġenerali definit b'mod ċar (il-kriterju 1)

(76) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-iżvilupp ekonomiku u turistiku fil-kontea ta' Charente jikkorrispondi għal objettiv ta' interess ġenerali definit b'mod ċar. Huma tal-fehma li l-prassi tal-Kummissjoni ([56]) tawtorizza lill-amministrazzjoni pubblika tqis l-iżvilupp ta' ajruport reġjonali bħala li jikkostitwixxi tali objettiv.

(ii) In-neċessità u l-proporzjonalità tal-investimenti għall-objettiv stabbilit (il-kriterju 2)

(77) Dawn l-investimenti ssodisfaw il-kriterji tan-neċessità u tal-proporzjonalità. F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Franċiżi jagħmlu referenza għal studju ([57]) li jiġġustifika l-ħolqien ta' struttura li tiġbor flimkien l-awtoritajiet lokali u reġjonali kollha u l-istabbilimenti turistiċi pubbliċi u professjonali, bl-interess espliċitu li tiżviluppa l-ajruport ta' Angoulême, u mhux xi infrastruttura oħra, u li twettaq il-valutazzjoni tal-investimenti minimi meħtieġa għal dan l-iskop.

([53]) Skont l-Artikolu 8 tal-ispeċifikazzjonijiet u tal-klawsoli tekniċi, il-kumpanija SNC-Lavalin trid tiżgura li jiġu eżegwiti l-kompiti statali, li jiġi implimentat is-servizz AFIS, li jsiru l-kompiti li jiggarantixxu l-użu sigur tal-ajruport, li ssir manutenzjoni tal-art u tan-netwerks tal-ajruport kif ukoll tiżgura li l-ajruport ikun jista' jilqa' traffiku kummerċjali fuq bażi regolari.
([54]) Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.
([55]) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li dan il-monitoraġġ huwa previst mill-ispeċifikazzjonijiet tas-sejħa għall-offerti.
([56]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-27 ta' Jannar 2007, Nru 491/06, Italja – Tortoli-Arbatax (ĠU C 133, 15.6.2007, p. 3).
([57]) Dan l-istudju sar minn *Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires.* Dan tqassam fl-14 ta' Ġunju 2006.

(iii) Prospetti sodisfaċenti tal-użu fuq terminu medju (il-kriterju 3)

(78) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li dan l-istess studju jbassar traffiku fuq terminu medju ta' aktar minn 100 000 passiġġier fis-sena, ċifra li tikkorrispondi ma' prospett tal-użu fuq terminu medju sodisfaċenti. Skonthom, dan it-tbassir kien ibbażat fuq l-ipotesi ta' żieda fil-frekwenza tal-ewwel rotta lejn Londra u fuq il-ftuħ tat-tieni rotta.

(iv) Aċċess ugwali u nondiskriminatorju għall-infrastrutturi (il-kriterju 4)

(79) L-awtoritajiet Franċiżi jenfasizzaw li l-aċċess għall-infrastrutturi kien wieħed nondiskriminatorju. L-unika restrizzjoni fl-użu tal-infrastrutturi tal-ajruport ta' Angoulême kienet marbuta mal-limitu impost mill-kapaċità tal-ajrudrom u tat-terminal li jilqgħu fihom it-traffiku. Minkejja li l-inċentivi kienu miftuħa għal-linji tal-ajru kollha li kienu qed iniedu rotta ġdida, il-kumpanija Ryanair biss effettivament ibbenefikat minnhom.

(v) Nuqqas ta' effett fuq l-iskambji kummerċjali li jmur kontra l-interess komuni (il-kriterju 5)

(80) L-awtoritajiet Franċiżi jiddikjaraw li s-sempliċi fatt li l-ajruport ta' Angoulême huwa kklassifikat taħt il-kategorija D fil-Linji Gwida tal-Ajru tal-2005 huwa biżżejjed biex juri li l-kompetizzjoni mhijiex affettwata b'tali mod li jmur kontra l-interess komuni.

(vi) In-neċessità u l-proporzjonalità tal-għajnuna (il-kriterju 6)

(81) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-finanzjament pubbliku tal-investimenti ta' 100 % kien neċessarju, kemm biex jinżamm il-potenzjal tal-ajruport kif ukoll għall-iżvilupp tiegħu. Skont l-awtoritajiet Franċiżi, huwa proprju dan ir-rekwiżit li ġġustifika l-allokazzjoni tal-finanzjament tal-investimenti bejn l-SMAC u l-operatur permezz tas-sottokuntratt tat-22 ta' Jannar 2009. Għandha ssir distinzjoni bejn din is-sitwazzjoni u dik li, mill-2012 'l hemm, wasslet lill-SMAC biex tħallas remunerazzjoni annwali ta' EUR 179 400 għall-provvista ta' servizzi wara s-sejħa għall-offerti. L-awtoritajiet Franċiżi jindikaw li dan il-qafas legali ma kienx jipprevedi li l-SMAC tagħmel l-investimenti, iżda li hija tiżgura l-immaniġġjar tal-investimenti proposti mill-fornitur ta' servizz jew deċiżi mill-SMAC.

(b) Dwar il-finanzjamenti għall-operat

(82) L-ewwel nett, l-awtoritajiet Franċiżi jiddikjaraw li s-CCI ta' Angoulême tat xi ħlas bil-quddiem lill-ajruport mill-1984 sal-2001. Huma tal-fehma li dan il-perjodu ma għandux jiġi inkluż fil-portata tal-investigazzjoni tal-Kummissjoni. Lil hinn minn dan il-perjodu, l-għajnuna l-oħra tħallset permezz tal-għajnuna operatorja.

(83) Imbagħad, meta jitħalla barra l-finanzjament għall-investimenti, l-awtoritajiet Franċiżi jiddikjaraw li d-defiċit kopert mill-awtoritajiet territorjali kien limitat għal EUR 350 000 fis-snin finanzjarji 2002 u 2003 ([58]). Huma jżidu jgħidu li, f'dak li jirrigwarda s-snin finanzjarji mill-2004 sal-2006, id-deċiżjonijiet tal-bord tal-ajruport ma tniżżlux fil-minuti. Id-dipartiment ġenerali tas-CCI ta' Angoulême pprovda l-ammont meħtieġ biex jiġi bbilanċjat il-baġit implimentat.

(84) Fl-aħħar, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li, għar-raġunijiet imsemmija fil-premessi 56 sa 61 ta' din id-Deċiżjoni, dawn il-finanzjamenti għall-operat ma jaffettwawx il-kompetizzjoni. Minħabba f'hekk, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-kriterju relatat mal-effett fuq il-kompetizzjoni mhuwiex issodisfat u li l-finanzjamenti pubbliċi għall-operat tal-ajruport ta' Angoulême ma jistgħux jikkostitwixxu għajnuna skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(85) Barra minn hekk, l-awtoritajiet Franċiżi jsostnu li, anke li kieku l-finanzjamenti inkwistjoni kienu jikkostitwixxu għajnuna, xorta jridu jiġu ddikjarati bħala kompatibbli mas-suq intern u eżentati min-notifika. F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Franċiżi jserrħu fuq il-Linji Gwida tal-2005 u fuq id-Deċiżjoni SIEĠ tal-2005.

5.2. Dwar ir-relazzjonijiet ma' Ryanair

5.2.1. *Dwar il-klassifikazzjoni bħala għajnuna*

(86) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li, qabel xejn, il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport u l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni jridu jiġu vvalutati flimkien. It-tieni nett, huma tal-fehma li l-SMAC ma ġabitx ruħha bħala investitur prudenti fl-ekonomija tas-suq, għar-raġunijiet imsemmija fil-premessa 55 ta' din id-Deċiżjoni. Skont l-awtoritajiet Franċiżi, huwa n-nuqqas ta' rispons għas-sejħa għal proġetti li tnediet għall-ftuħ ta' rotot tal-ajru internazzjonali li wassal lis-CCI ta' Angoulême, wara li ġie approvat mandat mill-SMAC, jinnegozja ma' Ryanair dwar il-ftuħ ta' rotta bejn Londra Stansted u Angoulême.

([58]) Dan il-limitu ġie ffissat permezz tal-ftehim ta' sħubija tat-23 ta' Mejju 2002.

(87) Huma jenfasizzaw ukoll li x-xogħlijiet ta' manutenzjoni ([59]) mibdija fl-2006 ma kellhomx l-għan li jissodisfaw kumpanija waħda partikolari, iżda li jippermettu li l-kumpaniji tal-ajru jkunu akkomodati. Madankollu, l-awtoritajiet Franċiżi jindikaw li l-fatt li ma kienx hemm kumpaniji tal-ajru oħra li jagħmlu użu mill-ajruport regolarment wassal biex dawn l-investimenti ġew allokati kważi kollha lil Ryanair.

(88) F'dak li jirrigwarda l-kostijiet tar-relazzjonijiet kummerċjali ma' Ryanair, l-awtoritajiet Franċiżi jindikaw li l-operatur tal-ajruport kellu jġarrab xi kostijiet tal-persunal addizzjonali. Huma jirreferu għad-differenza bejn il-kostijiet imbassra u dawk reali:

Sikurezza	Valur referenzjarju 2007	Varjazzjoni 2008/2007		Varjazzjoni 2009/2007		Varjazzjoni 2010/2007
		Previżjoni	Reali	Previżjoni	Reali	Previżjoni
Numru ta' membri tal-persunal	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Ekwivalenti għall-full-time	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Kostijiet tal-pagi (eluf ta' EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Sigurtà	Valur referenzjarju 2007	Varjazzjoni 2008/2007		Varjazzjoni 2009/2007		Varjazzjoni 2010/2007
		Previżjoni	Reali	Previżjoni	Reali	Previżjoni
Numru ta' membri tal-persunal	10	—	—	—	—	—
Ekwivalenti għall-full-time	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Kostijiet tal-pagi (eluf ta' EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Assistenza u akkoljenza	Valur referenzjarju 2007	Varjazzjoni 2008/2007		Varjazzjoni 2009/2007		Varjazzjoni 2010/2007
		Previżjoni	Reali	Previżjoni	Reali	Previżjoni
Numru ta' membri tal-persunal	1	—		—		—
Ekwivalenti għall-full-time	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Kostijiet tal-pagi (eluf ta' EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) L-istess japplika għall-kostijiet addizzjonali marbuta mal-attività kummerċjali ta' Ryanair, minbarra l-kostijiet tal-persunal:

Sikurezza	Valur referenzjarju 2007	Varjazzjoni 2008/2007		Varjazzjoni 2009/2007		Varjazzjoni 2010/2007
		Previżjoni	Reali	Previżjoni	Reali	Previżjoni
Servizzi (eluf ta' EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) L-estensjoni tar-runway b'50 metru u l-estensjoni, il-konverżjoni u l-attrezzament tat-terminal biex ikun jista' jilqa' inġenju tal-ajru ta' 200 passiġġier. Ġie vvalutat li dawn l-investimenti jammontaw għal EUR 977 000.

Sikurezza	Valur referenzjarju 2007	Varjazzjoni 2008/2007		Varjazzjoni 2009/2007		Varjazzjoni 2010/2007
		Previżjoni	Reali	Previżjoni	Reali	Previżjoni
Kostijiet oħrajn	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
inklużi l-lokazzjonijiet tal-vetturi **(eluf ta' EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Sigurtà	Valur referenzjarju 2007	Varjazzjoni 2008/2007		Varjazzjoni 2009/2007		Varjazzjoni 2010/2007
		Previżjoni	Reali	Previżjoni	Reali	Previżjoni
Servizzi	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(eluf ta' EUR)						
Kostijiet oħrajn (eluf ta' EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Assistenza u akkoljenza	Valur referenzjarju 2007	Varjazzjoni 2008/2007		Varjazzjoni 2009/2007		Varjazzjoni 2010/2007
		Previżjoni	Reali	Previżjoni	Reali	Previżjoni
Servizzi	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
(eluf ta' EUR)						
Kostijiet oħrajn (eluf ta' EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Dwar il-kompatibbiltà mas-suq intern*

(90) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li ċerti kriterji tal-Linji Gwida tal-2005 mhumiex rispettati.

(91) L-ewwel nett, l-awtoritajiet Franċiżi jiddikjaraw li Ryanair ma ppreżentatx pjan ta' direzzjoni tan-negozju. Huma ħassew li l-għajnuna digressiva li wasslet biex ġew iffirmati l-Ftehimiet tal-2008 kienet ta' natura tali li ppermettiet lill-kumpanija tal-ajru tagħmel marġni kummerċjali sodisfaċenti.

(92) Konsegwentament, fin-nuqqas ta' pjan ta' direzzjoni tan-negozju, l-awtoritajiet Franċiżi jenfasizzaw li huwa impossibbli li jiġi vverifikat jekk il-kriterju tal-intensità ġiex irrispettat jew le. Mill-banda l-oħra, huwa proprju abbażi tal-informazzjoni disponibbli għall-ħolqien ta' rotot ta' obbligu ta' servizz pubbliku li s-CCI ta' Angoulême u l-SMAC ikkunsidraw li dan il-kriterju kien ġie ssodisfat.

(93) Barra minn hekk, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li x-xejra annwali ta' żieda ta' […] (*) % fl-għadd ta' passiġġieri, mingħajr iż-żieda fir-rotazzjonijiet li ġiet osservata fl-2008 u fl-2009, aktarx li kienet tkompli għaddejja fl-2010.

(94) Fl-aħħar nett, hekk kif stabbilit fil-premessi 56 sa 60 ta' din id-Deċiżjoni, l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-miżuri adottati ma jaffettwawx l-iskambji kummerċjali b'tali mod li jmur kontra l-interess komuni.

5.3. Dwar il-linji gwida l-ġodda

(95) Franza fformulat xi kummenti dwar l-interpretazzjoni tal-linji gwida l-ġodda u dwar il-forma u l-kontenut tagħhom, u uriet li taqbel mal-applikazzjoni tagħhom għall-każijiet li jirrigwardaw miżuri implimentati qabel ma dawn ġew ippubblikati.

(*) Informazzjoni kunfidenzjali

(96) Hija tirrimarka li l-linji gwida l-ġodda huma aktar flessibbli minn dawk li kien hemm qabel fir-rigward tal-għajnuna operatorja. Skont Franza, l-applikazzjoni retroattiva tagħhom għal kull tip ta' għajnuna għalhekk se tkun tippermetti li sitwazzjonijiet preċedenti għal ċerti ajruporti, jiġu ttrattati b'mod inqas żvantaġġuż.

6. OSSERVAZZJONIJIET TA' PARTIJIET TERZI INTERESSATI

6.1. Osservazzjonijiet ta' Air France

(97) Air France tqis li l-miżuri mogħtija favur Ryanair u s-sussidjarja tiegħu AMS huma partikolarment rappreżentattivi tal-prattiki kummerċjali ta' Ryanair.

(98) Air France ppreżentat ukoll xi osservazzjonijiet lill-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tal-linji gwida l-ġodda għall-kawża inkwistjoni. Hija tikkontesta l-applikazzjoni tal-linji l-gwida l-ġodda għal kawżi li jirrigwardaw l-għoti ta' għajnuna operatorja lill-ajruporti, anke jekk din l-għajnuna tkun tħallset qabel ma l-linji gwida ġew ippubblikati.

(99) Min-naħa l-waħda, Air France hi tal-fehma li din hija applikazzjoni retroattiva tal-linji gwida l-ġodda li tiffavorixxi l-atturi bla skruplu billi tilleġittimizza mġiba li ma kinitx konformi mar-regoli applikabbli fiż-żmien meta dawn ġew implimentati. Għall-kuntrarju, dan l-approċċ jippenalizza lill-atturi li kkonformaw mal-linji gwida preċedenti billi qagħdu lura milli jirċievu fondi pubbliċi.

(100) Min-naħa l-oħra, Air France tenfasizza li l-applikazzjoni retroattiva tal-linji gwida l-ġodda għall-għajnuna operatorja mogħtija lill-ajruporti tmur kontra l-prinċipji ġenerali tal-liġi u tal-ġurisprudenza Ewropea.

6.2. Osservazzjonijiet ta' Ryanair

(101) Il-kumpanija Ryanair (minn issa 'l quddiem, "Ryanair") tikkontesta l-affermazzjoni li l-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport li kkonkludiet mal-ajruport ta' Angoulême jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat.

(102) Ryanair issostni li d-deċiżjoni tagħha li tiftaħ rotta bejn Londra Stansted u Angoulême kienet tirrifletti r-rieda tagħha li tassigura bażi tal-ajru bi prezz irħis fejn l-ambjent jikkorrispondi mal-karatteristiċi tal-ajruport ta' Angoulême. Barra minn hekk, il-kumpanija tindika li l-ispeċifiċitajiet tal-ajruport ta' Angoulême kienu tali li ħeġġuha toffri livell kompetittiv ta' tariffi tal-ajruport. Minkejja l-inċertezzi marbuta mal-ftuħ ta' rotta ġdida ([60]) u konsegwentament ir-riskju meħud, Ryanair temmen li l-ajruport seta' b'mod raġonevoli jistenna li jagħmel profitt mill-ftehim konkluż minħabba fis-suċċess li dan għamel fuq rotot oħrajn.

(103) Barra minn hekk, Ryanair tindika li d-deċiżjoni li tintemm ir-rotta bejn Londra Stansted u Angoulême kienet marbuta ma' raġunijiet kummerċjali. Skontha, it-tnaqqis fil-qligħ kien laħaq […] % fl-2009, meta mqabbel mal-qligħ tal-2008 ([61]). Hija tenfasizza li hija nnegozjat *in bona fide*, b'applikazzjoni tal-Artikolu 9 tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport, bil-ħsieb li tasal għal ftehim ekonomiku vijabbli mal-ajruport ta' Angoulême. Hija tiddikjara li f'Settembru 2009 talbet tnaqqis fit-tariffi tal-ajruport. Wara li fit-3 ta' Frar 2010 l-SMAC ċaħdet it-talba tagħha, Ryanair indikat li hija pproponiet li tkompli topera r-rotta matul ix-xhur ta' Lulju u Awwissu biss, proposta li l-SMAC ċaħdet minnufih, u li wasslet fit-terminazzjoni tal-ftehim.

6.2.1. *Riżorsi tal-Istat u l-imputabilità lill-Istat*

6.2.1.1. Preżenza tar-riżorsi tal-Istat

(104) Ryanair tenfasizza li mhux ir-riżorsi kollha tas-CCI jiġu ġġenerati mit-taxxi. Hija tqis li l-Artikolu R. 224-6 tal-Kodiċi tal-Avjazzjoni Ċivili jitlob lill-ajruporti li l-ġestjoni tagħhom hija assigurata mis-CCI, jiffinanzjaw l-ispejjeż tagħhom permezz tal-qligħ iġġenerat mill-operat tal-ajruport. Ryanair tqis li s-CCI ta' Angoulême kienet tipprovdi l-biċċa l-kbira tal-finanzjament tal-ajruport. F'kuntrast ma' dan, l-SMAC ma kellha l-ebda esperjenza fl-operat ta' ajruport ([62]).

([60]) Ryanair tindika li l-ebda servizz regolari kummerċjali ma kien imur lejn Angoulême b'inġenji tal-ajru bħal dawk li tuża hi, u li ma kien hemm l-ebda valur referenzjarju li abbażi tiegħu setgħet tiġi kkalkulata l-profittabilità tar-rotta.

([61]) Ryanair tassoċja dan il-kollass fil-qligħ maż-żieda fit-tariffi tal-passiġġieri fir-Renju Unit, maż-żieda fil-prezz taż-żejt u mal-kriżi ekonomika inġenerali.

([62]) Ryanair tenfasizza li s-CCI ta' Angoulême mexxiet in-negozjati.

6.2.1.2. Imputabilità tal-miżuri lill-Istat

(105) Ryanair temmen li s-sempliċi fatt li s-CCI ta' Angoulême hija taħt il-kontroll tal-Istat u li r-riżorsi tagħha huma t-taxxi, mhuwiex biżżejjed biex jitqies li l-kriterju ta' imputabilità lill-Istat huwa ssodisfat.

(106) Hija tiddikjara li l-kriterju organizzazzjonali, jiġifieri n-natura pubblika ta' entità, minnu nnifsu ma jippermettix li tiġi stabbilita l-imputabilità tal-miżura lill-Istat ([63]). F'dan il-każ, trid issir distinzjoni bejn is-CCI u l-istabbilimenti pubbliċi l-oħra ([64]). F'dan ir-rigward, Ryanair tenfasizza li l-Artikolu L. 711-1 tal-Kodiċi tal-Kummerċ li daħal fis-seħħ f'Ġunju 2005 jikklassifika lis-CCI bħala entitajiet pubbliċi ekonomiċi u li rapport parlamentari jidentifika d-"duwalità istituzzjonali" tagħhom kif ukoll iqajjem dubji dwar kif għandhom jiġu kklassifikati ([65]). Ryanair tirrimarka wkoll li l-Istat mhuwiex involut fil-proċess tat-teħid tad-deċiżjonijiet tagħhom, billi r-rwol tiegħu jillimita ruħu sas-superviżjoni amministrattiva ([66]).

6.2.2. *Vantaġġ selettiv*

6.2.2.1. Valutazzjoni konġunta ta' vantaġġ ekonomiku mogħti lil Ryanair u lil AMS

(107) Ryanair tqis li hi u AMS ma setgħux jiġu kkunsidrati bħala benefiċjarju uniku tal-miżuri inkwistjoni.

(108) Min-naħa l-waħda, il-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni li minnu kien qed jibbenefika l-ajruport, ma kellux l-għan li jżid il-fattur ta' tagħbija jew ir-rendiment tar-rotta operata minn Ryanair. Min-naħa l-oħra, la l-istruttura azzjonarja tal-kumpanija AMS u lanqas l-għan tagħha ma jikkostitwixxu raġuni biex jiġi kkontestat il-fatt li l-kuntratti inkwistjoni kellhom objettivi separati. Ryanair tisħaq ukoll li dawn iż-żewġ kuntratti ġew iffirmati minn persuni differenti ([67]), minkejja li, kif enfasizzat mill-Kummissjoni, hemm ġestjoni unika.

(109) Ryanair tippreċiża wkoll li l-konklużjoni ta' Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni ma tirrappreżentax rekwiżit biex tinfetaħ rotta. Madankollu, din il-prattika hija aktar frekwenti fil-każ ta' ajruporti reġjonali ([68]).

6.2.2.2. Valutazzjoni konġunta tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport u tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni

(110) Ryanair tikkontesta l-valutazzjoni konġunta tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport u tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni. Hija tenfasizza li l-Kuntratti tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni jaqgħu taħt AMS, sussidjarja ta' Ryanair. Huma jiġu nnegozjati u konklużi separatament mill-ftehimiet ta' Ryanair mal-ajruporti.

(111) Madankollu, Ryanair tindika li hi stess tieħu ħsieb il-kampanji pubbliċitarji għad-destinazzjonijiet li topera fuqhom. Hija tirrimarka wkoll li poġġiet xi reklami fuq il-websajt tagħha għall-benefiċċju ta' partijiet terzi, mingħajr ma involviet lill-kumpanija AMS. Fl-aħħar nett, hija tqis li l-Kummissjoni tirrikonoxxi, fid-Deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Bratislava ([69]), li hemm ċertu valur marbut mar-reklami li jitpoġġew fuq il-websajt ta' Ryanair.

6.2.2.3. Prinċipju ta' investitur f'ekonomija tas-suq

(a) Pjan ta' direzzjoni tan-negozju

(112) Ryanair tiddikjara li d-deċiżjonijiet ta' investiment ma jiġux sistematikament ippreċeduti minn pjan ta' direzzjoni tan-negozju. Il-fatt li hija stess, kif ukoll intrapriżi oħrajn jew ċerti awtoritajiet tal-kompetizzjoni ([70]) ma jikkunsidrawx il-pjanijiet ta' direzzjoni tan-negozju bħala sistematikament utli, huwa biżżejjed biex jiġi stabbilit li mhux realistiku li wieħed jarahom bħala fattur li jikkaratterizza l-imġiba ta' investitur f'ekonomija tas-suq.

([63]) Ryanair tagħmel referenza għas-sentenza tal-Qorti tas-16 ta' Mejju 2002, *Franza* vs *il-Kummissjoni*, C-482/99, Ġabra p. I-4397.

([64]) Ryanair tirreferi għall-Opinjoni Nru 351 654 mogħtija fis-16 ta' Ġunju 1992 mill-Kunsill tal-Istat.

([65]) Ir-rapport tas-Sinjura Catherine Vautrin, f'isem il-Kumitat tal-Affarijiet Ekonomiċi, Nru 2388, dwar l-Abbozz ta' Liġi dwar in-netwerks konsulari.

([66]) Ryanair tiddikjara li l-eżerċitar ta' din is-superviżjoni ma timplikax li l-Istat jagħti l-opinjoni tiegħu dwar il-ftehimiet ikkonċernati f'dan il-każ.

([67]) Il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport ġie ffirmat minn Michel Cawley, il-Viċi President ta' Ryanair, filwaqt li l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni ġie ffirmat minn Eddie Wilson, id-Direttur ta' AMS.

([68]) Ryanair tirreferi għall-ħtieġa tal-ajruport li jibni marka kummerċjali u li jżid il-proporzjon ta' passiġġieri li jivvjaġġaw lejh fl-għadd totali ta' passiġġieri li jgħaddu mill-ajruport.

([69]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2011/60/UE tas-27 ta' Jannar 2010 dwar l-Għajnuna mill-Istat C 12/08 (ex NN 74/07) – Is-Slovakkja – Ftehim bejn l-Ajruport ta' Bratislava u Ryanair (ĠU L 27, 1.2.2011, p. 24).

([70]) Ryanair tirreferi għall-pożizzjoni tal-Competition appeal tribunal Brittaniku tal-21 ta' Mejju 2010 fil-Kawża 1145/4/8/09, *Stagecoach group PLC* vs *Competition commission*, il-punt 75.

(b) Rimarki dwar il-kundizzjonijiet ta' applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur prudenti f'ekonomija tas-suq (MEIP)

(113) Ryanair tqis li l-Kummissjoni ma tistax tapplika l-prinċipju tal-operatur privat f'ekonomija tas-suq b'mod selettiv. Billi tirreferi għall-pożizzjoni tal-Qorti Ġenerali ([71]), hija tenfasizza li l-Kummissjoni trid tipprevedi t-tranżazzjoni kummerċjali kollha kemm hi u tikkunsidra l-elementi kollha rilevanti kif ukoll il-kuntest tagħhom ([72]).

(114) Barra minn hekk, Ryanair tqis li l-Kummissjoni trid tqabbel il-ftehimiet konklużi bejn Ryanair u l-ajruporti pubbliċi ma' dawk konklużi mal-ajruporti li jappartjenu parzjalment jew totalment mill-investituri privati. Ryanair tirreferi għal studju ([73]) għall-finijiet ta' din l-analiżi. Billi tfakkar il-ġurisprudenza tal-Qorti ([74]), hija tiddikjara li huwa biss fil-każ ipotetiku fejn ma tkun disponibbli l-ebda referenza għal investitur privat li l-Kummissjoni għandha tadotta approċċ ibbażat fuq il-kostijiet.

(115) Ryanair tqis li l-metodu tal-Kummissjoni li taċċetta biss ajruporti ta' referenza li jinsabu fl-istess żona ta' lħuq tal-ajruport li jkun qed jiġi investigat huwa żbaljat ([75]).

(116) Ryanair issostni li l-prezzijiet ta' referenza tas-suq li jinkisbu mill-ajruporti ta' referenza mhumiex imniġġsa mill-għajnuna mill-Istat mogħtija lill-ajruporti tal-madwar. Għalhekk, huwa possibbli li l-valur referenzjarju jiġi kkalkulat b'mod affidabbli waqt it-testijiet tal-MEIP.

(117) Fil-fatt,

— L-analiżi komparattivi jintużaw ħafna għat-testijiet tal-MEIP f'oqsma oħra mhux marbuta mal-għajnuna mill-Istat,

— L-intrapriżi jinfluwenzaw id-deċiżjonijiet ta' xulxin biss fil-każ li l-prodotti tagħhom ikunu sostitwibbli jew kumplimentari,

— L-ajruporti li jinsabu fl-istess żona ta' lħuq mhux neċessarjament ikunu jikkompetu ma' xulxin, u l-ajruporti ta' referenza użati fir-rapporti ppreżentati jiffaċċjaw kompetizzjoni limitata ta' ajruporti pubbliċi fiż-żona ta' lħuq tagħhom. Inqas minn terz tal-ajruporti kummerċjali li jinsabu fl-istess żona ta' lħuq tal-ajruporti ta' referenza jappartjenu kompletament għall-Istat, u l-ebda wieħed mill-ajruporti li jinsabu fl-istess żona ta' lħuq tal-ajruporti ta' referenza ma kien soġġett għal proċedura dwar l-għajnuna mill-Istat (f'April 2013),

— Anke meta l-ajruporti ta' referenza jiffaċċjaw il-kompetizzjoni minn ajruporti pubbliċi fl-istess żona ta' lħuq, ikun hemm lok li wieħed jemmen li l-imġiba tagħhom tkun konformi mal-MEIP (pereżempju, jekk is-settur privat ikollu sehem ta' sjieda kbir jew jekk l-ajruport ikun immexxi mill-privat),

— L-ajruporti li jirrispettaw l-MEIP ma jiffissawx il-prezzijiet tagħhom f'livell li jkun taħt il-kost inkrementali.

(118) Ryanair tiddikjara li l-prinċipju tal-operatur privat f'ekonomija tas-suq irid jieħu inkunsiderazzjoni l-valur ekonomiku baxx tal-ajruporti reġjonali qabel ma jkun hemm żvilupp rapidu tal-attività tagħhom. Fir-rigward tal-kostijiet marbuta mal-għeluq jew mal-kontinwità tal-operat tagħhom, Ryanair tqis, billi tfakkar fil-ġurisprudenza tal-Qorti Ġenerali ([76]), li kwalunkwe offerta alternattiva li tiswa inqas trid tiġi kkunsidrata bħala konformi mal-prinċipju tal-investitur prudenti f'ekonomija tas-suq.

(119) Konsegwentament, Ryanair tqis li l-kostijiet ikkunsidrati mill-Kummissjoni għandhom ikunu l-kostijiet inkrementali u mhux il-kostijiet medji. Fil-fatt, l-ajruport ta' Angoulême kellu interess ekonomikament razzjonali mill-ipprezzar b'kost inkrementali, jew anke b'kost iktar baxx.

([71]) Il-Kawża tal-Qorti Ġenerali tas-17 ta' Diċembru 2008, *Ryanair* vs *il-Kummissjoni*, T-196/04, Ġabra II-03643.
([72]) F'dan ir-rigward, Ryanair tirreferi għall-qligħ mhux ajrunawtiku u għall-esternalitajiet tan-netwerk.
([73]) L-istudju tal-25 ta' Ġunju 2012 li sar minn Oxera.
([74]) Ryanair tibbaża fuq is-sentenza tal-Qorti tat-3 ta' Lulju 2003, Chronopost SA, C-83/01P, C-93/01P u C-94/01P, Ġabra I-06993. Hija ssemmi wkoll il-Qafas tal-Unjoni Ewropea applikabbli għall-Għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens ta' servizz pubbliku (2011).
([75]) L-identifikazzjoni tal-valur referenzjarju tas-suq fl-analiżi komparattiva għat-testijiet tal-MEIP. Il-kawżi ta' għajnuna mill-Istat relatati ma' Ryanair, imħejjija minn Oxera għal Ryanair, fid-9 ta' April 2013.
([76]) Is-sentenza tal-Qorti Ġenerali tas-17 ta' Ottubru 2002, *Linde* vs *Il-Kummissjoni*, T-98/00, Ġabra p. II-03961, il-punti 43-54.

(120) L-ewwel nett, aktar ma l-kompetizzjoni li jrid jiffaċċja ajruport tkun kbira, aktar ikollu inċentiv biex inaqqas il-prezzijiet tiegħu għal-livell tal-kost inkrementali.

(121) Bl-istess mod, skont Ryanair, il-Kummissjoni għandha tikkunsidra l-ispeċifiċità ta' kull ajruport ([77]). F'dan ir-rigward, hija tqis li l-kuntest ferm kompetittiv li hemm bejn l-ajruporti reġjonali jġiegħlhom jikkompetu bejniethom biex jikkonkludu l-ftehimiet magħha. Meta jagħmlu hekk, dawn l-ajruporti jkunu qed jaġixxu bħallikieku jkunu investituri privati.

(122) Barra minn hekk, ir-rieda tal-ajruport li jtejjeb l-immaġni tiegħu twasslu biex jorganizza kampanji pubbliċitarji. Dan l-effett ikun aktar u aktar intens meta s-saħħa tas-suq tal-ajruporti reġjonali tkun limitata u meta dawn ikollhom l-interess jattiraw lil dawk il-kumpaniji tal-ajru li jkunu kapaċi jiżviluppawlhom it-traffiku.

(123) Apparti dan, Ryanair tisħaq li l-pjan ta' direzzjoni tan-negozju applikabbli għal dawn l-ajruporti għandu jimplika li parti biss mill-kostijiet fissi u l-kostijiet tal-infrastruttura titqies bħala kostijiet mitlufa. Barra minn hekk, l-orizzont tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju għandu jkun minn tal-inqas 15-il sena u mhux it-tul standard ta' 5 snin.

(124) F'dan il-kuntest, Ryanair issostni li l-approċċ adottat irid ikun dak ta' "single till". Billi tissejjes fuq il-pożizzjoni tal-Kummissjoni fid-Deċiżjoni relatata mal-ajruport ta' Bratislava ([78]), hi tikkunsidra li l-qligħ mhux ajrunawtiku li, bejn wieħed u ieħor jirrappreżenta 50 % tal-qligħ ta' ajruport, huwa ta' importanza partikolari għall-ajruporti reġjonali li ma tantx jintużaw. Hija appuntu r-rieda li jiġi żviluppat dan il-qligħ biex jiġu koperti kemm jista' jkun kostijiet fissi li tispjega l-penali previsti fil-ftehimiet konklużi ma' Ryanair jekk din tal-aħħar ma tissodisfax l-impenji tagħha. L-attività ta' Ryanair iżżid il-valur ekonomiku tal-ajruport, li jinsab liberu li jaħtaf l-opportunità biex jattira kumpaniji tal-ajru oħrajn.

(125) Skont Ryanair, l-interess tal-ajruporti reġjonali li jikkonkludu ftehim ma' kumpanija tal-ajru bħalma hija hi, jikber permezz tal-effetti tan-netwerk marbuta mal-ftuħ ta' rotta ([79]). Fil-fehma ta' Ryanair, l-interess tal-ajruport ta' Angoulême li jikkonkludi ftehim magħha kien terġa' akbar minħabba li l-unika alternattiva kienet tkun li jinfetħu rotot b'obbligu ta' servizz pubbliku operati minn kumpaniji tal-ajru li jużaw inġenji tal-ajru żgħar bħalma huma t-Twin Jet. Madankollu, Ryanair tenfasizza li din it-tieni opzjoni kienet tkun tinvolvi kost tal-għażla għall-ajruport, billi l-kumpaniji tal-ajru ta' daqs sinifikanti jiġġeneraw kost għal kull passiġġier iktar baxx.

(126) Ryanair hija tal-fehma wkoll li l-Kummissjoni għandha tikkunsidra l-esternalitajiet tan-netwerk li jiġu ġġenerati mill-attività tagħha. Ftehim konkluż ma' Ryanair jaġixxi bħala "kalamita" fir-rigward ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn li jkunu qed ifittxu li jiksbu aktar viżibilità u infrastruttura ta' kwalità aħjar. Dawn l-effetti tan-netwerk għandhom impatt pożittiv fuq il-qligħ ajronawtiku u fuq dak mhux ajronawtiku ([80]). Ryanair temmen li l-Kummissjoni stess adottat dan l-approċċ fid-Deċiżjoni relatata mal-ajruport ta' Bratislava ([81]). Għalhekk, l-ajruporti għandhom interess biex jikkonkludu ftehim ma' kumpanija tal-ajru li tieħu impenji ta' traffiku.

(127) Ryanair tippreċiża li l-ftehimiet li hija tikkonkludi mhumiex esklużivi. Kwalunkwe kumpanija tal-ajru oħra li toffri l-istess servizz bħal Ryanair setgħet tingħata kundizzjonijiet ta' attività identiċi.

(128) Fir-rigward tal-analiżi tal-profittabilità, Ryanair targumenta li l-prinċipji illi kieku jadotta investitur razzjonali tas-settur privat huma dawn li ġejjin ([82]):

— il-valutazzjoni ssir fuq bażi inkrementali,

— mhux neċessarjament meħtieġ pjan tal-intrapriża *ex ante*,

— fil-każ ta' ajruport mhux traffikuż, l-approċċ ibbażat fuq il-prinċipju tas-"single till" huwa l-metodu ta' pprezzar adegwat,

— għandu jitqies biss il-qligħ marbut mal-attività ekonomika tal-ajruport li jkun qed jopera,

---

([77]) Ryanair tirreferi għall-pożizzjoni tal-Kummissjoni fid-Deċiżjoni 2011/60/UE tas-27 ta' Jannar 2010, imsemmija qabel fin-nota f'qiegħ il-paġna 69, il-premessa 111.
([78]) Ara d-Deċiżjoni msemmija qabel fin-nota f'qiegħ il-paġna 69.
([79]) Fost dawn l-esternalitajiet, Ryanair tinkludi: 1. il-fatt li l-ftuħ ta' rotta għal ajruport reġjonali jibgħat sinjal pożittiv lill-kumpaniji tal-ajru l-oħra, mil-lat ta' pofittabilità; fil-każ inkwistjoni, Ryanair tiddikjara li l-kumpanija Cityline kienet waslet fil-punt li ttemm il-ftehim mal-ajruport ta' Angoulême biex tistabbilixxi servizz skedat xi ftit ġimgħat qabel ma Ryanair għalqet din il-konnessjoni; 2. il-preżenza ta' kumpanija tal-ajru pjuttost kbira tippermetti li jiġu żviluppati servizzi mhux ajronawtiċi li, min-naħa tagħhom, jikkontribwixxu biex jiġi ġġenerat aktar traffiku.
([80]) Il-qligħ mhux ajronawtiku jiġi partikolarment stimolat mill-ikbar ammont ta' ħin li jgħaddu fl-ajruport il-passiġġieri li ma jkollhomx waqfa hemmhekk. Din il-karatteristika hija tali li tattira lill-ktajjen kummerċjali li joperaw fl-ajruporti.
([81]) Ara d-Deċiżjoni msemmija qabel fin-nota f'qiegħ il-paġna 69.
([82]) Il-prinċipji li fuqhom tinbena l-analiżi tal-profittabilità fit-testijiet dwar il-prinċipju ta' investitur f'ekonomija tas-suq. Il-kawżi ta' għajnuna mill-Istat relatati ma' Ryanair, imħejjija minn Oxera għal Ryanair, fid-9 ta' April 2013.

— għandu jiġi kkunsidrat it-tul ta' żmien kollu tal-ftehim, inkluż kwalunkwe estensjoni eventwali,

— il-flussi finanzjarji futuri għandhom jiġu attwalizzati sabiex tkun tista' tiġi vvalutata l-profittabilità tal-ftehimiet.

(129) Il-profittabilità inkrementali li ġabu magħhom il-ftehimiet konklużi bejn Ryanair u l-ajruporti għandha tiġi vvalutata abbażi ta' stimi tar-rata ta' redditu interna jew tal-miżuri bbażati fuq il-valur preżenti nett.

(c) Applikazzjoni tal-prinċipju ta' investitur prudenti f'ekonomija tas-suq

(130) B'mod ġenerali, Ryanair tqis li l-fatt li s-CCI ta' Angoulême aġixxiet bħala investitur privat ġenwin minħabba l-istatus tagħha, indipendent mill-Istat, jikkostitwixxi fih innifsu prova li l-prinċipju ta' investitur f'ekonomija tas-suq ġie rrispettat. Il-fatt li l-finanzjament ta' investimenti tal-ajruport kien ġie pprovdut mill-membri tal-SMAC serva ta' evidenza ulterjuri, peress li l-proprjetarji tal-ajruport kellhom interess li jiżdied il-valur tiegħu.

(131) Ryanair tenfasizza li l-valutazzjoni tat-tariffi tal-ajruport li tħallas għandha titwettaq abbażi tal-bżonnijiet imnaqqsa tagħha. Meta mqabbla ma' kumpaniji tal-ajru oħra, Ryanair targumenta li l-mudell ta' negozju tagħha juża inqas desks għaċ-check-in u jirrikjedi inqas faċilitajiet u servizzi, u l-fatt li hija ma tirrikorrix għall-waqfiet inaqqas id-dewmien u l-intensità tal-groundhandling għall-inġenji tal-ajru tagħha u jżid il-produttività tal-ekwipaġġ sabiex titnaqqas id-dipendenza fuq is-servizzi tal-ajruport.

(132) Hija tqis ukoll li, għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur f'ekonomija tas-suq, ċerti ajruporti Ewropej huma sostitwibbli għall-ajruport ta' Angoulême minħabba s-similaritajiet tagħhom ([83]). F'dan ir-rigward, Ryanair tippreżenta studju komparattiv li jikkonkludi li t-tariffi tal-ajruport imposti mill-ajruporti ta' […], […], […] u […], li jitqabblu mal-ajruport ta' Angoulême, fil-medja huma orħos mit-tariffi imposti fl-ajruport ta' Angoulême ([84]).

Tabella 11

Ajruporti li jitqabblu mal-ajruport ta' Angoulême

Karatteristiċi tal-ajruport imqabbla	Angoulême	(…)	(…)	(…)	(…)
Popolazzjoni tal-belt fejn jinsab l-ajruport	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Distanza lejn il-belt (f'kilometri)	14	12	45	46	11,5
L-akbar belt fil-firxa tal-150 km (popolazzjoni)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
L-eqreb ajruport kbir (passiġġieri fl-2009)	Bordeaux (3,3 miljun)	[…] (1,8 miljun)	[…] (7,7 miljun)	[…] (2,8 miljun)	[…] (19-il miljun)

(133) Ryanair tiddikjara wkoll li l-għażliet li għamel l-ajruport ta' Angoulême wara li kien għalaq ir-rotta lejn Londra Stansted kienu tali li jistabbilixxu li l-ajruport ikkunsidra li servizz kummerċjali skedat lejn ir-Renju Unit offrut minn kumpanija bi prezzijiet irħas kien soluzzjoni kredibbli. F'dan ir-rigward, hija tirreferi għall-ftehim konkluż ma' SNC-Lavalin, li kellha mandat biex timplimenta xenarju ta' żvilupp aggressiv.

(134) Barra minn hekk, Ryanair targumenta li livell garantit ta' passiġġieri, bħal dak li hija kkommettiet ruħha dwaru, ikun jillimita r-riskju ekonomiku meħud minn ajruport. Bħala riżultat ta' dan, il-garanzija tiġġustifika livell aktar baxx ta' profittabilità minn dak li jkun meħtieġ minn investitur privat li ma jgawdix minn din il-klawsola.

([83]) Dawn is-similaritajiet huma dovuti għall-karatteristiċi tal-ajruporti (li jinsabu inqas minn 150 kilometru minn bliet kbar u jikkompetu ma' ajruporti oħra) u għal-livelli ta' introjtu fir-reġjuni ta' madwarhom.

([84]) Tul il-perjodu analizzat, it-tariffi tal-ajruport imposti fl-ajruport ta' Angoulême, bħala medja kienu jammontaw għal […] % ogħla għal kull rotazzjoni u […] % ogħla għal kull passiġġier. Madankollu, Oxera tenfasizza li Ryanair ma kinitx responsabbli għat-taxxa tal-ajruport fl-2009.

(135) Barra minn hekk, Ryanair tirrimarka li l-approċċ "single till" ([85]) jispjega għaliex ajruport ifittex li jimmassimizza d-dħul tiegħu billi jnaqqas il-livell ta' tariffi li hu jimponi. Għalhekk, Ryanair tikkontesta l-valutazzjoni li prezz negattiv ma jistax ikun prezz tas-suq. Hija temmen li tariffa negattiva tal-ajruport tista' tkun konsistenti mal-prinċipju tal-investitur f'ekonomija tas-suq jekk il-livell mistenni ta' qligħ mhux ajrunawtiku jkun għoli biżżejjed. F'dan il-każ, Ryanair hi tal-fehma li investitur privat seta' raġonevolment jassumi li l-qligħ mhux ajrunawtiku, li kien ineżistenti, kien se jiġi żviluppat bis-saħħa tat-traffiku li hija setgħet tiġġenera ([86]).

(136) Hija ssostni li dan l-approċċ huwa msaħħaħ bl-ispeċifiċità tas-sitwazzjoni tal-ajruport ta' Angoulême. Hija tal-fehma li investitur li jopera f'ekonomija tas-suq għandu jqis l-kostijiet involuti fl-infrastruttura kif ukoll il-kostijiet operatorji bħalma huma l-ispejjeż mitlufa. Dan huwa iktar u iktar minnu fil-każ preżenti peress li l-ajruport ta' Angoulême aktarx li kien se jbati mill-kompetizzjoni mal-ferrovija ta' veloċità qawwija TGV ([87]). Barra minn hekk, Ryanair issostni illi li kieku l-għeluq tal-ajruport kien possibbiltà oħra, il-valur tas-suq tal-assi netti mill-kostijiet tal-għeluq ma kienx ikun sinifikanti. Għaldaqstant, dawn l-ispejjeż mitlufa għandhom jiġu injorati.

(137) Barra minn hekk, meta jitqies li Ryanair ikkommettiet ruħha biex tiggarantixxi livell minimu ta' traffiku, u li jekk tonqos milli tilħaq tali livell setgħet tiffaċċja xi penali, hija tikkunsidra li kwalunkwe offerta kummerċjali tirrappreżenta titjib fuq is-sitwazzjoni ta' ajruport li jkollu l-istess karatteristiċi tal-ajruport ta' Angoulême. L-unika kundizzjoni hi li d-dħul marġinali għandu jkun ogħla mill-kostijiet marġinali tagħha, u b'hekk tinħoloq distinzjoni bejn is-sitwazzjoni tal-ajruport ta' Angoulême u dik analizzata mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza *Chronopost* ([88]). Konsegwentament, Ryanair tiddikjara li, f'dan il-każ, investitur privat f'ekonomija tas-suq ma jkunx neċessarjament qed ifittex li jġib redditu fuq l-investiment fir-rigward tal-infrastruttura li kienet teżisti minn qabel. Skont Ryanair, tali investitur lanqas mhu se jitlob lill-kumpanija tal-ajru kontraenti biex tipparteċipa fil-kopertura tal-kostijiet operatorji mġarrba qabel ma ġie konkluż il-ftehim.

(138) Fl-aħħar nett, Ryanair tiddikjara li d-deċiżjonijiet meħuda mill-ajruport ta' Angoulême ma kinux speċifikament indirizzati lilha.

(139) Dan huwa l-każ, qabel xejn, tad-deċiżjonijiet maħsuba li jadattaw l-ajruport ta' Angoulême. Il-biċċa l-kbira ta' dawn l-investimenti saru qabel il-wasla tagħha. Bl-istess mod, hija tenfasizza li, f'ħafna mill-każijiet, il-kuntratti ta' reklutaġġ għall-membri tal-persunal ġew konklużi jew estiżi wara li telqet. Għalhekk, dawn id-deċiżjonijiet kienu jagħmlu parti minn pjan usa' biex jippożizzjonaw lill-ajruport ta' Angoulême fis-suq tal-kumpaniji tal-ajru li joffru titjiriet bi prezzijiet irħas ([89]). Id-deċiżjonijiet li ttieħdu sussegwentement minn SMAC ladarba telqet Ryanair, bħall-għażla tax-xenarju mfittex minn SNC-Lavalin, huma xhieda ta' dan.

(140) Fl-aħħar nett, Ryanair tenfasizza li l-Artikolu 3 tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport kien jistipula li l-kundizzjonijiet operattivi mogħtija lilha setgħu jingħataw lil kwalunkwe kumpanija tal-ajru oħra. Hija tindika li l-livell ta' tariffi tal-ajruport, fi kwalunkwe każ, kien ippubblikat mill-ajruport ta' Angoulême.

(d) Kummenti relatati mal-pagamenti lil AMS

(141) Ryanair ma taqbilx mal-valutazzjoni preliminari tal-Kummissjoni li tqis il-pagamenti lil AMS bħala spejjeż għall-ajruport, peress li dan l-approċċ ma jikkunsidrax il-valur tas-servizzi ta' AMS għall-ajruport. Barra minn hekk, Ryanair temmen li, għall-finijiet tal-analiżi tal-operatur f'ekonomija tas-suq, jaqbel li ssir distinzjoni bejn ix-xiri ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ta' valur bir-rati tas-suq u arranġament kuntrattwali relatat bejn l-ajruport u l-kumpanija tal-ajru.

(142) B'appoġġ għal dan, Ryanair tippreżenta analiżi komparattiva li tqabbel il-prezzijiet mitluba minn AMS mal-prezzijiet ta' servizzi simili offruti minn websajts oħra tal-ivvjaġġar ([90]). L-analiżi tikkonkludi li l-prezzijiet mitluba minn AMS kienu jew inqas mill-medja jew inkella fil-medda tan-nofs tal-prezzijiet mitluba mill-websajts referenzjarji.

(143) Skont Ryanair, dan juri li l-prezzijiet ta' AMS huma konformi mal-prezzijiet tas-suq u li d-deċiżjoni minn ajruport pubbliku li jixtri s-servizzi ta' AMS hija konsistenti mat-test tal-operatur fl-ekonomija tas-suq. Ryanair tipprovdi aktar evidenza tas-servizzi li jingħataw lill-ajruporti fil-qafas ta' kuntratti ma' AMS, bil-għan li turi kemm jiswew dawn is-servizzi għall-ajruporti.

([85]) Ara premessa 124 ta' din id-Deċiżjoni.

([86]) Ryanair tagħmel referenza għall-possibbiltà li l-investitur inkwistjoni jieħu l-eżempju tal-ajruport ta' La Rochelle, li fl-opinjoni tagħha huwa simili.

([87]) Id-deċiżjoni biex tinħoloq rotta bejn Angoulême u Bordeaux ittieħdet f'Lulju 2006, u d-deċiżjoni biex tinħoloq rotta bejn Tours u Angoulême ttieħdet f'Ġunju 2009.

([88]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Magħquda C-83/01 P, C-93/01 P u C-94/01 P *Chronopost SA* [2008] Ġabra I-6993. Madankollu, Ryanair tirrikonoxxi li dan l-approċċ għandu jkun irfinut jekk l-ispejjeż fissi jiżdiedu b'mod sinifikanti ladarba jintlaħaq ċertu livell limitu ta' attività. F'dan il-każ, hija tikkunsidra li jkun aktar adegwat li tieħu inkunsiderazzjoni l-valur nett attwali fuq perjodu itwal.

([89]) Ryanair temmen li dawk l-investimenti kienu jsiru xorta fin-nuqqas tagħha minħabba li l-investimenti fl-infrastruttura baqgħu għaddejjin minkejja li kien hemm volum baxx ħafna ta' passiġġieri.

([90]) Oxera, "Are prices set by AMS in line with the market rate?", imħejji għal Ryanair, l-20 ta' Diċembru 2013.

(144) Skont Ryanair, jekk il-Kummissjoni, minkejja l-oppożizzjoni tagħha għal tali approċċ, tinsisti li tinkludi l-kuntratti ma' AMS u l-Kuntratti tas-Servizzi tal-Ajruport ta' Ryanair f'test tal-operatur fl-ekonomija tas-suq uniku, ma għandux jiġi injorat il-valur tas-servizzi ta' AMS għall-ajruport.

(145) Barra minn hekk, Ryanair tirreferi għall-konklużjonijiet ta' diversi rapporti li jikkonfermaw li hija għandha marka kummerċjali b'saħħitha madwar l-Ewropa kollha, li hija kapaċi tattira primjum għas-servizzi ta' reklamar tagħha.

(146) Ryanair ippreżentat ukoll rapport imħejji minn Oxera, il-konsulent ekonomiku tagħha, dwar il-prinċipji li hija temmen li għandhom jiġu applikati għall-kriterju ta' profittabilità fit-test tal-operatur fl-ekonomija tas-suq li jinkorpora kemm il-kuntratti dwar is-servizzi bl-ajru konklużi bejn Ryanair u l-ajruporti u l-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi bejn AMS u l-istess ajruporti ([91]). Ryanair tenfasizza li dan ma jippreġudikax il-pożizzjoni tagħha li l-kuntratti ta' AMS u l-kuntratti dwar is-servizzi bl-ajru għandhom ikunu soġġetti għal testijiet tal-operatur fl-ekonomija tas-suq separati.

(147) Ir-rapport jgħid li l-introjtu ġġenerat minn AMS għandu jiġi inkluż fuq in-naħa tad-dħul għall-finijiet ta' analiżi konġunta tal-profittabilità, filwaqt li n-nefqa ta' AMS għandha tiġi inkluża fuq in-naħa tal-kostijiet. Sabiex dan isir, ir-rapport jipproponi metodu bbażat fuq il-flussi tal-flus li permezz tiegħu n-nefqa fuq AMS tiġi trattata bħala nefqa operazzjonali inkrementali.

(148) Ir-rapport isostni li l-attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni jikkontribwixxu għall-ħolqien u għat-tisħiħ tal-valur tal-marka kummerċjali, li aktarx tkun tiġġenera n-negozju u ġġib il-profitti, kemm tul il-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni kif ukoll wara li dan jiskadi. Dan ikun partikolarment il-każ meta, bis-saħħa ta' ftehim ma' Ryanair, kumpaniji oħra tal-ajru jitħajru għal dan l-ajruport, li mbagħad min-naħa tagħhom jattiraw lill-operaturi kummerċjali, u b'hekk iżidu d-dħul mhux ajrunawtiku tal-ajruport. Skont Ryanair, kieku l-Kummissjoni kellha twettaq analiżi konġunta tal-profittabilità, dawn il-benefiċċji jkunu jridu jiġu kkunsidrati billi n-nefqa fuq AMS tiġi ttrattata bħala nefqa operazzjonali inkrementali, fejn il-profitti inkrementali jiġu kkalkulati bħala netti mill-pagamenti ta' AMS.

(149) Barra minn hekk, Ryanair tqis li valur finali jista' jiġi inkluż fil-profitti inkrementali previsti fl-aħħar tad-durata tal-ftehim dwar is-servizzi bl-ajru sabiex jiġi kkunsidrat il-valur iġġenerat wara li jiskadi l-ftehim. Il-valur finali jista' jiġi aġġustat abbażi ta' suppożizzjoni prudenti dwar il-probabbiltà li jiġġedded jew le l-ftehim ma' Ryanair jew jiġux miftiehma kundizzjonijiet simili ma' kumpaniji tal-ajru oħrajn. Ryanair tqis li dan jippermetti li jiġi stmat livell inferjuri għall-benefiċċji ġġenerati konġuntement mill-ftehim konkluż ma' AMS u mill-ftehim dwar is-servizzi bl-ajru, meta tiġi kkunsidrata l-inċertezza tal-profitti inkrementali wara li jiskadi l-ftehim dwar is-servizzi bl-ajru.

(150) B'appoġġ għal dan l-approċċ, ir-rapport imsemmi hawn fuq jippreżenta sommarju tar-riżultati ta' studji li jittrattaw l-impatt tar-riklamar fuq il-valur tal-marka kummerċjali. Dawn l-istudji jirrikonoxxu li r-reklamar jista' jsaħħaħ il-valur ta' marka kummerċjali u jżid il-lealtà tal-klijenti. B'mod partikolari, skont ir-rapport, ir-reklamar fuq ryanair.com iżid il-viżibbiltà tal-marka kummerċjali għal ajruport. Ir-rapport iżid jgħid li ajruporti reġjonali iżgħar li jkollhom l-għan li jżidu t-traffiku tagħhom jistgħu jsaħħu l-valur tal-marka kummerċjali tagħhom billi jidħlu fi kuntratti ta' reklamar ma' AMS.

(151) Ir-rapport jissuġġerixxi li l-approċċ ibbażat fuq il-flussi tal-flus għandu jiġi ppreferut fuq l-approċċ bil-kapitalizzazzjoni, li fil-qafas tiegħu n-nefqa ta' AMS tkun ittrattata bħala nefqa kapitali fl-assi intanġibbli (jiġifieri l-valur tal-marka kummerċjali tal-ajruport). In-nefqa marbuta mal-kummerċjalizzazzjoni tiġi kkapitalizzata bħala assi intanġibbli u mbagħad amortizzata matul il-ħajja utli ta' dawn l-assi, billi jiġi previst valur residwu fi tmiem il-perjodu skedat tal-ftehim dwar is-servizzi bl-ajru. Madankollu, dan l-approċċ ma jinkludix benefiċċji addizzjonali għall-ajruport b'konsegwenza tal-iffirmar tal-ftehim dwar is-servizzi bl-ajru ma' Ryanair, u mhuwiex faċli jiġi stmat il-valur tal-assi intanġibbli minħabba n-nefqa marbuta mal-marka kummerċjali u minħabba t-tul tal-ħajja utli tal-assi.

6.3. **Kummenti min-naħa ta' AMS**

(152) AMS tikkontesta l-affermazzjoni li l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni li hija kkonkludiet mal-ajruport ta' Angoulême jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat. Il-kuntratt ma jagħti l-ebda vantaġġ selettiv fuqha.

6.3.1. *Valutazzjoni konġunta ta' vantaġġ ekonomiku mogħti lil Ryanair u lil AMS*

(153) AMS tenfasizza li hija għandha skopijiet korporattivi ġenwini li jikkonsistu fil-provvista ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq l-Internet. Hija tippreċiża li l-biċċa l-kbira tal-attività tagħha hija maħsuba biex iżżid il-valur tal-ispazju ddedikat għar-reklamar fuq il-websajt ta' Ryanair.

([91]) Oxera, "How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?" Imħejji għal Ryanair, is-17 ta' Jannar 2014.

(154) Barra minn hekk, hija tindika li Ryanair għażlet li tikkollabora ma' strutturi intermedji oħra biex tikkumerċjalizza spazji oħra ddedikati għar-reklamar.

(155) B'segwitu ta' dan, ma hemmx lok li jitqies li hemm bżonn issir valutazzjoni konġunta ta' kwalunkwe benefiċċju ekonomiku mogħti lil Ryanair u lil AMS.

6.3.2. *Valutazzjoni konġunta tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport u tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni*

(156) AMS iqis li ż-żieda fin-numru ta' passiġġieri li jużaw is-servizzi ta' Ryanair mhuwiex l-uniku vantaġġ li bbenefika minnu l-ajruport ta' Angoulême fil-qafas tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni. L-ewwel nett, hija tinnota li l-kuntratt konkluż mill-ajruport ma' AMS huwa differenti minn dak konkluż ma' Ryanair. It-tieni nett, hija tenfasizza li Ryanair tippromwovi s-servizzi tagħha billi tuża r-riżorsi tagħha stess. Għaldaqstant, l-ajruport ta' Angoulême, billi kkonkluda kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, mhux jikkontibwixxi fil-promozzjoni tas-servizzi ta' Ryanair.

(157) Bħala eżempju, AMS tinnota li l-fattur medju ta' tagħbija ta' Ryanair huwa invarjabbilment ta' […] %, irrispettivament minn jekk ġiex konkluż kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni magħha jew le. Barra minn hekk, AMS targumenta li d-dħul li qed tibbenefika minnu Ryanair huwa identiku għall-passiġġieri kollha, kemm jekk jaslu u kemm jekk jitilqu minn ajruport partikolari.

(158) B'mod ġenerali, AMS tinnota li l-kampanji ta' reklamar ikunu ta' benefiċċju għall-fornituri tal-ispazju ddedikat għar-reklamar stess ([92]). F'dan il-każ, din l-esternalità hija riflessa fil-popolarità dejjem akbar tal-websajt ta' Ryanair, irrispettivament minn jekk l-entità wara l-kampanja ta' reklamar hijiex pubblika jew privata. Peress li investitur privat ma joqgħodx lura milli jagħmel investiment minħabba li partijiet terzi jistgħu jibbenefikaw minnu, AMS tqis li l-ajruport ta' Angoulême ma kellux għalfejn jieħu inkunsiderazzjoni l-fatt li Ryanair ibbenefikat ukoll mill-investiment tagħha fir-reklamar.

(159) AMS hi tal-fehma li f'dan il-każ Ryanair kellha rwol ta' pijunier billi l-biċċa l-kbira tal-kumpaniji tal-ajru llum il-ġurnata saru jikkummerċjalizzaw l-ispazju li jkollhom disponibbli fuq il-websajt tagħhom. Madankollu, hija temmen li l-websajt ta' Ryanair ma kinitx tas-soltu peress li kellha valur eċċezzjonali ([93]). Għaldaqstant, hija ma setgħetx titqabbel ma' websajts ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn.

6.3.3. *Il-kriterju ta' investitur prudenti f'ekonomija tas-suq*

6.3.3.1. Dwar l-eżistenza ta' vantaġġ favur AMS

(160) AMS tqis li hija ma bbenefikat mill-ebda vantaġġ ekonomiku skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Hija tgħid li s-servizzi tagħha huma diretti kemm lejn entitajiet privati kif ukoll lejn dawk pubbliċi. Għalhekk, hija setgħet ibbenefikat mill-istess miżura minn kumpanija privata. Hija żżid tgħid li hija ma tisfurzax lill-ajruporti jixtru s-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tagħha ([94]) u li l-ispazju ddedikat għar-reklamar li hija tikkummerċjalizza huwa riżorsa skarsa li għaliha hemm domanda għolja.

6.3.3.2. Dwar ir-relazzjoni bejn is-servizzi ta' AMS u l-bżonnijiet tal-klijenti tagħha

(161) AMS tqis li l-organizzazzjoni ta' kampanji ta' reklamar hija neċessità għall-ajruporti reġjonali. L-objettiv tagħhom huwa li jkabbru l-viżibbiltà tas-servizzi li joffru. Hija żżid tgħid li l-akbar hubs ta' ajruporti stess issa qed iħossu x-xewqa li jorganizzaw kampanji ta' reklamar. It-titjib tal-immaġini li jirriżulta minnhom ikun ta' benefiċċju għall-ajruporti inkwistjoni ([95]). F'dan ir-rigward, AMS tiddikjara li din in-nefqa hija forma ta' investiment strateġiku komparabbli ma' dawk magħmula minn kumpaniji bħal Coca-Cola, McDonald's u Nike.

(162) Dan l-investiment huwa iktar u iktar determinanti peress li l-ajruporti għandhom tendenza li jiġġeneraw kważi nofs id-dħul tagħhom minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi. F'dan il-każ, l-ajruport ta' Angoulême kellu interess saħansitra ikbar li jiġġenera traffiku magħmul minn klijentela internazzjonali minħabba li t-traffiku ta' passiġġieri regolari kien kważi ineżistenti. Għall-kuntrarju ta' dan, AMS hija tal-fehma li Ryanair ma kellhiex interess li tikkontribwixxi għal dawn l-investimenti fir-riklamar għaliex din ma tagħmilx dħul addizzjonali mill-passiġġieri li jkunu deħlin jew ħerġin.

([92]) AMS iġġib l-eżempju ta' kampanja ta' reklamar ippubblikata f'gazzetta, li tikkonferma r-rwol ta' appoġġ tagħha fl-implimentazzjoni ta' tali operazzjonijiet ta' kummerċjalizzazzjoni, b'tali mod li tkun tista' żżid it-tariffi tagħha jew tbigħ aktar spazju ddedikat għar-reklamar, jew inkella l-eżempju ta' marka kummerċjali ta' xi soft drink li l-kampanji ta' reklamar tagħha jżidu l-bejgħ ta' distributur.

([93]) AMS tibbaża l-valutazzjoni tagħha fuq rapport ippubblikat minn Zénobie Conseil f'Mejju 2011. Hi tinnota wkoll li l-websajt ta' Ryanair ittella' 4,5 biljun żjara tal-paġni fis-sena u għandha 80 % viżitaturi diretti, rata "bounce" ta' 17 %, żjara medja ta' 9 minuti u 36 sekonda għal kull viżitatur u kapaċità għolja li timmira lejn klijenti potenzjali.

([94]) AMS tindika li ħafna ajruporti jagħżlu li ma jirreklamawx fuq il-websajt ta' Ryanair.

([95]) Żieda fit-traffiku li jidħol fil-pajjiż permezz tal-kumpanija tal-ajru li fuq il-websajt tagħha ssir il-kampanja ta' reklamar jew kwalunkwe kumpanija tal-ajru oħra; żieda fid-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi bl-installazzjoni ta' operaturi kummerċjali.

(163) AMS tiddikjara li l-promozzjoni tal-"marka kummerċjali" tal-ajruporti, u b'mod partikolari tal-ajruporti reġjonali, saret prattika komuni. F'dan ir-rigward, hija tirreferi għax-xewqa li żżid il-valur u l-viżibbiltà tal-ajruport sabiex isir destinazzjoni magħżul mill-vjaġġaturi, għall-fatt li dawn l-investimenti huma ekonomikament razzjonali kemm għall-investituri pubbliċi kif ukoll għal dawk privati, għall-fatt li dawn l-investimenti jsiru wkoll minn ajruporti kbar, għall-fatt li l-ajruporti għandhom interess li jżidu l-għadd ta' passiġġieri ħerġin minnhom, u għall-fatt li l-element li joħloq distinzjoni bejn l-ajruporti reġjonali u l-hubs huwa li dawk tal-ewwel ma jgawdux mill-istess viżibbiltà internazzjonali. Din l-istrateġija hija indipendenti mill-kumpanija tal-ajru magħżula mill-vjaġġaturi, billi l-ajruporti jiddefinixxu l-investimenti tagħhom ta' kummerċjalizzazzjoni skont kemm l-ispazju ta' reklamar ikun kapaċi jimmira lejn il-klijenti potenzjali tagħhom.

6.3.3.3. Dwar il-prezz tas-servizzi pprovduti minn AMS

(164) AMS tiddikjara li l-prezzijiet tagħha f'dak li jirrigwarda l-ajruport ta' Angoulême huma l-prezzijiet tas-suq. Waqt li tqabbel il-kuntratti konklużi mal-ajruporti ta' […] u ta' […], hija ssostni li ma tiddiskriminax bejn il-klijenti tal-ajruport u dawk mhux tal-ajruport. Barra minn hekk, hija tal-opinjoni illi l-fatt li wieħed jagħmel użu kummerċjali mill-ispazju disponibbli fuq il-websajt ta' Ryanair ([96]) aktarx li jistabbilixxi wkoll li l-prezz tas-servizz ipprovdut lill-ajruport ta' Angoulême jikkorrispondi għal prezz tas-suq.

(165) AMS targumenta li l-Kummissjoni, fid-deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Bratislava kkwotata fil-premessa 111 ta' din id-Deċiżjoni, qieset li ma setax jiġi eskluż li s-sempliċi preżenza ta' isem ta' ajruport fuq il-websajt ta' Ryanair iġġorr ċertu valur, sakemm dak l-ajruport jissemma bħala destinazzjoni.

(166) Barra minn hekk, AMS tirrimarka li l-iskala tal-klassifikazzjoni tar-rati tagħha hija oġġettiva u disponibbli fuq il-websajt tagħha ([97]). Il-prezzijiet applikati għall-kuntratt konkluż mal-ajruport ta' Angoulême huma konsistenti ma' dan il-qafas. Il-prezzijiet ġew stabbiliti skont it-tip ta' paġna inkwistjoni ([98]), it-tip ta' tqegħid tal-prodott ([99]), l-għadd ta' viżitaturi li jkun hemm kuljum u l-għadd ta' rotot li jibdew mill-ajruport u li jispiċċaw fih.

(167) Fl-aħħar nett, AMS tiddikjara li s-servizzi li tipprovdi hi huma aktar effikaċi – minħabba li huma aktar immirati – minn dawk ipprovduti permezz ta' pjattaformi ta' reklamar tradizzjonali oħra, bħall-gazzetti. Dan huwa iktar u iktar minnu, peress li r-reklami li tipprovdi hi fuq il-websajt ta' Ryanair huma "fissi", filwaqt li websajts oħra għandhom sistema ta' rotazzjoni, u l-prezzijiet stipulati fil-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni konkluż mal-ajruport ta' Angoulême ġew stabbiliti permezz ta' bażi tariffarja tal-2007, filwaqt li t-traffiku fuq il-websajt Brittanika ta' Ryanair żdied b'55 % bejn l-2008 u l-2012.

6.4. **Kummenti tal-organizzazzjoni Transport & Environment**

(168) Il-kummenti ta' din l-organizzazzjoni mhux governattiva fil-qafas ta' din il-proċedura huma limitati għal li jpoġġu fid-dubju l-merti tal-linji gwida l-ġodda dwar l-avjazzjoni u tad-deċiżjonijiet adottati mill-Kummissjoni fis-settur tal-avjazzjoni, minħabba l-impatt ambjentali tagħhom.

7. **KUMMENTI TA' FRANZA DWAR IL-KUMMENTI TAL-PARTIJIET INTERESSATI**

(169) L-awtoritajiet Franċiżi indikaw li huma ma għandhom l-ebda kummenti addizzjonali x'jagħmlu b'reazzjoni għall-kummenti tal-partijiet interessati.

8. **VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI TA' GĦAJNUNA FAVUR IL-KORPI TA' ĠESTJONI SUĊĊESSIVI TAL-AJRUPORT**

8.1. **L-eżistenza ta' għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE**

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

([96]) AMS tibbaża ruħha fuq rapport li sar minn Mindshare Ireland f'Ġunju 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Il-paġna ewlenija jew il-paġna li ssemmi d-destinazzjonijiet.
([99]) Ħolqa, strixxun, paragrafu ta' test, il-format.

(171) Għalhekk, biex miżura nazzjonali tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat, iridu jiġu ssodisfati l-kriterji kumulattivi li ġejjin: 1) il-benefiċjarju jew il-benefiċjarji jridu jkunu impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE; 2) il-miżura trid tingħata permezz ta' riżorsi tal-Istat u trid tkun imputabbli għall-Istat; 3) il-miżura trid tagħti vantaġġ selettiv lil min jirċeviha; u 4) il-miżura trid toħloq distorsjoni jew thedded li toħloq distorsjoni għall-kompetizzjoni u aktarx trid tkun tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

8.1.1. *Il-kunċetti ta' impriża u ta' attività ekonomika*

(172) Sabiex jiġi ddeterminat jekk is-sussidji deskritti hawn fuq jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat, għandu jiġi vverifikat jekk il-benefiċjarji humiex impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(173) Il-Kummissjoni tfakkar f'dan ir-rigward li hija ġurisprudenza stabbilita li l-kunċett ta' impriża jkopri kwalunkwe entità involuta f'attività ekonomika, irrispettivament mill-istatus legali tagħha u mill-mod ta' kif din tiġi ffinanzjata ([100]). Barra minn hekk, il-kunċett ta' attività ekonomika jkopri kwalunkwe attività li tikkonsisti fil-provvista ta' oġġetti u servizzi f'suq partikolari ([101]).

(174) Fis-sentenza tagħha "l-ajruport ta' Leipzig-Halle", il-Qorti tal-Ġustizzja kkonfermat li l-operat ta' ajruport għal skopijiet kummerċjali u l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport jikkostitwixxu attivitajiet ekonomiċi ([102]). Operatur tal-ajruport involut f'attivitajiet ekonomiċi, irrispettivament mill-istatus legali tiegħu u mill-mod ta' kif dan jiġi ffinanzjat, neċessarjament jikkostitwixxi impriża skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE u għaldaqstant japplikaw ir-regoli tat-Trattat dwar l-għajnuna mill-Istat ([103]).

(175) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tindika li l-infrastruttura li għaliha saru l-investimenti ffinanzjati minn sussidji pubbliċi, b'mod partikolari l-estensjoni tar-runway u l-ħidma fuq it-terminal, ġiet operata fuq bażi kummerċjali mill-operaturi suċċessivi tal-ajruport. Għalhekk, dawn l-operaturi żammew il-flus għall-użu tal-infrastruttura kkonċernata.

(176) Għaldaqstant, il-finanzjament ta' din l-infrastruttura tal-ajruport u l-għajnuna operatorja potenzjali servew primarjament biex jiffinanzjaw l-attività ekonomika tal-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport li kienu involuti fiha l-operaturi suċċessivi tiegħu. Minn dan jirriżulta li l-entitajiet li joperaw l-infrastruttura jikkostitwixxu impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.1.1.1. L-entitajiet involuti fl-attività ekonomika tal-operat tal-ajruport

(177) Il-Kummissjoni tirrimarka li CCI-ajruport ħadet ħsieb il-ġestjoni u għaldaqstant anke l-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême waħedha bejn l-2002 u l-2006.

(178) Fir-rigward tal-perjodi ta' wara l-2006, il-Kummissjoni tindika li hemm żewġ entitajiet ġuridiċi distinti li jistgħu jitqiesu li kienu involuti b'mod konġunt f'attività ekonomika għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli tal-għajnuna mill-Istat fejn dawn effettivament jipprovdu oġġetti jew servizzi b'mod konġunt f'suq partikolari. Min-naħa l-oħra, entità li fiha nnifisha ma tkunx involuta fil-provvista ta' oġġetti jew servizzi f'suq ma tistax titqies bħala impriża abbażi biss tal-fatt li din ikollha sehem, saħansitra sehem ta' kontroll, jekk dak is-sehem jagħti lok biss għall-eżerċitar tad-drittijiet marbuta mal-istatus ta' azzjonist jew ta' membru ([104]). Il-Kummissjoni hija tal-fehma li matul il-perjodu 2007-11 SMAC u CCI-ajruport kienu involuti b'mod konġunt fl-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême. Id-dħul kummerċjali mill-provvista ta' servizzi tal-ajruport ġie stabbilit u miġbur minn CCI-ajruport, u din kienet ukoll responsabbli mill-ġestjoni operatorja tal-ajruport. Fl-istess ħin, l-SMAC kellha s-setgħa tidħol f'impenji kummerċjali ma' partijiet terzi f'isem l-ajruport. Hija kienet ukoll responsabbli mil-lat operattiv u finanzjarju f'dak li jirrigwarda l-investimenti ta' natura kummerċjali fis-sit tal-ajruport. L-SMAC kienet direttament

---

([100]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi C-35/96, *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1995] Ġabra I-3851, il-paragrafu 36; C-41/90 *Höfner u Elser* [1991] Ġabra I-1979, il-paragrafu 21; C-244/94 *Fédération française des sociétés d'assurances* vs *Ministère de l'Agriculture et de la pêche* [1995] Ġabra I-4013, il-paragrafu 14; u C-55/96, *Job Centre*, [1997] Ġabra I-7119, il-paragrafu 21.

([101]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża 118/85 *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1987] Ġabra 2599, il-paragrafu 7; fil-Kawża C-35/96 *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1995] Ġabra I-3851, il-paragrafu 36; fil-Kawżi Magħquda C-180/98 sa C-184/98 *Pavlov et al.* [2000] Ġabra I-6451, il-paragrafu 75.

([102]) Is-sentenzi fil-Kawżi Magħquda T-443/08 u T-455/08 *Freistaat Sachsen et al.* vs *Il-Kummissjoni* ("il-kawża tal-ajruport ta' Leipzig-Halle") [2011] Ġabra II-1311, ikkonfermati mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza tagħha tad-19 ta' Diċembru 2012 fil-Kawża C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH* vs *Il-Kummissjoni* (għadha ma ġietx ippubblikata), il-paragrafi 42 u 43; ara wkoll is-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-128/98 *Aéroports de Paris* vs *Il-Kummissjoni* [2000] Ġabra II-3929, ikkonfermata mill-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-82/01P *Aéroports de Paris* vs *Il-Kummissjoni* [2002] Ġabra I-9297; u s-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-196/04 *Ryanair* vs *Il-Kummissjoni* [2008] Ġabra II-3643, il-paragrafu 88.

([103]) Ara s-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Magħquda C-159/91 u C-160/91 *Poucet* vs *AGV* u *Pistre* vs *Cancava* [1993] Ġabra I-637.

([104]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-222/04 *Ministero dell' Economia e delle Finanze* vs *Cassa di Risparmio di Firenze* [2006] Ġabra I-289, il-paragrafi 107 sa 118 u 125.

involuta fil-provvista ta' servizzi tal-ajruport, b'mod partikolari permezz tal-kontribut tagħha fil-ġestjoni kummerċjali tal-ajruport matul dan il-perjodu, pereżempju billi kkonkludiet il-ftehimiet tal-2008.

(179) Bl-istess mod, il-Kummissjoni tirrimarka li t-trasferiment tal-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême għal SNC-Lavalin mill-1 ta' Jannar 2012 ma jħollx lill-SMAC mir-responsabbiltajiet tagħha. Fil-qafas kuntrattwali stabbilit permezz tal-proċedura ta' akkwist pubbliku tas-6 ta' Lulju 2011, ċerti obbligi baqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-SMAC matul il-perjodu tal-kuntratt.

(180) L-ewwel nett, l-SMAC hija responsabbli biss mid-deċiżjonijiet li jirrigwardaw l-investiment. Hija tiffinanzja n-nefqa relatata ([105]) anke jekk din in-nefqa hija inseparabbli mill-attività tal-operat tal-ajruport ([106]). It-tieni nett, l-SMAC għandha sehem sinifikanti tar-riskju operatorju bil-kundizzjoni li tiggarantixxi, sal-livell massimu annwali, l-ekwilibriju tal-kontijiet tal-ajruport ([107]). Fl-aħħar nett, l-SMAC esprimiet l-intenzjoni tagħha li tiffinanzja direttament l-appoġġ lill-kumpaniji tal-ajru maħsub biex jimplimenta l-politika kummerċjali tal-ajruport għall-ftuħ mill-ġdid ta' rotta bejn l-ajruport ta' Angoulême u l-Gżejjer Brittaniċi.

(181) Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li, fil-perjodu li beda mill-1 ta' Jannar 2012, l-SMAC kienet għadha l-operatur konġunt tal-ajruport.

(182) Il-Kummissjoni għaldaqstant tqis li l-attività ekonomika tal-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême suċċessivament baqgħet titwettaq mit-tliet gruppi ta' entitajiet li ġejjin:

— CCI-ajruport għall-perjodu li jkopri mill-2002 sal-2006,

— b'mod konġunt mill-SMAC u minn CCI-ajruport għall-perjodu li jkopri mill-2007 sal-2011, u

— b'mod konġunt mill-SMAC u minn SNC-Lavalin mill-1 ta' Jannar 2012.

8.1.1.2. L-eżerċitar ta' setgħat pubbliċi

(183) Il-Kummissjoni tixtieq tirrimarka li mhux l-attivitajiet kollha li jinvolvu lill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ikunu neċessarjament ta' natura ekonomika. L-attivitajiet relatati mal-eżerċitar tas-setgħat pubbliċi, fil-prinċipju, mhumiex ta' natura ekonomika.

(a) Sistema nazzjonali għall-finanzjament ta' kompiti tal-Istat fl-ajruporti Franċiżi

(184) Diversi kompiti li twettqu mill-korpi ta' ġestjoni suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême fir-rigward tas-sikurezza tat-traffiku tal-ajru, is-sigurtà jew il-protezzjoni ambjentali ġew iffinanzjati mill-awtoritajiet pubbliċi bejn l-2002 u l-2012. Dan il-finanzjament jaqa' fil-kamp ta' applikazzjoni ta' din il-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(185) F'dan ir-rigward, Franza rreferiet għas-sistema ġenerali tal-finanzjament ta' kompiti tal-Istat fl-ajruporti Franċiżi, stipulata fil-liġi nazzjonali u deskritta hawn taħt.

(186) Din is-sistema hija bbażata fuq taxxa, it-taxxa tal-ajruport, flimkien ma' strument ta' finanzjament addizzjonali. L-isfond ta' dawn l-istrumenti u r-regoli li jirregolawhom, kif ukoll il-kompiti ffinanzjati minnhom, huma deskritti hawn taħt.

(187) Fl-1998, fis-sentenza tiegħu *SCARA* ([108]), il-Kunsill tal-Istat iddeċida li l-kompiti relatati mas-sikurezza u s-sigurtà fl-ajruporti kienu responsabbiltajiet sovrani tal-Istat u li għalhekk dawn ma setgħux jitħallew f'idejn l-utenti tal-ajruport. B'segwitu għal din is-sentenza, il-Liġi Nru 98-1171 tat-18 ta' Diċembru 1998 dwar l-organizzazzjoni ta' ċerti servizzi tat-trasport bl-ajru u l-Artikolu 136 tal-Liġi Nru 98-1266 tat-30 ta' Diċembru 1998 (il-Liġi dwar il-Baġit tal-1999) ([109]) introduċew it-taxxa tal-ajruport, li bdiet tapplika mill-1 ta' Lulju 1999. Din hija taxxa assenjata, fis-sens li d-dħul minnha jista' jintuża biss biex tiġi ffinanzjata ċertu nefqa, jiġifieri l-kost tal-kompiti li Franza tqis bħala responsabbiltajiet sovrani fl-ajruporti. Id-dispożizzjonijiet legali ta' hawn fuq introduċew ukoll strument addizzjonali għall-finanzjament ta' tali kompiti. It-tip ta' kompiti ffinanzjati mit-taxxa tal-ajruport u mill-istrument ta' finanzjament addizzjonali, u r-regoli li jirregolaw it-taxxa tal-ajruport u l-istrument addizzjonali, huma stabbiliti hawn taħt.

([105]) L-Artikolu 11 tal-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi.
([106]) Is-sentenza tal-ajruport ta' Leipzig-Halle, imsemmija qabel fin-nota ta' qiegħ il-paġna 102, il-paragrafu 107.
([107]) L-Artikolu 15 tal-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi.
([108]) Is-sentenza tal-Kunsill tal-Istat tal-20 ta' Mejju 1998, *Syndicat des Compagnies Aériennes autonomes* ("*SCARA*").
([109]) Illum il-ġurnata kkodifikata fl-Artikolu 1609(w) tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa.

(188) Il-leġiżlazzjoni Franċiża flimkien mad-dispożizzjonijiet regolatorji ddettaljati, jistabbilixxu b'mod preċiż liema kompiti jistgħu jiġu ffinanzjati mit-taxxa tal-ajruport. Dawn huma s-salvataġġ u t-tifi tan-nar ta' inġenji tal-ajru, il-prevenzjoni mill-perikli minn annimali selvaġġi ([110]), l-iskrinjar tal-bagalji tal-istiva, tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-kabina, il-kontroll ta' punti ta' aċċess pubbliċi għaż-żona ristretta ([111]), miżuri ta' protezzjoni ambjentali ([112]) u l-kontroll awtomatiku tal-fruntiera permezz tal-identifikazzjoni bijometrika. Ir-referenza għall-kontroll awtomatiku tal-fruntiera permezz tal-identifikazzjoni bijometrika ġiet introdotta fil-leġiżlazzjoni fl-2008. Mill-bqija, is-sensiela ta' kompiti eliġibbli għall-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport ma nbidlitx minn mindu ġiet introdotta, u tikkorrispondi għall-kompiti koperti mis-sentenza *SCARA*. Għadd ta' strumenti regolatorji nazzjonali u Ewropej jippreċiżaw l-obbligi li għandhom l-operaturi tal-ajruporti b'rabta mat-twettiq ta' dawn il-kompiti. Pereżempju, għas-salvataġġ u t-tifi tan-nar ta' inġenji tal-ajru, ir-regolamenti jistabbilixxu b'mod preċiż ir-riżorsi umani u materjali li għandhom jiġu adottati skont il-karatteristiċi tal-ajruport.

(189) Għal kull ajruport partikolari, it-taxxa tal-ajruport trid titħallas mill-kumpaniji tal-ajru kollha li jużaw dak l-ajruport. Hija tiġi bbażata fuq l-għadd ta' passiġġieri u l-massa ta' merkanzija u posta li jinġarru mill-kumpanija tal-ajru. Ir-rata tat-taxxa tal-ajruport għal kull passiġġier jew għal kull tunnellata ta' merkanzija jew posta tiġi stabbilita kull sena għal kull ajruport, skont kemm jiġi stmat il-kost biex jitwettqu l-kompiti ffinanzjati mit-taxxa.

(190) Kull sena l-operaturi tal-ajruporti jħejju dikjarazzjoni annwali tal-kostijiet u tat-traffiku. Dawn id-dikjarazzjonijiet jippreżentaw, għas-sena preċedenti, il-livelli tat-traffiku osservati u l-kostijiet involuti biex twettqu l-kompiti marbuta mas-sikurezza u s-sigurtà ([113]), kif ukoll l-ammonti miġbura permezz tat-taxxa tal-ajruport u l-istrument addizzjonali għall-finanzjament ta' dawn il-kompiti. Huma jinkludu wkoll stimi tat-traffiku, tal-kostijiet u tad-dħul relatati mal-kompiti marbuta mas-sikurezza u s-sigurtà għas-sena kurrenti u għas-sentejn ta' wara. Id-dikjarazzjonijiet jiġu vverifikati mill-awtoritajiet amministrattivi, li jistgħu jagħmlu wkoll spezzjonijiet fuq il-post. Imbagħad ir-rata tat-taxxa tiġi stabbilita fuq din il-bażi, permezz ta' ordni interministerjali.

(191) Billi r-rati tat-taxxa huma kkalkulati abbażi ta' stimi tal-kostijiet u tat-traffiku, ġie adottat mekkaniżmu ta' aġġustament *ex post* sabiex jiżgura li d-dħul li jagħmel l-ajruport mit-taxxi, supplimentat fejn xieraq minn dħul mill-istrument ta' finanzjament addizzjonali deskritt hawn taħt, ma jaqbiżx il-kostijiet li ġġarrbu realment biex twettqu l-kompiti rilevanti. Il-kostijiet ikkonċernati jinkludu l-kostijiet operatorji u dawk tal-persunal li ġġarrbu biex twettqu dawn il-kompiti, id-deprezzament li jikkorrispondi għall-investimenti li jkunu saru għal ma' dawn il-kompiti, u s-sehem mill-ispejjeż ġenerali marbuta ma' dawn il-kompiti ([114]). L-operaturi jridu jżommu rendikonti pluriennali tad-dħul mit-taxxa tal-ajruport u mill-istrument ta' finanzjament addizzjonali, u tal-kostijiet li jkunu ġarrbu biex wettqu l-kompiti rilevanti. Hekk kif jiġi osservat bilanċ pożittiv, dan jiġi ttrasferit fil-kontijiet kumulattivi għas-snin preċedenti, li jistgħu jirriżultaw f'bilanċ pożittiv jew negattiv. Dan il-bilanċ jiġi kkunsidrat meta tiġi stabbilita r-rata tat-taxxa għas-sena ta' wara. Barra minn hekk, kwalunkwe bilanċ pożittiv ikollu imposti finanzjarji li jkunu jridu jitħallsu mill-operatur.

(192) Mill-bidu nett, il-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport kellu jiġi supplimentat permezz tal-istrument ta' finanzjament addizzjonali. Dan minħabba li l-kostijiet ta' sikurezza u ta' sigurtà mhumiex proporzjonali għall-volum ta' traffiku fl-ajru, b'differenza għad-dħul mit-taxxi tal-ajruport. Kien sar evidenti li fl-ajruporti b'volum ta' traffiku baxx, ir-rata tat-taxxa tal-ajruport kienet se tiġi stabbilita f'livell għoli u tqieset bħala diffiċli li tiġi aċċettata mill-utenti jekk dawn riedu josservaw il-kostijiet ta' sikurezza u ta' sigurtà. Għaldaqstant, għal dawn l-ajruporti, sar provvediment li t-taxxa tal-ajruport tiġi stabbilita f'livell iktar baxx minn dak meħtieġ biex jiġu koperti l-kostijiet u li, meta jkun hemm bżonn, jintuża l-istrument ta' finanzjament addizzjonali biex jiġu ffinanzjati l-kompiti eliġibbli.

(193) F'dan ir-rigward, kien hemm għadd ta' strumenti addizzjonali differenti wara xulxin. L-ewwel, l-awtoritajiet Franċiżi użaw fond speċifiku, il-Fond ta' Intervent għall-Ajruporti u għat-Trasport bl-Ajru ("FIATA"), imwaqqaf, flimkien mat-taxxa tal-ajruport, bil-Liġi Nru 98-1266 tat-30 ta' Diċembru 1998 kif imsemmi hawn fuq. Dan il-fond kien is-suċċessur tal-Fond għall-Ugwalizzazzjoni tat-Trasport bl-Ajru ("FPTA"), li inizjalment kien riżervat għall-finanzjament ta' konnessjonijiet bl-ajru maħsuba biex jippromwovu l-iżvilupp reġjonali u l-ippjanar territorjali. Porzjon mit-taxxa tal-avjazzjoni ċivili tħallas f'dan il-fond. FIATA ntuża biex jiffinanzja l-istess kompiti li kien iffinanzja l-FPTA, u ġie estiż biex jinkludi dawk koperti mit-taxxa tal-ajruport sabiex jissupplimenta lil din tal-aħħar għall-ajruporti ż-żgħar. Fil-prattika, il-funzjonijiet ta' FIATA inqasmu essenzjalment f'żewġ "taqsimiet" distinti:

([110]) Il-kunċett ta' perikli minn annimali selvaġġi jinkludi l-periklu minn ħabta ma' għasfur, li jkopri kolliżjonijiet bejn inġenju tal-ajru u għasfur li jkunu tali li jipperikolaw il-passiġġieri u l-oġġetti abbord l-inġenju tal-ajru inkwistjoni.

([111]) Dan il-kompitu jista' jinkludi, pereżempju, l-installazzjoni u l-manutenzjoni ta' barrieri li jifirdu ż-żoni miftuħa għall-pubbliku minn dawk ristretti jew l-installazzjoni ta' sistema ta' sorveljanza bil-vidjo madwar iż-żona ristretta.

([112]) Dan il-kompitu jinkludi miżuri tal-istorbju, f'korrelazzjoni mar-rotot tat-titjiriet skont kif xieraq, u l-kontroll tal-kwalità tal-arja u tal-ilma fiż-żoni madwar l-ajruporti.

([113]) Dawn għandhom jinftiehmu bħala kompiti eliġibbli għall-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport, kif deskritt hawn fuq.

([114]) L-ispejjeż ġenerali huma primarjament marbuta ma' funzjonijiet ta' appoġġ bħalma huma l-immaniġġjar tar-riżorsi umani, il-kwistjonijiet finanzjarji, is-superviżjoni finanzjarja tal-investimenti, ix-xiri, sistemi tal-IT mhux speċjalizzati, id-dipartiment legali, is-servizzi ġenerali, il-ġestjoni ġenerali, il-kontabbiltà u s-superviżjoni tal-ġestjoni.

taqsima "ajruporti" għall-kopertura supplimentari tal-kompiti ta' sikurezza u ta' sigurtà f'ajruporti żgħar u taqsima "trasport bl-ajru" għas-sussidjar ta' konnessjonijiet bl-ajru maħsuba biex jippromwovu l-iżvilupp reġjonali u l-ippjanar territorjali. Id-deċiżjonijiet dwar il-ħlas tal-għotjiet ta' FIATA għall-finanzjament supplimentari tal-kompiti ta' sikurezza u ta' sigurtà ttieħdu wara li saret konsultazzjoni mal-kumitat ta' ġestjoni tal-ajruport tat-taqsima "ajruporti" ta' FIATA.

(194) Fl-2005, FIATA spiċċa u l-finanzjament korrispondenti ttieħed direttament mill-baġit tal-Istat għall-perjodu ta' sentejn bl-istess termini, b'mod partikolari f'dak li jirrigwarda l-opinjoni ta' kumitat ta' ġestjoni. Mill-2008, l-Istat issostitwixxa dan l-istrument b'żieda fit-taxxa tal-ajruport, u dan kien jinvolvi l-iffissar ta' taxxa ogħla milli meħtieġ sabiex tkun tista' tkopri l-kompiti ta' sikurezza u ta' sigurtà f'ċerti ajruporti. Is-surplus li jirriżulta minnha jerġa' jitqassam lil ajruporti iżgħar sabiex jissupplimenta d-dħul li dawn ikunu ġabru mit-taxxa tal-ajruport.

(195) Kif spjegat hawn fuq, id-dikjarazzjonijiet annwali tal-operaturi tal-ajruporti, li huma vverifikati mill-awtoritajiet amministrattivi, jindikaw il-kostijiet stmati u dawk reali kif ukoll id-dħul mit-taxxa tal-ajruport u mill-istrument addizzjonali. Bl-istess mod, il-kontijiet annwali miżmuma mill-operaturi u użati biex jiġi kkalkulat il-bilanċ tal-kostijiet u tad-dħul reali li wasslu biex ikun hemm aġġustament 'l isfel tat-taxxa u impożizzjoni tal-imposti finanzjarji fuq l-operaturi jekk il-bilanċ ikun pożittiv, juru kemm id-dħul mit-taxxa tal-ajruport kif ukoll dak mill-istrument supplimentari. B'hekk, il-mekkaniżmu għad-dikjarazzjoni, il-verifika u l-aġġustar tal-finanzjament, imfassal biex jiġi evitat li l-ħlas ta' fondi pubbliċi jmur oltre l-kostijiet effettivament imġarrba, japplika kemm għat-taxxa tal-ajruport kif ukoll għall-istrument addizzjonali.

(b) Evalwazzjoni tas-sistema ġenerali għall-finanzjament tal-kompiti tal-Istat fdati lill-ajruporti Franċiżi

(196) Kif indikat mill-Kummissjoni fil-Linji Gwida l-ġodda, il-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet li l-attivitajiet li normalment jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fl-eżerċitar tas-setgħat uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika, mhumiex ta' natura ekonomika u ġeneralment ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat ([115]). Skont il-Linji Gwida l-ġodda ([116]), attivitajiet bħall-kontroll tat-traffiku tal-ajru, il-pulizija, id-dwana, it-tifi tan-nar, attivitajiet neċessarji biex tiġi ssalvagwardjata l-avjazzjoni ċivili minn atti ta' interferenza illeċita u l-investimenti relatati mal-infrastruttura u t-tagħmir meħtieġa biex jitwettqu dawn l-attivitajiet, huma ġeneralment meqjusa bħala ta' natura mhux ekonomika.

(197) Barra minn hekk, il-Linji Gwida l-ġodda jistipulaw li, biex il-finanzjament pubbliku ta' attivitajiet mhux ekonomiċi ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat, dan irid ikun strettament limitat għall-kumpens tal-kostijiet li jkunu ġġarrbu minħabba dawn l-attivitajiet u ma jridx ikun iwassal għal diskriminazzjoni bla bżonn bejn l-ajruporti. Fir-rigward tat-tieni kundizzjoni, il-Linji Gwida jipprevedu li, meta skont ordni ġuridiku partikolari, ikun normali li l-ajruporti jġarrbu ċerti kostijiet inerenti fl-operat tagħhom, filwaqt li ajruporti ċivili oħrajn ma jagħmlux dan, għandu mnejn li dawn tal-aħħar jingħataw vantaġġ, irrispettivament minn jekk dawn il-kostijiet ikunux relatati ma' attività li b'mod ġenerali titqies bħala ta' natura mhux ekonomika ([117]).

(198) L-attivitajiet iffinanzjati mis-sistema ġenerali għall-finanzjament tal-kompiti tal-Istat fl-ajruporti Franċiżi, kif deskritti fit-Taqsima 8.1.1.2, jirrigwardaw is-salvagwardja tal-avjazzjoni ċivili minn atti ta' interferenza illeċita ([118]), kompiti tal-pulizija ([119]), is-salvataġġ u t-tifi tan-nar ta' inġenji tal-ajru ([120]), is-sikurezza tat-traffiku tal-ajru ([121]) u l-protezzjoni tal-ambjent naturali u tal-bniedem ([122]). Dawn l-attivitajiet jistgħu jiġu kkunsidrati leġittimament bħala li jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fl-eżerċitar tas-setgħat uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika. Konsegwentament, il-Kummissjoni hija tal-fehma li Franza qieset, ġustament, li dawn il-kompiti huma tal-Istat, u għaldaqstant li huma ta' natura mhux ekonomika għall-finijiet tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(199) Minn dan jirriżulta li Franza tista' tipprevedi wkoll finanzjament pubbliku bħala kumpens għall-kostijiet imġarrba mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti biex iwettqu dawn il-kompiti, sa fejn tali eżekuzzjoni tkun imposta mil-liġi nazzjonali fuq l-ajruporti kollha b'mod indiskriminat u sakemm il-finanzjament ma jwassalx għal kumpens żejjed jew għal diskriminazzjoni bejn l-ajruporti.

([115]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi C-118/85 *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1987] Ġabra 2599, il-paragrafi 7 u 8, u C-30/87 *Bodson* vs *Pompes funèbres des régions libérées*[1988] Ġabra 2479, il-paragrafu 18.
([116]) Il-punt 35.
([117]) Il-punti 36 u 37.
([118]) L-iskrinjar tal-bagalji tal-istiva, tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-kabina u l-kontroll tal-punti ta' aċċess pubbliċi għaż-żona ristretta jaqgħu taħt din il-kategorija.
([119]) Il-kontroll awtomatiku tal-fruntiera permezz tal-identifikazzjoni bijometrika jaqa' taħt din il-kategorija.
([120]) Kif indikat hawn fuq, dawn it-tliet kategoriji huma msemmija b'mod espliċitu fil-Linji Gwida l-ġodda bħala eżempji ta' attivitajiet mhux ekonomiċi.
([121]) Il-prevenzjoni mill-perikli minn annimali selvaġġi taqa' taħt din il-kategorija.
([122]) Il-miżuri tal-protezzjoni ambjentali jaqgħu taħt din il-kategorija.

(200) L-ewwel nett, għandu jiġi rrimarkat li s-sistema deskritta hawn fuq tapplika għall-ajruporti ċivili kollha fi Franza, kemm fir-rigward tal-kamp ta' applikazzjoni tal-kompiti li jagħtu lok għall-kumpens u kemm fir-rigward tal-istrumenti ta' finanzjament. Għaldaqstant, ir-rekwiżit ta' nondiskriminazzjoni ġie ssodisfat. Filwaqt li l-leġiżlazzjoni Franċiża tafda lill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport bit-twettiq tal-kompiti tal-Istat, hija tħalli r-responsabbiltà tal-finanzjament ta' dawn il-kompiti f'idejn l-Istat, mhux f'idejn il-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti. Għalhekk, il-kumpens mill-fondi pubbliċi għall-kostijiet involuti biex jitwettqu dawn il-kompiti ma jirriżultax f'mitigazzjoni tal-kostijiet li normalment iridu jħallsu l-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti skont is-sistema ġuridika Franċiża.

(201) It-tieni nett, mid-deskrizzjoni fit-Taqsima 8.1.1.2 jidher biċ-ċar li s-sistema stipulata fil-leġiżlazzjoni Franċiża hija bbażata fuq mekkaniżmi stretti li jivverifikaw il-kostijiet li jkun hemm qabel u dawk li jkun hemm wara, biex b'hekk jiġi żgurat li l-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti jirċievu biss, permezz tat-taxxa tal-ajruport u l-istrument addizzjonali, l-ammonti strettament neċessarji biex ikopru dawk il-kostijiet.

(202) Minn dan jirriżulta li l-finanzjament riċevut mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti Franċiżi taħt din is-sistema, inkluż l-ajruport ta' Angoulême, ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat.

8.1.2. *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà għall-Istat*

8.1.2.1. Il-preżenza ta' riżorsi tal-Istat

(203) Skont il-qafas legali stabbilit mill-ftehim tal-2002 u mill-ftehim ta' sottokuntratti tal-2009, għadd ta' awtoritajiet lokali u awtoritajiet pubbliċi oħra taw għotjiet lill-operaturi suċċessivi tal-ajruport. Dawn l-awtoritajiet kienu CG16, COMAGA, CCBC, l-SMAC u s-CCI ta' Angoulême.

(204) Sabiex jiġi ddeterminat b'ċertezza jekk ir-riżorsi tas-CCI ta' Angoulême humiex riżorsi tal-Istat, il-Kummissjoni tieħu nota tal-fatt li korp tal-amministrazzjoni pubblika (*établissement public à caractère administratif*) jikkostitwixxi entità amministrattiva awtonoma soġġetta għal superviżjoni mill-qrib mill-amministrazzjoni ċentrali tal-Istat Franċiż ([123]). Barra minn hekk, il-baġit ġenerali tas-CCI ta' Angoulême jinkludi dħul mit-taxxa miġbur minn kumpaniji mniżżlin fir-reġistru tal-kummerċ u tal-kumpaniji. Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li r-riżorsi tas-CCI ta' Angoulême huma riżorsi tal-Istat.

(205) Barra minn hekk, ir-riżorsi tal-awtorità lokali jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE ([124]). Il-membri tal-SMAC li taw impenn kuntrattwali li jgħaddu l-flus fil-kontijiet tal-SMAC mir-riżorsi proprji huma l-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija, l-awtoritajiet lokali ([125]) jew il-korpi pubbliċi stess, li huma magħmula minn awtoritajiet lokali. Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li r-riżorsi tal-SMAC jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat.

8.1.2.2. L-imputabbiltà tal-miżuri għall-Istat

(206) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li d-deċiżjonijiet meħuda minn entitajiet ta' dritt pubbliku għall-għoti tas-sussidji inkwistjoni huma imputabbli għall-Istat ([126]).

(207) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li l-SMAC hija korp pubbliku bla impjegati, li amministrattivament tagħmel parti mill-awtoritajiet lokali li hi tiġbor flimkien direttament jew indirettament. Barra minn hekk, id-deċiżjonijiet baġitarji tagħha li huma vinkolanti fuq il-membri tagħha, jittieħdu minn kumitat konġunt magħmul minn rappreżentanti tal-membri tagħha. Meta tqis dawn il-fatturi, il-Kummissjoni ssib li d-deċiżjonijiet meħuda mill-SMAC dwar l-attività tal-ajruport huma imputabbli għall-Istat.

([123]) Fi Franza, il-Kamra tal-Kummerċ u l-Kamra tal-Industrija t-tnejn huma korpi tal-amministrazzjoni pubblika. B'mod ġenerali, dawn jirrappreżentaw l-interessi ġenerali tal-kummerċ, l-industrija u s-servizzi fiż-żona ta' lħuq tagħhom. Il-kompiti u l-prerogattivi tagħhom huma stabbiliti mil-liġi u huma soġġetti għal superviżjoni amministrattiva u finanzjarja mill-Istat, permezz tal-Ministeru tal-Finanzi u l-Infrastruttura u tal-Ministeru tal-Ippjanar u tal-Amministrazzjoni Territorjali, kull wieħed fl-isfera ta' responsabbiltà tiegħu. Il-kmamar tal-kummerċ u l-industrija reġjonali u l-kmamar tal-kummerċ u l-industrija territorjali huma suġġetti għall-awtorità tal-Prefett tar-reġjun, megħjun mill-uffiċjal tal-finanzi pubbliċi reġjonali (Artikolu R 712-2 tal-Kodiċi Kummerċjali). L-awtorità b'setgħa superviżorja għandha dritt għall-informazzjoni. Dan ifisser li hija d-destinatarju ta' ċerti tipi ta'atti. L-atti huma infurzabbli biss jekk ikunu ġew indirizzati lill-awtorità bis-setgħa superviżorja. Il-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija huma rregolati minn assemblea eletta minn fost ir-rappreżentanti tal-industrija fiż-żona tal-ilħuq tagħhom.

([124]) Is-sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawżi Magħquda T-267/08 u T-279/08 *Région Nord-Pas-de-Calais* vs *Il-Kummissjoni* [2011] Ġabra II-1999, il-paragrafu 108.

([125]) Fil-każ ta' CG16.

([126]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-482/99 *Franza* vs *Il-Kummissjoni* [2002] Ġabra I-4397, il-paragrafi 52 sa 56.

(208) Fir-rigward tal-miżuri meħuda minn mis-CCI ta' Angoulême, il-Kummissjoni tibda billi tindika li l-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija huma korpi tal-amministrazzjoni pubblika u bħala tali huma soġġetti għal-liġi pubblika. Il-Kummissjoni tenfasizza wkoll li l-liġi Franċiża tikklassifika lill-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija bħala "*corps intermédiaires de l'État*" (korpi intermedjarji tal-Istat) u tassenjalhom il-kompitu li jikkontribwixxu għall-iżvilupp ekonomiku u għall-attrazzjoni u l-ippjanar tal-art tat-territorji, kif ukoll għall-appoġġ lin-negozji u lill-assoċjazzjonijiet tan-negozji ([127]). Il-kompitu tal-operat tal-ajruport fdat f'idejn il-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija jirriżulta wkoll mir-rwol tagħhom li jappoġġjaw l-iżvilupp lokali u reġjonali, anke jekk l-attività tal-operat ta' ajruport fiha nnifisha hija attività ta' natura ekonomika ([128]).

(209) Il-Kummissjoni tindika wkoll li l-Artikoli R712-2 *et seq*. tal-Kodiċi Kummerċjali jpoġġu lill-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija taħt is-superviżjoni tar-rappreżentanti tal-Istat. F'din il-kariga, l-awtorità li tieħu ħsieb is-superviżjoni għandha aċċess għall-Assembleji Ġenerali kollha tas-CCI u jista' jkollha xi entrati miżjuda mal-aġenda. B'mod partikolari, id-deċiżjonijiet relatati mal-baġits inizjali, emendatorji jew implimentati jkunu vinkolanti biss ladarba jiġu approvati, anki b'mod taċitu, mill-awtorità inkarigata mis-superviżjoni. Fil-każ preżenti, dawn il-baġits inkludew trasferimenti finanzjarji għall-operaturi tal-ajruport, inkluż is-CCI-ajruport ([129]), kif stabbilit fil-premessi 28 sa 29 ta' din id-Deċiżjoni ([130]).

(210) Għaldaqstant, il-Kummissjoni hija tal-fehma li s-CCI ta' Angoulême, inkluż is-CCI-ajruport, tifforma parti mill-amministrazzjoni pubblika ([131]) u li l-miżuri li din adottat favur l-operaturi tal-ajruport ta' Angoulême huma neċessarjament imputabbli għall-Istat.

8.1.3. *Vantaġġ selettiv għall-operaturi tal-ajruport*

(211) Sabiex jiġi ddeterminat jekk miżura tal-Istat tikkostitwixxix għajnuna lil impriża, għandu jiġi ddeterminat jekk il-kumpanija inkwistjoni tgawdix minn vantaġġ ekonomiku li jippermettilha tevita kostijiet illi li kieku kien ikollha tħallas mir-riżorsi finanzjarji proprji tagħha, jew jekk tgawdix minn vantaġġ illi li kieku ma kinitx tirċievi f'kundizzjonijiet normali tas-suq ([132]).

(212) Fil-każ preżenti, l-awtoritajiet Franċiżi jikkunsidraw li l-ajruport ta' Angoulême kollu kemm hu jista' jiġi kklassifikat bħala SIEĠ minħabba r-rwol tiegħu fl-ippjanar territorjali u fl-iżvilupp ekonomiku u soċjali tar-reġjun. Għalhekk, il-finanzjament mogħti lilu ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat skont it-tifsira fis-sentenza *Altmark*, għax ma jagħtihx vantaġġ reali.

(213) Billi l-awtoritajiet Franċiżi jargumentaw li l-kontribuzzjonijiet finanzjarji li jingħataw lill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême ma jinvolvux vantaġġ selettiv skont it-termini tas-sentenza *Altmark*, il-Kummissjoni trid teżamina jekk il-kondizzjonijiet stipulati f'dik is-sentenza humiex issodisfati f'dan il-każ. F'dan ir-rigward, għandu jiġi mfakkar li f'dik il-kawża, il-Qorti ddeċidiet li l-kumpens mogħti għall-eżerċitar tal-obbligi ta' servizz pubbliku ma jikkostitwixxix għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE meta jiġu ssodisfati l-erba' kriterji li ġejjin:

— l-impriża benefiċjarja jrid ikollha tassew obbligi ta' servizz pubbliku x'teżerċita, u l-obbligi jridu jkunu ddefiniti b'mod ċar (l-ewwel kundizzjoni),

— il-parametri li abbażi tagħhom jiġi kkalkulat il-kumpens iridu jiġu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti (it-tieni kundizzjoni),

---

([127]) L-Artikolu L 710-1 tal-Kodiċi Kummerċjali jipprevedi li: "Il-kmamar jew l-istabbilimenti dipartimentali li jagħmlu parti min-netwerk tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija, kull wieħed u waħda minnhom, għandhom id-dmir li, fir-rwol tagħhom ta' korpi intermedjarji tal-Istat, jirrappreżentaw l-interessi tal-industrija, il-kummerċ u s-servizzi quddiem l-awtoritajiet pubbliċi jew l-awtoritajiet barranin. ... In-netwerk, u kull stabbiliment li hemm fih, jikkontribwixxi għall-iżvilupp ekonomiku u għall-attrazzjoni u l-ippjanar tal-art tat-territorji kif ukoll għall-appoġġ tal-impriżi u tal-assoċjazzjonijiet tagħhom billi jissodisfa, skont it-termini stabbiliti minn digriet, kwalunkwe kompitu ta' servizz pubbliku u kwalunkwe kompitu ta' interess ġenerali meħtieġ biex isiru dawk il-kompiti".

([128]) L-Artikolu L 710-1 imsemmi hawn fuq: "Għalhekk, il-kmamar jew l-istabbilimenti dipartimentali kollha fin-netwerk jistgħu jwettqu, f'konformità ma' kwalunkwe pjanijiet settorjali applikabbli: ... 5. kompitu li joħolqu u jmexxu installazzjonijiet, b'mod partikolari tal-portijiet u tal-ajruporti".

([129]) Il-Kummissjoni tixtieq tirrimarka li ma għandha għalfejn issir l-ebda distinzjoni bejn is-CCI ta' Angoulême u d-dipartiment speċifiku inkarigat mill-ġestjoni tal-ajruport, magħruf bħala s-CCI-ajruport għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, peress li d-dipartiment inkarigat mill-ġestjoni tal-ajruport ma għandux personalità ġuridika separata li hija distinta minn dik tas-CCI ta' Angoulême, u sempliċiment jifforma parti minn struttura organizzattiva interna ta' din tal-aħħar mingħajr ma għandu l-ebda awtonomija biex jieħu d-deċiżjonijiet hu, ħlief f'dak li jirrigwarda l-ġestjoni ta' kuljum tal-ajruport. Barra minn hekk, la Franza u lanqas il-partijiet terzi ma argumentaw li l-miżuri soġġetti għall-proċedura ta' investigazzjoni formali għandhom jiġu assenjati lil dan id-dipartiment biss.

([130]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Magħquda 67, 68 u 70/85 *van der Kooy* vs *Il-Kummissjoni* [1988] Ġabra 219, il-paragrafu 37.

([131]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-kawża dwar l-għajnuna mill-Istat N563/05, Għajnuna mogħtija minn Franza lil Ryanair (rotta Toulon – Londra) (ĠU C 204, 26.8.2006, p. 4).

([132]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-301/87 *Franza* vs *Il-Kummissjoni* [1990] Ġabra I-307, il-paragrafu 41.

— il-kumpens ma jistax imur oltre dak li huwa neċessarju biex ikopri, totalment jew parzjalment, il-kostijiet li jkunu ġġarrbu fl-eżerċitar tal-obbligi ta' servizz pubbliku, filwaqt li jitqiesu r-rikavati rilevanti u profitt raġonevoli għall-eżerċitar ta' dawn l-obbligi (it-tielet kundizzjoni), u

— meta l-impriża li għandha teżerċita obbligi ta' servizz pubbliku ma tintgħażilx skont proċedura ta' akkwist pubbliku, il-livell ta' kumpens meħtieġ irid jiġi ddeterminat abbażi ta' analiżi tal-kostijiet li impriża tipika, immexxija tajjeb u adegwatament ipprovduta b'mezzi ta' trasport sabiex tkun tista' tissodisfa r-rekwiżiti tas-servizz pubbliku, tkun ġarrbet biex teżerċita dawn l-obbligi, filwaqt li jitqiesu r-rikavati rilevanti u profitt raġonevoli għall-eżerċitar ta' dawn l-obbligi (ir-raba' kundizzjoni).

(214) Fil-Komunikazzjoni tagħha li tirrigwarda l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat għall-kumpens mogħti għall-provvista ta' SIEĠ ([133]) (minn hawn 'il quddiem "il-Komunikazzjoni SIEĠ"), il-Kummissjoni pprovdiet gwida sabiex tiċċara r-rekwiżiti għall-kumpens ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali. Il-Komunikazzjoni tindirizza l-varji kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*, jiġifieri l-kunċett ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali skont l-Artikolu 106 tat-TFUE, il-bżonn ta' att ta' inkarigu, l-obbligu li jiġu definiti l-parametri tal-kumpens, il-prinċipji dwar il-ħtieġa li jiġi evitat kumpens żejjed u l-prinċipji għall-għażla tal-fornitur tas-servizz.

(215) Billi l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark* huma kumulattivi, jekk xi waħda minn dawn il-kundizzjonijiet ma tiġix irrispettata, il-miżura tispiċċa biex tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tad-dritt tal-UE. Konsegwentament, u fid-dawl tal-miżuri taħt skrutinju, il-Kummissjoni tqis li huwa xieraq u adegwat li teżamina l-ewwel u r-raba' kundizzjoni *Altmark* għall-perjodi kollha li qed jiġu kkunsidrati.

8.1.3.1. Definizzjoni tas-servizz ta' interess ekonomiku ġenerali (l-ewwel kundizzjoni)

(a) Qafas għal analiżi

(216) L-ewwel kundizzjoni stabbilita mis-sentenza *Altmark* tirrigwarda d-definizzjoni ta' kompitu ta' SIEĠ. Dan ir-rekwiżit jikkoinċidi ma' dak tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE ([134]), li minnu jirriżulta li l-impriżi fdati bl-operat ta' SIEĠ huma impriżi inkarigati b'"kompitu partikolari" ([135]). B'mod ġenerali, l-inkarigu ta' "kompitu partikolari ta' servizz pubbliku" jimplika l-provvista ta' servizz li operatur, li kieku kellu jqis l-interessi kummerċjali tiegħu stess, ma jassumix jew ma jassumix bl-istess intensità jew taħt l-istess kundizzjonijiet ([136]). Bl-applikazzjoni ta' kriterju ta' interess ġenerali, l-Istati Membri jew l-Unjoni jistgħu jorbtu obbligi speċifiċi ma' dawn is-servizzi.

(217) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li ma jkunx xieraq li torbot obbligi speċifiċi ta' servizz pubbliku ma' attività li diġà tkun ipprovduta jew li tista' tkun ipprovduta b'mod sodisfaċenti u taħt kundizzjonijiet (il-prezz, il-karatteristiċi oġġettivi ta' kwalità, il-kontinwità u l-aċċess għas-servizz) konsistenti mal-interess pubbliku, hekk kif definit mill-Istat, mill-impriżi li jeżerċitaw l-attivitajiet tagħhom skont il-kundizzjonijiet normali tas-suq. F'dak li jikkonċerna l-kwistjoni ta' jekk servizz jistax jiġi pprovdut mis-suq, wieħed għandu jżomm f'moħħu li l-kompetenza tal-Kummissjoni fir-rigward tad-definizzjoni ta' SIEĠ hija limitata għall-verifika li l-Istat Membru kkonċernat ma jkunx għamel żball manifest fil-klassifikazzjoni ta' servizz bħala SIEĠ ([137]).

(218) Fejn jeżistu regoli tal-Unjoni speċifiċi, id-diskrezzjoni tal-Istati Membri hija marbuta ulterjorment minn dawn ir-regoli, bla preġudizzju għad-dmir tal-Kummissjoni li twettaq valutazzjoni biex tara jekk is-SIEĠ ġiex ikklassifikat b'mod korrett għall-finijiet tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat ([138]).

(219) B'mod ġenerali, il-Kummissjoni ma teskludix il-possibbiltà li tikklassifika l-ġestjoni globali ta' ajruport bħala SIEĠ. F'dan ir-rigward, il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni l-ġodda jindikaw li klassifikazzjoni bħal din hija possibbli f'każijiet li jkunu ġġustifikati sew ([139]), bħal meta reġjun, mingħajr l-ajruport, ikun iżolat mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li dan ikun jaffettwa l-iżvilupp soċjali u ekonomiku tiegħu. Tali valutazzjoni dwar l-eżistenza ta' obbligu reali ta' servizz pubbliku, għandha tqis kif xieraq modi oħrajn ta' trasport, bħal pereżempju, servizzi ferrovjarji ta' veloċità qawwija

([133]) Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat tal-Unjoni Ewropea għall-kumpens mogħti għall-fornitura ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4).
([134]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-289/03 *BUPA* vs *Il-Kummissjoni* [2008] Ġabra II-81, il-paragrafi 171 u 224.
([135]) Ara, b'mod partikolari, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża 127/73, *BRT* vs *SABAM* [1974] Ġabra 313.
([136]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punti 46 sa 47.
([137]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punt 47.
([138]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punt 46.
([139]) Ara l-punti 69 sa 73 tal-Linji Gwida l-ġodda.

jew konnessjonijiet marittimi operati mil-laneċ. F'każijiet bħal dawn, l-awtoritajiet pubbliċi jistgħu jimponu obbligu ta' servizz pubbliku fuq ajruport biex jiżguraw li l-ajruport jibqa' miftuħ għat-traffiku kummerċjali.

(220) Il-Kummissjoni tindika wkoll f'dan ir-rigward li, biex attività tiġi kkunsidrata bħala SIEĠ, l-objettiv ta' interess ġenerali mfittex mill-awtoritajiet pubbliċi għandu jkun imur lil hinn minn dak tal-iżvilupp ta' ċerti attivitajiet ekonomiċi jew oqsma ekonomiċi skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. Il-Qorti tal-Ġustizzja stabbilixxiet li s-SIEĠ huma servizzi li juru karatteristiċi speċjali meta mqabbla mal-interess ekonomiku ġenerali ta' attivitajiet ekonomiċi oħra ([140]) u li l-impriżi fdati b'kompiti tas-SIEĠ huma impriżi inkarigati b'"kompitu partikolari" ([141]). Bħala prinċipju ġenerali, il-Kummissjoni tqis li l-klassifikazzjoni tal-kompiti mwettqa minn korp ta' ġestjoni ta' ajruport bħala SIEĠ hija ġustifikabbli biss jekk ir-reġjun kollu jew parti mir-reġjun li jkun moqdi mill-ajruport, mingħajru, ikun iżolat mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li dan ikun jaffettwa l-iżvilupp soċjali u ekonomiku tiegħu.

(221) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li, filwaqt li l-kompiti ta' ġestjoni tal-ajruport li jinvolvu obbligi speċifiċi ta' servizz pubbliku, bħal dawk relatati mal-kontinwità tal-operat tal-ajruport jew mal-aċċessibbiltà għall-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala SIEĠ, l-iżvilupp tal-ajruport għal titjiriet kummerċjali, indipendentement mill-eżistenza ta' rotot koperti minn obbligu ta' servizz pubbliku, ma setax jiġi kklassifikat bħala servizz ta' interess ġenerali.

(222) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni qabel xejn tiġbed l-attenzjoni lejn il-fatt li l-ajruporti b'rotot regolari li huma l-eqreb għall-ajruport ta' Angoulême, huma aċċessibbli biss bil-karozza, b'aktar minn siegħa u nofs sewqan ([142]). It-tieni nett, minkejja li Angoulême jinsab f'post ċentrali fil-Punent ta' Franza kontinentali, hu mhuwiex konness man-netwerk tal-awtostradi jew mal-linji ferrovjarji ta' veloċità qawwija li jintużaw fil-Lvant tal-pajjiż. F'dan ir-rigward, ta' min wieħed jinnota li l-obbligi ta' servizz pubbliku ġew imposti għal parti mill-perjodu taħt rieżami, għar-rotta bejn l-ajruporti ta' Angoulême u ta' Lyon, f'konformità mal-leġiżlazzjoni tal-UE applikabbli ([143]). L-obbligi ta' servizz pubbliku kkonċernati partikolarment kellhom l-għan li jiggarantixxu biżżejjed servizzi ta' trasport regolari minn u lejn Angoulême ([144]).

(223) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tirrimarka li t-traffiku medju fl-ajruport ta' Angoulême matul il-perjodi taħt rieżami naqas u baqa' konsiderevolment baxx, b'inqas minn 200 000 passiġġier fis-sena ([145]), u li l-kont tal-operat tal-ajruport kien strutturalment f'deficit, kif jirriżulta b'mod ċar mill-premessa 17 ta' hawn fuq.

(224) Minħabba dawn il-karatteristiċi inerenti tal-ajruport ta' Angoulême, wieħed jista' jassumi li entità ekonomika li tqis l-interessi kummerċjali tagħha stess ma tassumix il-ġestjoni ta' dan l-ajruport, jew tal-inqas, mhux taħt kundizzjonijiet kummerċjali normali.

(225) Għaldaqstant, minħabba l-lok ġeografiku ta' Angoulême fid-dawl tan-netwerk tat-trasport tiegħu, in-nuqqas ta' ajruport fil-qrib li jista' jikkostitwixxi alternattiva xierqa għall-passiġġieri, il-volumi ta' traffiku baxxi ħafna u t-telf li qed jagħmel l-ajruport, il-Kummissjoni tqis li Franza ma għamlitx żball manifest meta ddefinixxiet il-kompiti tal-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, li jirrigwardaw biss iż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, bħala SIEĠ. B'kuntrast ma' dan, l-iżvilupp kummerċjali ta' ajruport, billi jiġu introdotti rotot tal-ajru ġodda jew billi jiġu estiżi l-attivitajiet mhux ajrunawtiċi, fil-prinċipju, ma jissodisfax bħala tali l-kriterju ta' interess ġenerali li jiġġustifika l-klassifikazzjoni bħala SIEĠ. B'mod partikolari, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-kumpens mill-awtoritajiet pubbliċi tal-kostijiet netti li jiġġarrbu minħabba l-provvista ta' SIEĠ, ma għandux jaffettwa l-inċentiv ekonomiku għal korp ta' ġestjoni ta' ajruport biex jidħol f'relazzjonijiet kummerċjali ma' kumpaniji tal-ajru.

(226) Għaldaqstant, il-Kummissjoni trid tiddetermina, għal kull perjodu ta' ġestjoni inkwistjoni, liema attivitajiet tal-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni ta' SIEĠ u liema minnhom le.

([140]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi C-179/90 *Merci Convenzionali Porto di Genova* [1991] Ġabra I-5889, il-paragrafu 27, C-242/95 *GT-Link* [1997] Ġabra I-4449, il-paragrafu 53, u C-266/96 *Corsica Ferries* [1998] Ġabra I-3949, il-paragrafu 45.
([141]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża *BRT* vs *SABAM*, imsemmija hawn fuq.
([142]) Ara l-premessa 14 ta' din id-Deċiżjoni, it-Tabella 1.
([143]) 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), li minn dak iż-żmien ġie ssostitwit bir-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).
([144]) L-Artikolu 4(1)(a) tar-Regolament Nru 2408/92, imsemmi hawn fuq.
([145]) Ara t-Tabella 2 hawn fuq.

(b) Il-kamp ta' applikazzjoni tas-SIEĠ

(227) Għall-perjodu 2002-2006, meta CCI-ajruport kienet l-operatur tal-ajruport, tfassal il-ftehim tal-2002 biex jiġi żgurat li l-kompiti ta' servizz pubbliku marbuta ma' restrizzjonijiet ta' ppjanar tal-użu tal-art madwar l-ajruport u mal-kontinwità tas-servizz pubbliku ([146]) jkunu jistgħu jitwettqu. Il-ftehim kellu l-għan ukoll li jippermetti l-iżvilupp tal-ajruport. Il-preambolu ta' dan il-ftehim jiddikjara f'dan ir-rigward li l-firmatarji "iddeċidew li jgħaqqdu l-isforzi tagħhom biex jiddefinixxu u jiffinanzjaw il-politika tal-iżvilupp, tal-ippjanar u tal-operat" għall-ajruport ta' Angoulême.

(228) Fid-dawl tal-argumenti stabbiliti fil-premessi 221 sa 226, il-Kummissjoni tqis li l-kompiti ta' ġestjoni deskritti fil-ftehim ta' konċessjoni u fl-ispeċifikazzjoni relatata, marbuta maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala kompiti ta' interess ġenerali u li d-definizzjoni ta' dawn il-kompiti bħala SIEĠ mhijiex imħassra b'xi żball manifest ta' valutazzjoni.

(229) B'kuntrast ma' dan, l-objettiv tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport permezz tal-introduzzjoni ta' rotot tal-ajru ġodda jew l-espansjoni ta' attivitajiet mhux ajronawtiċi, bħala tali, ma jissodisfax il-kriterju ta' interess ġenerali għad-definizzjoni bħala SIEĠ. Tali kwalifika ma tistax tiġi ġġustifikata mill-objettiv tal-iżvilupp reġjonali msemmi mill-awtoritajiet Franċiżi.

(230) Fil-fatt, madankollu, l-uniku kumpens li effettivament tħallas ma kienx jirriżulta mill-kostijiet involuti fil-ftuħ ta' rotot ġodda, il-konklużjoni ta' kuntratti ma' linji tal-ajru ġodda jew l-espansjoni tal-attivitajiet mhux ajrunawtiċi fl-ajruport ta' Angoulême, iżda kien jirrigwarda biss l-attivitajiet li jistgħu jiġu kklassifikati bħala SIEĠ.

(231) F'dak li jirrigwarda l-perjodu 2007-2011, meta SMAC u s-CCI-ajruport kienu l-operaturi konġunti tal-ajruport, minn banda jeħtieġ li jiġi rrimarkat li l-istatuti ta' SMAC tal-21 ta' Diċembru 2006 kienu jafdaw lil din tal-aħħar b'kompiti ta' manutenzjoni, tagħmir, żamma, ġestjoni u operat tal-ajruport ta' Angoulême. Mill-banda l-oħra, il-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni tat-22 ta' Jannar 2009 bejn SMAC u s-CCI ta' Angoulême jittrasferixxi r-responsabbiltà għal investimenti marbuta mal-operat tal-ajruport mis-CCI-ajruport għal għand SMAC. Skont it-termini tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni, il-kompiti l-oħra relatati mal-operat tal-ajruport ġew assenjati lis-CCI-ajruport.

(232) Barra minn hekk, skont l-istatuti ta' SMAC, l-għan tagħha huwa li "tiżgura l-iżvilupp ta' servizzi bl-ajru kummerċjali għat-trasport tal-passiġġieri jew tal-merkanzija, ta' titjiriet kummerċjali, turistiċi jew għad-divertiment, ta' attivitajiet ta' taħriġ kif ukoll tal-attivitajiet kollha relatati, b'appoġġ għal dan l-objettiv" fl-ajruporti ta' Angoulême u ta' Cognac.

(233) Kif stabbilit fil-premessa 225, il-kompiti ta' ġestjoni li huma marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala kompiti ta' interess ġenerali; dawn il-kompiti biss jistgħu jiġu kkwalifikati bħala SIEĠ mingħajr żball manifest.

(234) B'kuntrast ma' dan, u kif spjegat fil-premessa 225, l-iżvilupp ta' titjiriet kummerċjali ma jistax jiġi definit bħala SIEĠ, anki jekk l-objettiv tiegħu jkun li jippromwovi l-iżvilupp reġjonali. Madankollu, kienet biss ir-relazzjoni kummerċjali ma' Ryanair li wasslet għal kostijiet, imġarrba minn SMAC u mis-CCI-ajruport, li kienu speċifikament relatati mal-iżvilupp ta' servizzi ġodda ta' trasport. Billi SMAC u s-CCI-ajruport iridu jiġu kkunsidrati bħala involuti konġuntement fl-attività ekonomika tat-tmexxija tal-ajruport fil-konfront ta' Ryanair, il-kumpens minn SMAC għall-kostijiet addizzjonali mġarrba b'rabta mal-ftehimiet tal-2008, irid jiġi analizzat bħala parti mill-valutazzjoni ta' kwalunkwe element ta' għajnuna li jinsab f'dawn il-ftehimiet.

(235) Id-deċiżjoni li ħadet SMAC fit-23 ta' Ġunju 2001 kienet tipprevedi li l-pagamenti *extra*-kuntrattwali maħsuba għall-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport kellhom jitħallsu direttament minn SMAC lill-kumpaniji tal-ajru. Konsegwentament, il-miżuri finanzjarji li jikkorrispondu mal-iżvilupp ta' servizzi ġodda ta' trasport ma jistgħux jitqiesu bħala SIEĠ u se jiġu analizzati bħala parti mill-valutazzjoni tal-għajnuna mħallsa lil Ryanair ([147]).

([146]) Dawn l-obbligi jissemmew fl-Artikoli 20 u 21 tal-ispeċifikazzjoni għall-konċessjoni tal-2002.
([147]) Ara t-Taqsima 9 ta' din id-Deċiżjoni.

(236) Fl-aħħar nett, l-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi għall-perjodu ta' operazzjoni konġunta tal-ajruport min-naħa ta' SMAC u ta' SNC-Lavalin li beda fl-1 ta' Jannar 2012, mhux biss jirreferu għal kompiti relatati maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura iżda wkoll għall-kompitu ta' promozzjoni tal-ajruport u ta' żvilupp tal-attività tiegħu. Fil-fatt, skont l-Artikolu 9 tal-ispeċifikazzjoni u tal-ispeċifikazzjonijiet tekniċi, "l-operatur huwa mitlub li jfittex, fl-interessi tal-ekonomija lokali u tat-turiżmu lokali, il-possibbiltajiet kollha ta' żvilupp tal-attività tal-ajruport u tat-turiżmu". Huwa jippreċiża li l-operatur irid "għal dan l-għan, jippromwovi l-ajruport mal-utenti kurrenti u ma' dawk potenzjali, kif ukoll mal-entitajiet attivi fl-oqsma tal-avjazzjoni kummerċjali u tan-negozju, tat-turiżmu, tal-merkanzija bl-ajru, tat-taħriġ u tal-manutenzjoni ajrunawtika, jew ma' kwalunkwe entità li twettaq xi attivitajiet li jikkumplimentaw l-attività tal-ajruport jew li jkunu relatati magħha".

(237) F'dan ir-rigward, ir-rapport ta' SMAC lill-kumitat għall-offerti jindika li l-pjan tal-iżvilupp ippreżentat minn SNC-Lavalin bħala parti minn xenarju proattiv kien kruċjali għall-għażla tal-offerta tagħha. Barra minn hekk, mid-deċiżjoni dwar l-għoti u mir-remunerazzjoni stabbilita fl-offerta, jidher biċ-ċar li dak iż-żmien l-intenzjoni tal-operatur kienet li jistabbilixxi mill-ġdid rotta tat-trasport tal-passiġġieri mill-Gran Brittanja u l-Irlanda permezz ta' kumpanija tal-ajru li toffri titjiriet bi prezzijiet irħas. Skont l-iskeda ppjanata, gradwalment kellhom jinfetħu tliet rotot fuq perjodu ta' sitt snin, b'rata ta' rotta ġdida kull sentejn.

(238) Kif stabbilit fil-premessa 225, il-kompiti ta' ġestjoni li huma marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala kompiti ta' interess ġenerali, u l-kwalifika tagħhom bħala SIEĠ ma tikkostitwixxix żball manifest.

(239) B'kuntrast ma' dan, u kif spjegat fil-premessa 225, l-iżvilupp ta' titjiriet kummerċjali ma jistax jiġi definit bħala SIEĠ, anki jekk l-objettiv tiegħu jkun li jippromwovi l-iżvilupp reġjonali. Għalhekk, il-miżuri finanzjarji li jikkorrispondu għal dawn l-attivitajiet ma jistgħux jitqiesu bħala miżuri maħsuba għall-fini ta' finanzjament ta' SIEĠ.

(240) Madankollu, l-uniku kumpens effettivament mogħti lill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport wara Jannar 2012 ma kellu xejn x'jaqsam mal-kostijiet imġarrba minħabba l-iżvilupp ta' titjiriet kummerċjali. L-awtoritajiet Franċiżi ntrabtu li jinnotifikaw lill-Kummissjoni dwar kwalunkwe appoġġ mogħti fil-futur minn SMAC jew mill-entitajiet kostitwenti tagħha lill-kumpaniji tal-ajru sabiex topera fuq rotot li jitilqu mill-ajruport ta' Angoulême.

(c) L-eżistenza ta' inkarigu

(241) Għal dawk il-kompiti biss li jistgħu jiġu definiti b'mod ġustifikabbli bħala SIEĠ mill-awtoritajiet Franċiżi, il-Kummissjoni trid tistabbilixxi jekk il-korp jew korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, għal kull perjodu taħt rieżami, kienx jew kinux effettivament inkarigat(i) bit-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku permezz ta' att ta' inkarigu. F'dan ir-rigward, għandu jiġi mfakkar li l-kompitu ta' servizz pubbliku għandu jkun assenjat permezz ta' att jew serje ta' atti li, skont il-leġiżlazzjoni fl-Istati Membri, jistgħu jieħdu forma leġiżlattiva, regolatorja jew kuntrattwali. L-approċċ tal-Kummissjoni, ikkodifikat fil-Komunikazzjoni SIEĠ, huwa li tirrikjedi li l-att jew is-sensiela ta' atti jispeċifikaw mill-inqas ([148]):

— il-kontenut u t-terminu ta' żmien tal-obbligi ta' servizz pubbliku,

— l-impriża u, fejn applikabbli, it-territorju kkonċernat,

— in-natura ta' kwalunkwe drittijiet esklussivi jew speċjali mogħtija lill-impriża mill-awtorità inkwistjoni,

— il-parametri għall-kalkolu, il-kontroll u r-rieżami tal-kumpens, u

— l-arranġamenti biex jiġi evitat u jiġi rkuprat kwalunkwe kumpens eċċessiv.

(i) Il-perjodu 2002-2006

(242) Għall-perjodu 2002-2006, il-konċessjoni għall-kostruzzjoni, il-manutenzjoni u l-operat tal-ajruport ingħatat lis-CCI ta' Angoulême permezz ta' digriet ministerjali. It-termini li jirregolaw il-konċessjoni ġew stabbiliti fil-ftehim ta' konċessjoni li sar bejn il-Ministru responsabbli mill-avjazzjoni ċivili u s-CCI-ajruport, iffirmat għal perjodu ta' ħames snin. Barra minn hekk, xi wħud mis-sussidji mħallsa mis-CCI u l-kontribuzzjonijiet imħallsa mill-muniċipalitajiet

([148]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punt 52.

lokali lis-CCI-ajruport ([149]) ingħataw abbażi tal-Ftehim tal-2002. Fl-aħħar nett, il-proċedura għall-adozzjoni tal-baġit għall-ajruport, stabbilita fiċ-Ċirkolari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1992 li jiffissa r-regoli baġitarji, kontabilistiċi u finanzjarji applikabbli għas-CCI ta' Angoulême, żgurat li l-ammonti inkwistjoni kienu jikkostitwixxu kumpens reali u b'hekk jiġi evitat il-kumpens żejjed. Barra minn hekk, jaqbel li jiġi nnutat li l-proċedura kienet tinkludi wkoll mekkaniżmi ta' kontroll biex jiġi żgurat li ma kien hemm l-ebda kumpens żejjed ([150]). Apparti dan, sal-31 ta' Diċembru 2006, il-kontijiet u l-baġits tal-ajruport kienu qed jiġu sottomessi wkoll lill-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili, li kellha tagħti opinjoni lill-awtorità inkarigata mis-superviżjoni tas-CCI ta' Angoulême qabel ma l-kontijiet u l-baġits setgħu jiġu approvati, billi l-Istat kien l-awtorità konċedenti għall-ajruport.

(243) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ġie fdat f'idejn is-CCI ta' Angoulême permezz ta' att ta' inkarigu li jissodisfa l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*.

(ii) Il-perjodu 2007-2011

(244) Għal dan il-perjodu, il-kompiti ta' servizz pubbliku kienu fdati f'idejn il-korpi ta' ġestjoni permezz ta' sensiela ta' atti. L-ewwel nett, l-istatuti ta' SMAC tal-21 ta' Diċembru 2006 jafdawlha l-kompiti ta' manutenzjoni, tagħmir, żamma, ġestjoni u operat tal-ajruport ta' Angoulême. Huma jipprevedu wkoll li l-kostijiet ta' SMAC jiġu awtomatikament imdaħħla fil-baġits tal-membri tagħha ([151]). It-tieni nett, il-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni konkluż fit-22 ta' Jannar 2009 bejn SMAC u s-CCI ta' Angoulême għal perjodu ta' tliet snin, jittrasferixxi r-responsabbiltà għall-investimenti marbuta mal-operat tal-ajruport mis-CCI-ajruport għal SMAC. Skont it-termini tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni, il-kompiti l-oħra relatati mal-operat tal-ajruport ġew assenjati lis-CCI-ajruport.

(245) Fl-aħħar nett, il-proċedura għall-adozzjoni tal-baġit għall-ajruport, stabbilita fiċ-Ċirkolari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1992 li jiffissa r-regoli baġitarji, kontabilistiċi u finanzjarji applikabbli għas-CCI ta' Angoulême, żgurat li l-ammonti inkwistjoni kienu jikkostitwixxu kumpens reali u b'hekk jiġi evitat il-kumpens żejjed. Fil-proċedura, ġew inkorporati wkoll xi mekkaniżmi ta' kontroll ([152]). Barra minn hekk, is-CCI, bħala konċessjonarja sal-31 ta' Diċembru 2008 u mbagħad bħala sottokuntrattur sal-31 ta' Diċembru 2011, bagħtet il-baġits inizjali, emendatorji jew implimentati tagħha (tal-qligħ u t-telf, tal-provvista u l-użu, tal-kapaċità ta' awtofinanzjament) lil SMAC għall-approvazzjoni minn din tal-aħħar fir-rwol tagħha bħala awtorità konċedenti, skont l-istatuti tagħha.

(246) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ġie fdat f'idejn SMAC u s-CCI ta' Angoulême permezz ta' att ta' inkarigu li jissodisfa l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*.

(iii) Il-perjodu li jibda mill-1 ta' Jannar 2012

(247) Il-ġestjoni u l-operat tal-ajruport ta' Angoulême ġew fdati lil SNC-Lavalin permezz tal-aċċettazzjoni tal-offerta fit-8 ta' Awwissu 2011 u tal-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi għal perjodu ta' sitt snin ([153]). Għalkemm kien hemm numru ta' obbligi li baqgħu taħt ir-responsabbiltà ta' SMAC ([154]), dawn l-atti stabbilixxew l-obbligi tal-partijiet fl-ambitu tal-kompitu tal-operat tal-ajruport.

(248) Ir-responsabbiltajiet li jaqgħu f'idejn SNC-Lavalin bħala parti mill-kompitu tal-operat tal-ajruport huma elenkati u deskritti fid-dettall fl-ispeċifikazzjonijiet u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi. Skont l-Artikolu 8 tal-ispeċifikazzjoni, SNC-Lavalin hija fdata bil-kompiti li ġejjin: it-twettiq ta' kompiti tal-Istat, l-implimentazzjoni tas-servizz AFIS, it-twettiq tal-kompiti li jiżguraw l-użu sigur tal-ajruport, il-manutenzjoni tal-ajruport u tan-netwerks tiegħu u ż-żamma tal-kapaċità tal-ajruport li jakkomoda traffiku kummerċjali regolari. L-atti rilevanti jiddefinixxu wkoll il-metodu għall-kalkolu tar-remunerazzjoni li għandha titħallas lil SNC-Lavalin minn SMAC. Il-kumpens massimu mħallas minn SMAC jirriżulta mill-offerta ta' SNC-Lavalin. Fl-aħħar nett, f'dak li jikkonċerna l-kontrolli regolari sabiex jiġi evitat il-kumpens żejjed, id-dispożizzjonijiet tat-Titolu III tal-ispeċifikazzjoni tal-offerta jistabbilixxu l-arranġamenti għall-

([149]) Ara l-premessa 18 ta' din id-Deċiżjoni.

([150]) Il-proċedura hija kif ġej: Kull sena s-CCI ta' Angoulême tiddefinixxi l-linji gwida baġitarji u kull dipartiment ifassal il-baġit tiegħu skont dawn. Is-Servizz Ġenerali tal-Ajruport, kull sena fil-ħarifa, jippreżenta abbozz ta' baġit għas-snin n, n+1 u n+2. Il-membri eletti tal-Bureau tas-CCI ta' Angoulême jeżaminaw dawn l-abbozzi u jagħmlu l-bidliet kollha meħtieġa. Ladarba jiġi approvat mill-Bureau, il-baġit għall-ajruport, flimkien ma' dawk tad-dipartimenti l-oħra, jiġi ppreżentat f'laqgħa ġenerali lill-membri eletti tas-CCI ta' Angoulême, li mbagħad jivvutaw dwaru. L-implimentazzjoni tiegħu hija soġġetta għall-votazzjoni tagħhom favurih. Barra minn hekk, ir-rappurtar isir f'intervalli regolari sabiex jivverifika li l-baġit adottat ikun qed jiġi implimentat kif suppost. Matul is-sena n+1, il-baġit għas-sena n jitressaq quddiem l-Assemblea Ġenerali flimkien ma' kummenti dwar kwalunkwe diskrepanza li tinstab. L-Assemblea Ġenerali terġa' tivvota sabiex taċċetta l-baġits implimentati.

([151]) L-Artikolu 17 tal-istatuti ta' SMAC.

([152]) Ara n-nota f'qiegħ il-paġna 150.

([153]) Dokument tal-offerta minn SNC-Lavalin tad-19 ta' Lulju 2011, aċċettat minn SMAC fit-8 ta' Awwissu 2011 wara d-deċiżjoni tat-23 ta' Ġunju 2011.

([154]) Ara l-premessa 23 ta' din id-Deċiżjoni.

monitoraġġ min-naħa ta' SMAC biex jiġi żgurat li ma jkun hemm l-ebda kumpens żejjed fil-kontribuzzjoni minn SMAC meta mqabbla mal-kostijiet tal-kompiti ta' interess ekonomiku ġenerali fdati lil SNC-Lavalin.

(249) Għalhekk, jaqbel li jiġi kkunsidrat li l-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ġie fdat lil SNC-Lavalin permezz ta' att ta' inkarigu li jissodisfa l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*.

(250) B'hekk, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni li, għal kull perjodu tal-operat tal-ajruport ta' Angoulême li kien qed jiġi rieżaminat, kien hemm att ta' inkarigu li effettivament kien qed jinkariga lill-korp jew korpi ta' ġestjoni bl-obbligi ta' servizz pubbliku, li jikkonsistu fiż-żamma tal-operat tal-ajruport u tal-aċċessibilità tal-infrastruttura. Għalhekk, l-ewwel kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ġiet issodisfata fir-rigward tal-kompiti msemmija hawn fuq.

8.1.3.2. L-għażla tal-fornitur tas-servizz (ir-raba' kundizzjoni)

(251) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li huwa xieraq li tiġi eżaminata r-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* fir-rigward tal-perjodi kollha kkonċernati.

(252) F'konformità ma' din il-kundizzjoni, il-kumpens offrut irid ikun, jew ir-riżultat ta' proċedura tal-akkwist pubbliku li tippermetti li jintgħażel l-offerent li jkun kapaċi jipprovdi dawk is-servizzi bl-inqas kost għall-komunità (l-ewwel sottokriterju), jew inkella r-riżultat ta' eżerċizzju ta' valutazzjoni komparattiva ma' impriża tipika, immexxija tajjeb u adegwatament ipprovduta bil-mezzi neċessarji (it-tieni sottokriterju).

(a) Dwar l-ewwel sottokriterju

(i) Il-perjodi 2002-2006 u 2007-2011

(253) Għall-perjodu 2002-2006, il-konċessjoni għall-operat tal-ajruport ingħatat lis-CCI ta' Angoulême permezz tad-digriet ministerjali ([155]) tal-20 ta' Settembru 2002, ippubblikat f'Il-Ġurnal Uffiċjali tar-Repubblika Franċiża fil-5 ta' Ottubru 2002. Għall-perjodu 2007-2011, kienu l-ordni tal-Prefett tal-21 ta' Diċembru 2006 li waqqaf lil SMAC u l-ftehim għas-sottokuntrattar tal-2009 li inkarigaw lil SMAC bil-kompiti ta' manutenzjoni, tagħmir, żamma, ġestjoni u operat, direttament jew indirittement, tal-ajruport ta' Angoulême.

(254) Huwa evidenti li dawn l-atti amministrattivi unilaterali u kuntrattwali ma ġewx adottati b'riżultat ta' proċedura tal-akkwist pubbliku miftuħa, trasparenti u nondiskriminatorja li tippermetti li jitqabblu diversi offerti potenzjali u li tistabbilixxi l-kumpens b'tali mod li tiġi eskluża l-preżenza ta' għajnuna mill-Istat.

(255) Għaldaqstant, għall-perjodi msemmija hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li t-termini tal-proċedura li ntużat ma kinux tali li jiżguraw il-kompetizzjoni effikaċi għall-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême. Għalhekk, il-proċedura għall-għażla tal-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême ma tissodisfax l-ewwel parti tar-raba' kriterju tas-sentenza *Altmark*, fis-sens li hi ma ppermettitx li jintgħażel l-offerent kapaċi jipprovdi s-servizzi inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità.

(ii) Il-perjodu li jibda mill-1 ta' Jannar 2012

(256) Il-ġestjoni u l-operat tal-ajruport kienu fdati lill-impriża SNC-Lavalin wara proċedura ta' akkwist pubbliku, f'konformità mal-Artikolu 21 tad-Direttiva 2004/18/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([156]). Barra minn hekk, qabel din il-proċedura, l-awtoritajiet Franċiżi ppubblikaw avviż ta' sejħa pubblika għall-offerti f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

(257) Madankollu, billi l-awtoritajiet Franċiżi ma kinux obbligati jużaw proċedura tal-akkwist pubbliku standard, huma kellhom marġni wiesa' ta' diskrezzjoni fl-għażla tal-kuntrattur ([157]). Proċedura li tagħti tali diskrezzjoni wiesgħa fuq l-awtorità aġġudikanti tista' tillimita l-parteċipazzjoni tal-operaturi interessati.

([155]) L-ordni li jagħti l-konċessjoni tal-ajruport ta' Angoulême-Brie-Champniers għall-Kamra tal-Kummerċ u l-Industrija ta' Angoulême (*Arrêté portant concession de l'aéroport d'Angoulême-Brie-Champniers à la Chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême*).

([156]) Id- Direttiva 2004/18/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-31 ta' Marzu 2004 fuq koordinazzjoni ta' proċeduri għall-għoti ta' kuntratti għal xogħlijiet pubbliċi, kuntratti għal provvisti pubbliċi u kuntratti għal servizzi pubbliċi (ĠU L 134, 30.4.2004, p. 114).

([157]) Il-kriterji tal-għoti kienu jinkludu l-kriterju segwenti: "l-aktar offerta ekonomikament vantaġġjuża vvalutata abbażi tal-kriterji elenkati fl-ispeċifikazzjoni, fl-istedina għall-preżentazzjoni tal-offerta jew għan-negozjat, jew fid-dokument deskrittiv".

(258) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-proċedura użata f'dan il-każ, fiha nnifisha, mhijiex suffiċjenti biex tiġi ssodisfata r-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ([158]).

(259) Għalhekk, il-Kummissjoni trid tivvaluta jekk il-proċedura ta' akkwist pubbliku użata f'dan il-każ ippermettitx li jintgħażel l-offerent kapaċi jipprovdi s-servizzi inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità.

(260) Il-karatteristiċi kuntrattwali ewlenin huma: (i) terminu ta' sitt snin, (ii) impenn kuntrattwali mill-fornitur tas-servizz fir-rigward tal-livell massimu tal-kontribuzzjoni minn SMAC għall-ibbilanċjar tal-kontijiet tal-ajruport, (iii) remunerazzjoni b'rata fissa għas-servizz ipprovdut u (iv) klawsola ta' inċentiv għall-prestazzjoni. L-offerenti potenzjali ġew mistiedna jippreżentaw offerta bażi (mingħajr traffiku kummerċjali) u offerta għal xenarju proattiv (bi traffiku kummerċjali). Ir-rapport dwar l-akkwist imressaq quddiem il-kumitat għall-offerti jindika li ġew sottomessi żewġ offerti li kienu qed jikkompetu bejniethom. Minbarra SNC-Lavalin, il-kumpanija APCO ([159]) ppreżentat ukoll xenarju bażi u xenarju proattiv. Għal valur tekniku ekwivalenti għal dak tal-offerta ta' SNC-Lavalin għax-xenarju proattiv, li kien dak li ntgħażel, il-prezzijiet proposti miż-żewġ kompetituri għall-perjodu kollu kienu s-segwenti:

(eluf ta' EUR)

	Kontribuzzjoni ta' bbilanċjar	Remunerazzjoni	Spiża totali ta' SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Barra minn hekk, ir-rapport ta' SMAC dwar l-akkwist lill-kumitat għall-offerti juri li kull wieħed miż-żewġ offerenti ppreżentaw xenarju bażi u xenarju proattiv ([160]). Dan tal-aħħar, li kien ix-xenarju li ntgħażel mill-awtorità ta' delega, jikkorrispondi għall-pjan strateġiku għall-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême. Ir-rapport ippreżentat lill-kumitat għall-offerti jindika li r-renumerazzjoni ta' SNC-Lavalin, il-kumpanija li rebħet l-offerta, hija l-istess għaż-żewġ xenarji. Madankollu, il-livell massimu għall-kontribuzzjoni ta' bbilanċjar sostnut minn SMAC kif propost mill-kumpanija fl-offerta tagħha, juri varjazzjoni fil-livell massimu ggarantit tal-kontribuzzjoni ta' bbilanċjar. Jekk kif jindika r-rapport, l-ammont annwali medju addizzjonali huwa ta' EUR 30 000 fil-qafas tax-xenarju proattiv, dan l-ammont addizzjonali ma jitqassamx b'mod ugwali tul il-perjodu tal-eżekuzzjoni tal-kuntratt. Id-differenza bejn ix-xenarju bażi u x-xenarju proattiv hija kif ġej (eluf ta' EUR):

(eluf ta' EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Xenarju bażi	405	364	374	357	350	342
Xenarju proattiv	465	425	448	384	341	296
Differenza	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	-9	-46

(262) B'hekk il-Kummissjoni tqis li l-awtorità ta' delega ma għażlitx l-offerta kapaċi li tipprovdi s-servizz inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità. Ix-xenarju bażi offrut minn SNC-Lavalin kien iktar vantaġġjuż mix-xenarju bażi propost minn APCO, u kien tali li jiżgura l-aċċessibbiltà u ż-żamma tal-kundizzjonijiet operattivi fl-ajruport ta' Angoulême. Min-naħa l-oħra, ix-xenarju proattiv tfassal biex jiżgura l-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport. Dan it-tieni servizz ma kienx essenzjali sabiex jiġi żgurat l-ewwel wieħed u allura, fi kwalunkwe każ, ma setax jiġi kkunsidrat bħala servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. Għalhekk, l-għażla tal-fornitur ta' servizz ma kinitx ibbażata fuq l-aktar offerta ekonomikament vantaġġjuża kapaċi tiżgura l-provvista ta' servizz pubbliku bl-inqas kost possibbli għall-komunità.

([158]) Ara l-punt 66 tal-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq.
([159]) Imwaqqfa f'Jannar 2011, APCO hija sussidjarja li tappartjeni kompletament għas-CCI ta' Limoges u ta' Haute-Vienne. L-għan tagħha huwa l-konsulenza dwar il-ġestjoni tal-ajruporti, it-taħriġ lill-persunal tal-ajruporti, il-ġestjoni u l-iżvilupp tal-ajruporti, il-ground handling u s-sigurtà fl-ajruport.
([160]) Ara l-premessa 20 ta' din id-Deċiżjoni.

(263) Fir-rigward tal-pagamenti *extra*-kuntrattwali għall-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport, li skont il-Kummissjoni ma jaqgħux b'mod leġittimu fil-kamp ta' applikazzjoni tas-SIEĠ ([161]), id-dubji li esprimiet il-Kummissjoni fid-deċiżjoni ta' ftuħ ġew fix-xejn. Id-deċiżjoni ta' SMAC tat-23 ta' Ġunju 2001 tipprevedi li dawn il-miżuri għandhom jitħallsu direttament minn SMAC lill-kumpaniji tal-ajru. Għalhekk, dawn se jiġu vvalutati fid-dawl tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat bħala parti mill-valutazzjoni tal-miżuri mogħtija lil Ryanair/AMS ([162]).

(264) Fid-dawl ta' dan kollu, il-Kummissjoni tqis li t-termini tal-proċedura li ntużat biex SNC-Lavalin ingħatat il-kuntratt, ma kinux tali li jippermettu li jintgħażel l-offerent kapaċi jipprovdi s-servizzi inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità, u għalhekk li l-ewwel sottokriterju tar-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ma ġiex issodisfat.

(b) Dwar it-tieni sottokriterju

(265) Għall-perjodi 2002-2006 u 2007-2011, l-awtoritajiet Franċiżi kellhom juru li l-kumpens kien ġie stabbilit b'referenza għal impriża medja, immexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat bir-riżorsi kollha meħtieġa.

(266) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tinnota li Franza ma pprovdietx informazzjoni ta' dan it-tip. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens ma kienx iddeterminat b'referenza għal xi bażi ta' kostijiet stabbilita minn qabel jew bi tqabbil mal-istruttura tal-imposti ta' korpi ta' ġestjoni ta' ajruporti oħra komparabbli. Għalhekk, għall-perjodi rilevanti, il-Kummissjoni ma għandhiex id-dejta komparattiva meħtieġa biex tivvaluta jekk il-kriterju ġiex issodisfat fir-rigward tal-għażla tal-fornitur ta' servizz.

(267) B'hekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li r-raba' kundizzjoni stabbilita fis-sentenza *Altmark* ma ġietx issodisfata għall-perjodi 2002-2006 u 2007-2011.

(268) L-istess japplika għall-perjodu li jibda mill-1 ta' Lulju 2012, peress li l-Kummissjoni ma għandhiex id-dejta komparattiva meħtieġa biex tivvaluta jekk il-kriterju ġiex issodisfat fir-rigward tal-għażla tal-fornitur ta' servizz. Għaldaqstant għandu jiġi kkonstatat li r-raba' kriterju tas-sentenza *Altmark* ma ġiex issodisfat għal dan il-perjodu lanqas.

(269) Peress li r-raba' kriterju tas-sentenza *Altmark* ma ġiex issodisfat, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-miżuri inkwistjoni effettivament taw vantaġġ lill-operaturi suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême, illi li kieku ma kinux jirċievu f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

8.1.4. *L-effett fuq il-kummerċ u l-kompetizzjoni intra-UE*

(270) Meta l-għajnuna finanzjarja minn Stat Membru ssaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħra li jkunu qed jikkompetu magħha fil-kummerċ intra-Komunitarju, dawn tal-aħħar għandhom jitqiesu bħala affettwati minn dik l-għajnuna. Skont il-ġurisprudenza stabbilita tal-Qorti tal-Ġustizzja ([163]), sabiex miżura toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni, huwa biżżejjed li d-destinatarju tal-għajnuna jikkompeti ma' impriżi oħrajn fi swieq miftuħa għall-kompetizzjoni.

(271) B'mod aktar ġenerali, hekk kif Ryanair ikkonfermat fil-kummenti tagħha, il-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti fl-UE jikkompetu bejniethom sabiex jiġbdu lejhom il-kumpaniji tal-ajru. Il-kumpaniji tal-ajru jiddeċiedu liema rotot għandhom joperaw u l-frekwenza korrispondenti abbażi ta' għadd ta' kriterji. Dawn il-kriterji mhux biss jinkludu l-klijenti potenzjali li jistgħu jistennew fuq ir-rotot ikkonċernati iżda wkoll il-karatteristiċi tal-ajruporti fuq kull naħa tar-rotta.

(272) Il-kumpaniji tal-ajru jieħdu inkunsiderazzjoni kriterji bħalma huma t-tip ta' servizzi tal-ajruporti pprovduti, il-popolazzjoni jew l-attività ekonomika madwar l-ajruport, 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 lil ajruport jista' jintuża biex l-imposti tal-ajruporti jinżammu artifiċjalment baxxi b'tali mod li jiġbdu lejhom il-kumpaniji tal-ajru, u b'hekk jistgħu joħolqu distorsjoni sinifikanti fi-kompetizzjoni ([164]).

([161]) Ara l-premessa 225 ta' din id-Deċiżjoni.
([162]) Ara t-Taqsima 9 ta' din id-Deċiżjoni.
([163]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* vs *il-Kummissjoni* [1998] Ġabra II-717.
([164]) Ara l-punt 43 tal-linji gwida l-ġodda.

(273) Għalhekk, il-kumpaniji tal-ajru jallokaw ir-riżorsi tagħhom, speċjalment f'termini ta' inġenji tal-ajru u ekwipaġġ, għad-diversi rotot filwaqt li jikkunsidraw b'mod partikolari s-servizzi offruti mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport u l-prezzijiet li jżommu dawn tal-aħħar għas-servizzi tagħhom.

(274) Minħabba li s-suq għas-servizzi tal-ajruport huwa suq miftuħ għall-kompetizzjoni fi ħdan l-UE, il-vantaġġi mogħtija lill-operaturi suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême aktarx għalhekk li jaffettwaw il-kummerċ bejn l-Istati Membri billi jżidu b'mod artifiċjali l-firxa tas-servizzi tal-ajruport ipprovduti lil Angoulême, b'paragun mal-kundizzjonijiet normali tas-suq. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-miżuri inkwistjoni aktarx li joħoloqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u jaffettwaw il-kummerċ fi ħdan l-UE.

8.1.5. *Konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna*

(275) Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet kollha msemmija iktar 'il fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi kif ġej:

— Minħabba l-karatteristiċi speċifiċi tal-ajruport ta' Angoulême, Franza ma għamlet l-ebda żball manifest ta' valutazzjoni meta kkwalifikat il-kompiti ta' ġestjoni marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u mal-iżgurar tal-aċċessibilità tal-infrastruttura tiegħu bħala SIEĠ għall-perjodi kollha taħt rieżami f'din id-Deċiżjoni,

— B'kuntrast ma' dan, l-iżvilupp ekonomiku tal-ajruport għal skopijiet kummerċjali ma jistax jiġi definit bħala SIEĠ, hu x'inhu l-perjodu kkonċernat,

— Il-kumpens pubbliku mogħti biex jiffinanzja l-kompiti ta' servizz pubbliku li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tas-SIEĠ ma jissodisfax ir-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*, hu x'inhu l-perjodu analizzat fil-qafas ta' din id-Deċiżjoni. Għalhekk, dawn il-miżuri jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.2. **Kompatibbiltà mas-suq intern tal-miżuri li jiffavorixxu lill-operaturi tal-ajruport**

(276) Permezz ta' rimarka preliminari, għandu jiġi mfakkar li trid tiġi vvalutata biss il-kompatibilità mas-suq intern tal-kumpens pubbliku li bbenefikaw minnu l-korpi ta' ġestjoni suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême għat-twettiq tal-kompiti tas-SIEĠ. Kif intqal fil-premessa 225, l-attivitajiet marbuta mal-iżvilupp tal-attività kummerċjali tal-ajruport, inkluż għall-finijiet tal-promozzjoni tal-iżvilupp reġjonali, ma jistgħux jiġu definiti bħala SIEĠ. F'dan il-każ, dawn l-attivitajiet ma wasslux għall-ħlas ta' kumpens lill-korpi ta' ġestjoni suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême matul il-perjodi koperti minn din id-Deċiżjoni.

8.2.1. *Kumpatibbiltà tal-għajnuna mogħtija lill-operaturi tal-ajruport*

(277) Fil-fehma tal-Kummissjoni, id-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 tapplika għall-għajnuna mogħtija matul il-perjodi kollha koperti minn din id-Deċiżjoni. Skont l-Artikolu 10(b) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, "kwalunkwe għajnuna li ġiet adottata qabel il-[31 ta' Jannar 2012] li la kienet kompatibbli mas-suq intern u lanqas eżenti mir-rekwiżit ta' notifika, f'konformità mad-Deċiżjoni 2005/842/KE, iżda li tissodisfa l-kundizzjonijiet stipulati f'din id-Deċiżjoni, tkun kompatibbli mas-suq intern u eżentata mir-rekwiżit ta' notifika minn qabel".

(278) Madankollu, l-Artikolu 4(f) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, li jipprevedi li l-att ta' inkarigu għandu jagħmel referenza espliċita għal dik id-Deċiżjoni, ma jistax jiġi applikat f'dan il-każ. Peress li l-għajnuna inkwistjoni ngħatat qabel id-dħul fis-seħħ tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, huwa impossibbli li jintalab li l-atti ta' inkarigu kkonċernati jirreferu għal dik id-Deċiżjoni, mingħajr ma jirrendu l-Artikolu 10(b) bla ebda effett siewi. Barra minn hekk, fl-interessi tal-effiċjenza proċedurali, il-Kummissjoni tqis li hija tista' teżamina l-applikazzjoni tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 għall-għajnuna mogħtija qabel il-31 ta' Jannar 2012, mingħajr ma l-ewwel tivverifika jekk din l-għajnuna kinitx inkompatibbli mad-Deċiżjoni 2005/842/KE. L-iskop tal-Artikolu 10(b) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 huwa li jestendi l-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni b'tali mod li tkopri l-għajnuna inkompatibbli mogħtija qabel id-dħul fis-seħħ tagħha, mingħajr ma teskludi l-għajnuna li setgħet tqieset bħala kompatibbli skont id-Deċiżjoni 2005/842/KE.

8.2.1.1. Kundizzjoni marbuta mal-kamp ta' applikazzjoni

(279) Skont id-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, il-kumpens għall-provvista ta' servizzi pubbliċi mogħtija lill-impriżi fdati b'SIEĠ, jista' jitqies bħala kompatibbli mas-suq intern jekk jingħata lil xi ajruport bi traffiku annwali medju ta' mhux aktar minn 200 000 passiġġier matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik is-sena li matulha jkun ġie assenjat is-servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. It-traffiku annwali tal-ajruport ta' Angoulême, fl-ebda punt bejn is-sena 2000 u l-2012 ma kien jaqbeż il-200 000 passiġġier.

(280) Għalhekk, il-miżuri inkwistjoni jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 u jridu jiġu vvalutati fid-dawl tal-kundizzjonijiet stabbiliti hemmhekk.

8.2.1.2. Kundizzjoni marbuta mal-inkarigu (l-Artikolu 4 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011)

(281) Mill-valutazzjoni tal-Kummissjoni tal-konformità mal-ewwel u t-tieni kriterju stabbiliti mis-sentenza *Altmark* jirriżulta li l-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême ġew fdati bil-ġestjoni ta' SIEĠ ġenwin u li l-kundizzjonijiet li jirrigwardaw l-eżistenza ta' att ta' inkarigu kienu ġew issodisfati. Huma biss il-kompiti ta' ġestjoni tal-ajruport marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura li jistgħu jiġu definiti bħala SIEĠ.

8.2.1.3. Kundizzjoni marbuta mal-kumpens (l-Artikoli 5 u 6 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011)

(a) Il-perjodi 2002-2006 u 2007-2011

(282) Skont l-Artikolu 5(1) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, l-ammont tal-kumpens ma jistax jaqbeż dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kost nett imġarrab minħabba l-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, inkluż profitt raġonevoli. F'dan il-każ, il-limitazzjoni tal-kumpens għall-kostijiet meħtieġa għall-eżerċitar tas-servizz pubbliku, hija żgurata permezz tal-proċedura li tiddefinixxi l-baġit allokat għall-ajruport. Il-punt 2.6 taċ-Ċirkolari li jiddeskrivi din il-proċedura jirrikjedi li s-CCI ta' Angoulême, għall-finijiet tat-tħejjija tal-baġit, tiddetermina: (i) l-istat tat-tranżazzjonijiet tal-operat; (ii) l-istat tal-kapaċità ta' awtofinanzjament; u (iii) l-istat tat-tranżazzjonijiet ta' kapital. Barra minn hekk, mal-baġit propost għall-approvazzjoni jridu jiġu annessi għadd ta' dokumenti (skeda tas-servizzi pprovduti u tal-kontribuzzjonijiet interdipartimentali, skeda tal-impjegati u kont tas-salarji, eċċ.). Is-sensiela ta' kontrolli mwettqa qabel it-tħejjija tal-baġit hija tali li tiżgura minn qabel li l-baġit ikun limitat għal dak li jkun meħtieġ u ġġustifikat abbażi tal-kompiti tas-CCI ta' Angoulême. L-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Franċiżi turi li l-għajnuna mogħtija kellha biss l-għan li tkopri d-defiċit operattiv assoċjat mal-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême. Barra minn hekk, l-arranġamenti stabbiliti mill-istatuti ta' SMAC għall-monitoraġġ tal-baġit implimentat *ex post* kienu tali li jipprevjenu kwalunkwe kumpens żejjed. B'riżultat ta' dan, l-ammont ta' kumpens ma qabiżx dak li kien meqjus bħala neċessarju biex jiġu koperti l-kostijiet involuti fl-eżerċitar tal-obbligi ta' servizz pubbliku.

(283) Barra minn hekk, l-eżistenza ta' kontijiet distinti kienet tfisser li, minn perspettiva ta' kontabbiltà, l-attività ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême setgħet tinżamm separata. Il-kontijiet tas-CCI-ajruport kienu jinkludu entrata separata għall-attivitajiet tal-ajruport. Dan kien biżżejjed biex jiġi garantit li ma jkun hemm l-ebda inkroċjar ta' sussidji għall-benefiċċju ta' attivitajiet oħrajn. Il-kontijiet u l-baġits tal-ajruport kienu qed jiġu sottomessi wkoll lill-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili, li kellha tagħti opinjoni lill-awtorità inkarigata mis-superviżjoni tas-CCI ta' Angoulême qabel ma l-kontijiet u l-baġits setgħu jiġu approvati, billi l-Istat kien l-awtorità konċedenti għall-ajruport. Għalhekk, il-kumpens kien effettivament użat biex tiġi żgurata l-provvista tas-servizz ikkonċernat u l-awtoritajiet pubbliċi implimentaw proċedura maħsuba biex tiżgura li ma jsir l-ebda kumpens żejjed. Madankollu, il-Kummissjoni tippreċiża li din il-valutazzjoni ma tapplikax għall-kostijiet imġarrba b'rabta mal-attività ta' Ryanair, li kienet tagħmel parti mill-kompitu ta' żvilupp kummerċjali ([165]).

(284) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tfakkar li l-informazzjoni ppreżentata mill-awtoritajiet Franċiżi turi li l-għajnuna inkwistjoni kellha biss l-għan li tkopri d-defiċit operattiv tal-ajruport matul il-perjodu rilevanti u li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ma għamel l-ebda profitt minnha.

(b) Il-perjodu li jibda mill-1 ta' Jannar 2012

(285) L-istedina għall-offerti kienet ippreċiżat b'mod ċar li l-offerent għandu jiffissa r-remunerazzjoni għall-provvista ta' servizzi għal operazzjoni mhux kummerċjali (xenarju bażi) u għal operazzjoni kummerċjali (xenarju proattiv). L-offerent kellu jiffissa wkoll il-garanzija massima mitluba minn SMAC biex jiġi bbilanċjat il-kont tal-operat fiż-żewġ xenarji. SMAC inkludiet ukoll fis-sejħa għall-preżentazzjoni tal-offerti, klawsola ta' inċentiv għall-prestazzjoni (50 %/ 50 %) f'każ li l-kontribuzzjoni ta' SMAC kienet aktar baxxa mil-limitu massimu stabbilit fl-offerta; din il-klawsola hija inkluża fl-ispeċifikazzjoni. Barra minn hekk, kif indikat fil-premessa 262 hawn fuq, ix-xenarju bażi offrut minn SNC-Lavalin, li kien iktar vantaġġjuż mix-xenarju bażi propost minn APCO, kien tali li jiżgura l-aċċessibbiltà u ż-żamma tal-kundizzjonijiet operattivi fl-ajruport ta' Angoulême.

(286) Barra minn hekk, il-kumpens jiġi kkalkulat primarjament abbażi tad-defiċit effettivament imġarrab f'kont separat għall-ajruport ([166]). L-operatur huwa obbligat li jiċċertifika dan il-kont separat minn awditur kif ukoll li jippreżenta l-kontijiet annwali tiegħu lil SMAC.

([165]) Ara l-premessa 225 ta' din id-Deċiżjoni.
([166]) L-Artikolu 14-1 tal-ispeċifikazzjoni u tal-ispeċifikazzjonijiet tekniċi.

(287) Huwa wkoll stabbilit li l-kontribuzzjoni pubblika ta' bbilanċjar li tibbenefika minnha SNC-Lavalin, trid tiġi mnaqqsa jekk l-ammont meħtieġ biex jiġu bbilanċjati l-kontijiet tal-ajruport jirriżulta li jkun inqas mil-livell massimu stabbilit fl-offerta aċċettata. Dan l-arranġament ta' rkupru jnaqqas ir-riskju ta' kumpens żejjed *ex post*.

(288) Fir-rigward tal-kontrolli regolari sabiex jiġi evitat il-kumpens żejjed, id-dispożizzjonijiet tat-Titolu III tal-ispeċifikazzjoni tal-offerta jistabbilixxu l-arranġamenti għall-monitoraġġ minn SMAC biex jiżguraw li ma jkun hemm l-ebda kumpens żejjed involut fil-kontribuzzjoni minn SMAC meta mqabbla mal-kostijiet tal-eżerċitar tal-kompiti ta' interess ekonomiku ġenerali fdati lil SNC-Lavalin.

(289) Fir-rigward tal-ammont ta' kumpens, il-Kummissjoni madankollu tindika li l-bilanċ kuntrattwali tal-kuntratt konkluż bejn SMAC u SNC-Lavalin huwa bbażat, mhux fuq id-determinazzjoni preliminari ta' profitt raġonevoli, iżda fuq remunerazzjoni b'rata fissa. Il-Kummissjoni tieħu nota wkoll tat-traffiku limitat ħafna tal-ajruport sal-lum il-ġurnata, tal-mekkaniżmi eżistenti biex jiġi kkalkulat u mmonitorjat il-kumpens, tal-inklużjoni tal-klawsola ta' inċentiv għall-prestazzjoni msemmija hawn fuq u tal-fatt li, mil-lat finanzjarju, l-offerta ta' SNC-Lavalin kienet l-iktar waħda baxxa. Fid-dawl ta' dawn il-fatturi, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens mogħti fil-qafas tal-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin jista' jiġi ddikjarat bħala kompatibbli mas-suq intern, bil-kundizzjoni li l-awtoritajiet Franċiżi jaċċertaw ruħhom li l-ammont totali ta' kumpens imħallas lil SNC-Lavalin tul id-durata tal-kuntratt ma jaqbiżx dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kostijiet netti mġarrba fl-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, li jeskludu l-kostijiet tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport iżda li jinkludu rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit.

(290) F'dan ir-rigward, huwa meħtieġ li, fi żmien erba' xhur minn meta jiskadi l-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin, l-awtoritajiet Franċiżi jippreżentaw rapport lill-Kummissjoni li juri li l-ammont ta' kumpens mogħti lil SNC-Lavalin, inkluża rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit, kien konformi mal-Artikolu 5 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 matul id-durata kollha tal-kuntratt.

8.2.2. *Konklużjoni dwar il-kompatibbiltà tal-għajnuna bejn l-2002 u l-2017*

(291) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-għajnuna li diġà ngħatat għall-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême sa mill-2002, irrispettivament minn min kien il-korp ta' ġestjoni inkarigat, hija kompatibbli mas-suq intern, skont l-Artikolu 106(2) tat-TFUE u d-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 ([167]).

(292) Madankollu, f'dak li jirrigwarda lil SNC-Lavalin, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens mogħti fil-qafas tal-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin, jista' jiġi ddikjarat bħala kompatibbli mas-suq intern, bil-kundizzjoni li l-awtoritajiet Franċiżi juru lill-Kummissjoni li l-ammont totali tal-kumpens imħallas lil SNC-Lavalin matul id-durata kollha tal-kuntratt ma jaqbiżx dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kostijiet netti mġarrba fl-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, li jeskludu l-kostijiet tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport iżda li jinkludu rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit.

(293) F'dan ir-rigward, huwa meħtieġ li, fi żmien erba' xhur minn meta jiskadi l-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin, l-awtoritajiet Franċiżi jippreżentaw rapport lill-Kummissjoni li juri li l-ammont ta' kumpens mogħti lil SNC-Lavalin, inkluża rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit, kien konformi mal-Artikolu 5 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 matul id-durata kollha tal-kuntratt.

9. VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI TA' GĦAJNUNA LI JIFFAVORIXXU LIL RYANAIR U AMS

9.1. L-eżistenza ta' għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE

(294) Għalkemm il-ftehimiet tal-2008 ġew formalment konklużi bejn SMAC u Ryanair/AMS, il-Kummissjoni tqis li, sabiex tivvaluta l-miżuri ta' għajnuna mogħtija lil Ryanair u AMS, l-imġiba ta' SMAC u tas-CCI-ajruport għandha tiġi evalwata b'mod konġunt. Fil-fatt, kif intwera diġà fil-premessa 178), il-Kummissjoni tqis li SMAC u s-CCI-ajruport kienu l-operaturi konġunti tal-ajruport ta' Angoulême, bejn l-2007 u l-2011.

([167]) Il-Kummissjoni tqis li jkun opportun li jiġi mfakkar li l-miżuri ta' għajnuna li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005 ikunu wkoll kompatibbli mas-suq intern skont dik id-Deċiżjoni u għall-istess raġunijiet. Għall-finijiet tal-valutazzjoni f'dan il-każ, il-kundizzjonijiet għall-kompatibbiltà skont id-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005 sostanzjalment mhumiex differenti minn dawk tad-Deċiżjoni tal-2011.

9.1.1. *Il-kunċetti ta' impriża u ta' attività ekonomika*

(295) Sabiex jiġi ddeterminat jekk il-miżuri tal-ftehimiet tal-2008 jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat, huwa meħtieġ li jiġi ddeterminat jekk il-benefiċjarji, Ryanair u AMS, humiex impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Ma jistax jiġi kkontestat li dawn iż-żewġ kumpaniji huma entitajiet involuti fil-provvista ta' servizzi ta' trasport bl-ajru u ta' reklamar. Bħala tali, huma jwettqu attivitajiet ekonomiċi.

9.1.2. *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà għall-Istat*

9.1.2.1. Il-preżenza ta' riżorsi tal-Istat

(296) Il-ftehimiet tal-2008 ġew konklużi direttament minn SMAC. Fid-dawl tal-elementi stabbiliti hawn fuq fil-premessi 203 sa 205 ta' din id-Deċiżjoni, il-Kummissjoni tqis li r-riżorsi ta' SMAC jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat.

9.1.2.2. L-imputabbiltà tal-miżuri għall-Istat

(297) Id-deċiżjoni ta' SMAC li awtorizzat l-iffirmar tal-ftehimiet tal-2008 ġiet approvata b'mod unanimu mill-entitajiet pubbliċi li huma membri ta' SMAC, magħmula hija stess, direttament jew indirettament, minn awtoritajiet lokali u minn kmamar tal-kummerċ u l-industrija. Il-Kummissjoni tqis li mill-karatteristiċi ta' dawn l-entitajiet jirriżulta li d-deċiżjonijiet ta' SMAC dwar l-attivitajiet tal-ajruport huma imputabbli għall-Istat ([168]).

(298) Konsegwentament, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-konklużjoni tal-ftehimiet timplika l-użu ta' riżorsi tal-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, u li d-deċiżjonijiet biex dawn jiġu konklużi huma imputabbli għall-Istat.

9.1.3. *Vantaġġ selettiv*

(299) Sabiex jiġi determinat jekk miżura tal-Istat tikkostitwixxix għajnuna, jeħtieġ li jiġi stabbilit jekk l-impriża destinatarja tkunx irċeviet vantaġġ ekonomiku selettiv, illi li kieku ma kinitx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq ([169]).

(300) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni qabel xejn tinnota li l-miżuri inkwistjoni huma selettivi, fis-sens li jirrigwardaw esklussivament lil Ryanair. Il-ftehimiet tal-2008 ġew konklużi qabel ma ġew ippubblikati d-deċiżjonijiet tariffarji pubbliċi applikabbli mill-1 ta' Marzu 2009, li jsemmu miżura simili lill-kumpaniji kollha li jixtiequ joperaw fl-ajruport ta' Angoulême. Barra minn hekk, is-sentenza tal-London Court of International Arbitration (LCIA) tat-18 ta' Ġunju 2012 dwar it-twaqqif tal-ftehimiet tal-2008 min-naħa ta' Ryanair, turi li seħħew negozjati bilaterali bejn ir-rappreżentanti ta' Ryanair u tas-CCI ta' Angoulême dwar il-kondizzjonijiet għall-attivitajiet ta' Ryanair fl-ajruport ta' Angoulême. In-negozjati seħħew f'Settembru 2009, meta r-rappreżentanti ta' Ryanair informaw lir-rappreżentanti tas-CCI-ajruport bid-diffikultajiet finanzjarji li kellha tiffaċċja l-kumpanija tal-ajru b'rabta mar-rotta Londra Stansted-Angoulême. Id-diskussjonijiet juru li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport u Ryanair qiesu r-relazzjonijiet tagħhom bħala ta' natura esklussiva, peress li l-ewwel wieħed iddeċieda li ma jikkuntattjax kumpaniji tal-ajru oħrajn.

(301) It-tieni nett, sabiex tiddetermina jekk il-kuntratti konklużi tawx vantaġġ ekonomiku lil Ryanair, il-Kummissjoni trid tara jekk l-operatur ipotetiku tal-ekonomija tas-suq li jaġixxi minflok SMAC u s-CCI-ajruport u li huwa ggwidat minn prospetti ta' profittabilità kienx jikkonkludi kuntratti simili.

(302) Sabiex jiġi applikat dan il-prinċipju, filwaqt li jiġu kkunsidrati l-fatti ta' dan il-każ, il-Kummissjoni tqis li qabel xejn għandhom jitwieġbu l-mistoqsijiet li ġejjin:

— Il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, li ġew iffirmati fl-istess ħin, għandhom jiġu analizzati separatament jew flimkien?

— Operatur ipotetiku tal-ekonomija tas-suq li jaġixxi minflok is-CCI-ajruport, x'benefiċċji seta' jistenna li jikseb mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni?

([168]) Ara t-Taqsima 8.1.2.2 ta' din id-Deċiżjoni.

([169]) Ara, b'mod partikolari, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-342/96 *Spanja* vs *il-Kummissjoni* [1999] Ġabra I-2459, il-paragrafu 41.

— Għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur tal-ekonomija tas-suq, x'inhi r-rilevanza tat-tqabbil tat-termini tal-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport imsemmija fil-proċedura ta' investigazzjoni formali mal-imposti tal-ajruport mitluba f'ajruporti oħrajn?

(303) Wara li twieġeb għal dawn il-mistoqsijiet, il-Kummissjoni jkun imissha tapplika l-prinċipju tal-operatur tal-ekonomija tas-suq għall-varji miżuri inkwistjoni.

9.1.3.1. Dwar l-analiżi konġunta tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni u tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport

(304) Fid-deċiżjoni tagħha li tagħti bidu għall-proċedura, il-Kummissjoni kkunsidrat bħala punt preliminari li l-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport u l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni konklużi bejn SMAC u Ryanair u AMS għandhom jiġu analizzati b'mod konġunt, għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur tal-ekonomija tas-suq. Ta' min jiġi mfakkar f'dan il-kuntest li, skont il-Qorti tal-Prim' Istanza ([170]), jeħtieġ li tranżazzjoni kummerċjali tiġi kkunsidrata fit-totalità tagħha sabiex jiġi ddeterminat jekk entità pubblika tkunx aġixxiet bħala operatur razzjonali f'ekonomija tas-suq. Għalhekk, meta tkun qed tivvaluta l-miżuri inkwistjoni, il-Kummissjoni trid teżamina l-karatteristiċi rilevanti kollha tal-miżuri u l-kuntest tagħhom.

(305) Fil-kummenti tagħha, Franza sostniet l-approċċ li adottat l-Kummissjoni fid-deċiżjoni ta' ftuħ tagħha, li kien jikkonsisti fl-analiżi konġunta tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, li ġew konklużi fl-istess ħin. Madankollu, xi partijiet interessati, bħal Ryanair, ikkontestaw dan l-approċċ, bl-argument li l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għandhom jiġu analizzati separatament.

(306) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li l-analiżi tal-elementi kollha tal-każ tikkonferma l-korrettezza tal-approċċ adottat fid-deċiżjoni tal-ftuħ (ara l-premessi 215 sa 220 tad-deċiżjoni ta' ftuħ). F'dan ir-rigward, jaqbel li jiġi rrimarkat li l-ebda informazzjoni ppreżentata matul il-proċedura ta' investigazzjoni formali ma tefgħet dubju fuq l-analiżi preliminari tal-Kummissjoni.

(307) L-ewwel nett, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kien ġie konkluż fl-istess data tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, u ż-żewġ kuntratti ġew konklużi bejn l-istess partijiet. AMS hija sussidjarja li tappartjeni kompletament għal Ryanair u d-diretturi tagħha huma eżekuttivi għolja ta' Ryanair. B'hekk, Ryanair u AMS jikkostitwixxu entità ekonomika waħda fis-sens li AMS taġixxi f'konformità mal-interessi ta' Ryanair u taħt il-kontroll tagħha, u l-profitti li tiġġenera huma destinati għal Ryanair, fil-forma ta' dividendi jew ta' żieda fil-valur tal-kumpanija. Barra minn hekk, kif se jiġi spjegat fid-dettall hawn taħt, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni huwa marbut mal-operat ta' Ryanair fuq ir-rotta li titlaq mill-ajruport ta' Angoulême. Il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jindika li huwa joriġina mill-impenn ta' Ryanair li topera fuq din ir-rotta, u dan ġie konkluż ukoll fl-istess ħin mal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport bejn SMAC u Ryanair li jirrigwarda din ir-rotta. Konsegwentament, is-sempliċi fatt li SMAC ikkonkludiet il-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS u mhux ma' Ryanair ma jistax jipprevjeni wieħed milli jqis li kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konklużi fl-istess ħin jiffurmaw tranżazzjoni unika.

(308) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tfakkar li l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni huwa marbut mal-operat ta' servizzi tal-ajru min-naħa ta' Ryanair lejn l-ajruport ta' Angoulême. Il-Kummissjoni tqis li r-relazzjoni kummerċjali bejn SMAC u Ryanair, min-naħa l-waħda, u dik bejn SMAC u AMS, min-naħa l-oħra, jistgħu jiġu previsti biss fil-kuntest uniku tat-tnedija tar-rotta Angoulême-Londra Stansted minn Ryanair. F'dan ir-rigward, huwa importanti li wieħed jinnota li l-awditu li sar f'isem l-awtoritajiet lokali ta' Charente ([171]) jippreżenta lil Ryanair bħala l-benefiċjarju dirett tal-"għajnuna għall-promozzjoni" li l-kumpanija tal-ajru titlob li tirċievi biex tkun tista' tipprovdi servizz bi prezzijiet irħas. Għalhekk, l-awtoritajiet Franċiżi jirrimarkaw li l-ftehimiet tal-2008 jikkostitwixxu arranġament kuntrattwali koerenti u komprensiv, indiviżibbli. Għaldaqstant jidher li, mill-perspettiva ta' SMAC, teżisti konnessjoni inseparabbli bejn il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u s-servizzi tal-ajru operati minn Ryanair lejn l-ajruport ta' Angoulême.

(309) Din il-valutazzjoni hija rinforzata mid-dispożizzjonijiet tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, li minnu jirriżulta li l-ftehim huwa bbażat fuq l-impenn ta' Ryanair li topera fuq rotta li, fl-istess ħin, tikkostitwixxi s-suġġett tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport. L-Artikolu 1 tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, relatat mal-għan tiegħu, jistipula li "dan il-ftehim huwa bbażat fuq l-impenn ta' Ryanair li topera fuq rotta bl-ajru bejn l-ajruport ta' Angoulême u Londra. L-iskeda inizjali tat-titjiriet se tkun ta' tliet titjiriet fil-ġimgħa matul ir-rebbiegħa/is-sajf, sakemm dan ma jkunx impossibbli li jseħħ minħabba raġuni ta' force majeure". Il-Kummissjoni tinnota wkoll li ċerti klawsoli tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jirreferu direttament għal Ryanair, sal-punt li jikkunsidrawha bħala parti għall-ftehim, anki jekk il-kunsens intlaħaq bejn SMAC u AMS. Pereżempju, l-Artikolu 7 tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jipprevedi li "jekk Ryanair tittermina l-ftehim fi kwalunkwe ħin qabel ma tintemm it-tielet sena tal-ftehim, Ryanair trid tħallas penali ta' EUR 50 000 għar-raba' sena u penali ta'

([170]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza fil-Kawża T-196/04 *Ryanair* vs *il-Kummissjoni* [2008] Ġabra II-3643.

([171]) L-istudju mwettaq minn Alliance ELSA fl-14 ta' Ġunju 2006 dwar il-prospetti għall-ajruporti ta' Angoulême Brie-Champnier u Cognac-Chanteaubernard wara l-1 ta' Jannar 2007.

EUR 25 000 għall-ħames sena, fuq bażi prorata, għal kull sena u skont l-iskeda tat-titjira". Barra minn hekk, ir-rapport tal-preżentazzjoni mibgħut lill-kumitat għall-offerti jsemmi li fl-2013, SNC-Lavalin ipproponiet li tibda rotta ġdida lejn il-Gżejjer Brittaniċi operata minn kumpanija tal-ajru bi prezzijiet irħas, jekk SMAC tapprova l-għajnuna għall-promozzjoni rikjesta, li stmat li tammonta għal bejn EUR 30 u EUR 35 għat-tluq ta' kull passiġġier. Għalhekk, dawn l-arranġamenti jistabbilixxu rabta bejn l-għażliet li saru fil-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(310) L-affermazzjoni ta' Ryanair matul il-proċedura attwali li l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn l-ajruport u AMS ma kienx maħsub li jżid ir-rata ta' okkupanza ta' titjiriet operati minn Ryanair fuq ir-rotta Angoulême-Londra, ma tistax tpoġġi dik il-konklużjoni fid-dubju. L-iskop tal-kuntratt tal-promozzjoni kien li jipprovdi spazju għar-reklamar fuq il-websajt ta' Ryanair sabiex Angoulême tiġi promossa bħala destinazzjoni tal-ivvjaġġar fost dawk li jżuru l-websajt ta' Ryanair, u b'hekk fost il-klijenti tal-kumpanija tal-ajru. Jekk wieħed jassumi li l-affermazzjoni ta' Ryanair hija vera, u li kien improbabbli li l-kuntratt tal-promozzjoni jżid l-għadd ta' passiġġieri li jsiefru minn jew għal Angoulême ma' Ryanair, allura huwa diffiċli li wieħed jifhem x'seta' kien il-vantaġġ għall-ajruport meta kkonkluda kuntratt ta' promozzjoni ta' dan it-tip.

(311) Għaldaqstant, għal SMAC, il-kostijiet assoċjati mal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kienu attribwibbli għall-ftuħ tar-rotta bejn Angoulême u Londra Stansted. Mill-perspettiva ta' SMAC, il-benefiċċji tal-kuntratt setgħu jirriżultaw biss minn dħul addizzjonali marbut mat-traffiku tal-passiġġieri fuq ir-rotta Angoulême-Londra Stansted, l-unika rotta operata minn Ryanair li kienet tmur lejn l-ajruport ta' Angoulême.

(312) Għaldaqstant, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma jistax jiġi separat mill-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konkluż b'mod parallel u mis-servizzi ta' trasport bl-ajru li proprju jikkostitwixxu s-suġġett tiegħu. Barra minn hekk, il-fatti ppreżentati hawn fuq juru li, fin-nuqqas tar-rotot inkwistjoni (u għaldaqstant ta' kuntratt tas-servizzi tal-ajruport relatat magħhom), il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma kienx ikun jagħmel sens ekonomiku raġonevoli għall-ajruport ta' Angoulême, u konsegwentament dan ma kienx jiġi konkluż. Dak iż-żmien, Ryanair kienet l-unika kumpanija tal-ajru kbira li kellha titjiriet li jmorru lejn dan l-ajruport u li setgħet iżżid it-traffiku. Kieku l-ajruport ried jippromwovi t-traffiku fuq rotot oħra moqdija mill-kumpaniji tal-ajru kompetituri ta' Ryanair, huwa raġonevoli li wieħed jassumi li f'dak il-każ, ma kienx jirriklama fuq il-websajt ta' Ryanair. Kif imsemmi hawn fuq, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jiddikjara b'mod espliċitu li huwa joriġina mill-impenn ta' Ryanair li topera fuq rotta bl-ajru bejn l-ajruport ta' Angoulême u Londra Stansted, u barra minn hekk, huwa jipprevedi servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li huma essenzjalment maħsuba biex jippromwovu dik ir-rotta.

(313) Bħala konklużjoni u fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li, sabiex jiġi ddeterminat jekk dawn jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport (imsejħa l-"ftehimiet tal-2008"), li jiffurmaw tranżazzjoni waħda, għandhom jiġu analizzati b'mod konġunt.

9.1.3.2. Dwar il-benefiċċji li operatur f'ekonomija tas-suq seta' jistenna li jikseb mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-prezz li kien ikun lest li jħallas għal dawn is-servizzi

(314) Sabiex ikun jista' jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għal dan il-każ, l-imġiba tas-CCI ta' Angoulême u ta' SMAC bħala firmatarji tal-ftehimiet tal-2008 trid titqabbel ma' dik ta' operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq responsabbli mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême.

(315) Fl-analiżi tat-tranżazzjoni inkwistjoni, għandha ssir valutazzjoni tal-benefiċċji li dan l-operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq, motivat mill-prospetti ta' qligħ, seta' jikseb mis-servizzi ta' promozzjoni. Din l-analiżi ma għandhiex tieħu inkunsiderazzjoni l-impatt ġenerali ta' dawn is-servizzi fuq it-turiżmu u fuq l-attività ekonomika tar-reġjun. Huwa biss l-impatt ta' dawn is-servizzi fuq il-profittabilità tal-ajruport li jgħodd, għaliex dan ikun l-uniku tħassib li jkollu operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq.

(316) Għaldaqstant, is-servizzi ta' promozzjoni aktarx li jistimulaw it-traffiku tal-passiġġieri fuq rotot tal-ajru koperti mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u mill-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport korrispondenti peress li huma mfassla biex jippromwovu dawn ir-rotot tal-ajru. Għalkemm dan l-impatt prinċipalment ikun ta' benefiċċju għall-kumpanija tal-ajru kkonċernata, għandu mnejn jibbenefika minnu wkoll il-korp ta' ġestjoni tal-ajruport. Żieda fit-traffiku tal-passiġġieri tista' twassal għal żieda fid-dħul iġġenerat minn ċerti imposti tal-ajruport għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport, kif ukoll għal żieda fid-dħul minn servizzi mhux marbuta mat-titjiriet, b'mod partikolari mill-parkeġġi, mir-ristoranti u minn negozji oħrajn fl-ajruport.

(317) Għalhekk, ma jista' jkun hemm l-ebda dubju li, operatur f'ekonomija tas-suq inkarigat mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, kien iqis dan l-effett pożittiv meta jkun qed jikkunsidra li jidħol fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport korrispondenti. L-operatur f'ekonomija tas-suq kien jieħu inkunsiderazzjoni l-impatt tar-rotta tal-ajru inkwistjoni fuq id-dħul u l-kostijiet futuri billi, f'dan il-każ, jikkalkula l-għadd ta' passiġġieri li jużaw dawn ir-rotot, u dan kieku kien jirrifletti l-effett pożittiv tas-servizzi ta' promozzjoni. Barra minn hekk, dan l-effett kien ikun evalwat għat-terminu sħiħ tal-operat tar-rotot tal-ajru inkwistjoni, hekk kif stabbilit fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(318) Meta l-korpi ta' ġestjoni ta' ajruport jikkonkludu ftehim għall-promozzjoni ta' ċerti rotot tal-ajru, ikunilhom possibbli li jbassru l-proporzjon tat-tagħbija (jew il-fattur tat-tagħbija) ([172]) għar-rotot tal-ajru inkwistjoni, u li dan iqisuh meta jiġu biex jivvalutaw id-dħul futur. Dwar dan il-punt, il-Kummissjoni tieħu nota tal-fehma ta' Ryanair li l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma jiġġenerawx biss kostijiet għal korp ta' ġestjoni ta' ajruport; hemm il-possibbiltà li dawn iġibu magħhom ukoll xi benefiċċji.

(319) Jaqbel ukoll li jiġi ddeterminat jekk jistgħux jiġu raġonevolment mistennija u kwantifikati benefiċċji oħra għal operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq li jkun inkarigat mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, jiġifieri minbarra l-benefiċċji li jirriżultaw mill-effett pożittiv fuq it-traffiku tal-passiġġieri fuq ir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni matul it-terminu tal-operat ta' dawn ir-rotot, kif stabbilit fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport.

(320) Ċerti partijiet interessati jsostnu dan l-argument, inkluż Ryanair fl-istudju tagħha tas-17 ta' Jannar 2014. L-istudju tas-17 ta' Jannar 2014 huwa msejjes fuq il-premessa li s-servizzi ta' promozzjoni miksuba minn korp ta' ġestjoni ta' ajruport, bħas-CCI-ajruport u SMAC, jgħinu biex tissaħħaħ l-immaġni tal-marka kummerċjali tal-ajruport u, b'riżultat ta' hekk, jgħinu biex jiżdied b'mod sostenibbli l-għadd ta' passiġġieri li jużaw dan l-ajruport, u mhux biss in-numri fuq ir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u mill-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport għat-terminu tal-operat stabbilit f'dawn il-kuntratti. B'mod partikolari, fl-istudju tagħha Ryanair sabet li dawn is-servizzi ta' promozzjoni għandhom impatt pożittiv dejjiemi fuq it-traffiku tal-passiġġieri fl-ajruport, anki wara li l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jkun skada.

(321) L-ewwel nett, jaqbel li jiġi rrimarkat li ma hemm xejn li jagħti x'jifhem jekk, meta ġie konkluż il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kopert mill-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ikkunsidrax, u wisq inqas ikkwantifikax, l-effetti pożittivi eventwali tal-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq ir-rotot tal-ajru li jmorru lil hinn minn dawk koperti b'dan il-kuntratt, jew il-possibbiltà li dawn l-effetti jkomplu jinħassu anki wara li jkun skada l-kuntratt. Barra minn hekk, Franza ma ssuġġeriet l-ebda metodu li jippermetti li jiġi stmat il-valur eventwali li operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq inkarigat mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, seta' attribwixxa għal tali effetti, fil-mument meta jkun qed jevalwa jikkonkludix il-ftehimiet tal-2008. Għaldaqstant, anki kieku ġew ipprovati, fi kwalunkwe każ dawn l-effetti ma tqisux mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport meta ffirmaw il-kuntratti ma' AMS u Ryanair.

(322) Barra minn hekk, mill-informazzjoni disponibbli jidher li n-natura sostenibbli ta' dawn l-effetti hija inċerta ħafna. Huwa possibbli li l-promozzjoni ta' Angoulême u tar-reġjun tagħha fuq il-websajt ta' Ryanair setgħet ħeġġet lin-nies li żaru din il-websajt biex jixtru biljetti ta' Ryanair għal Angoulême fil-mument li fih kellhom aċċess għal tali reklami jew ftit tal-ħin wara. Madankollu, huwa improbabbli li r-reklami baqgħu jaffettwaw lill-viżitaturi tal-websajt ta' Ryanair għal żmien twil jew li influwenzawhom fuq ix-xiri ta' biljetti tal-ajru lil hinn minn xi ftit ġimgħat wara li jkunu rawhom. Kampanja ta' reklamar aktarx li jkollha effett aktar sostenibbli meta l-attivitajiet ta' promozzjoni jsiru permezz ta' mezz wieħed jew aktar ta' reklamar li l-konsumaturi jkunu esposti għalihom regolarment għal ċertu tul ta' żmien. Pereżempju, kampanji ta' reklamar fuq l-istazzjonijiet tat-televiżjoni u tar-radju ewlenin, websajts popolari u/jew diversi manifesti ta' reklamar li jitpoġġew barra jew ġewwa postijiet pubbliċi, jista' jkollhom effett sostenibbli, jekk il-konsumaturi jiġu esposti regolarment għal dawn il-mezzi. Madankollu, attività promozzjonali limitata biss għall-websajt ta' Ryanair, ftit li xejn jista' jkollha effett li jibqa' jinħass sostanzjalment wara li tintemm il-kampanja promozzjonali. Saħansitra anki d-detenturi ta' marki kummerċjali magħrufa sew jibqgħu jirrikorru għall-kampanji promozzjonali biex jippromwovu l-marki kummerċjali tagħhom, li altrimenti, skont ir-raġunament ta' Ryanair, dawn ikunu nieqsa minn ġustifikazzjoni ekonomika razzjonali.

(323) Huwa probabbli ħafna li l-biċċa l-kbira tan-nies ma jżurux il-websajt ta' Ryanair biżżejjed ta' spiss biex ir-reklami li jidhru hemmhekk biss iħallulhom stampati fil-memorja l-promozzjoni ta' reġjun li tkun dehret fuq dik il-websajt. Din l-osservazzjoni hija appoġġjata sew minn żewġ fatturi. L-ewwel nett, skont il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, il-promozzjoni tar-reġjun ta' Angoulême fuq il-paġna ewlenija tal-websajt ta' Ryanair kienet magħmula minn 5 paragrafi kollox ta' 150 kelma fit-taqsima "Top Five Things To Do" tad-destinazzjoni Angoulême-Cognac kif ukoll mill-preżenza ta' sempliċi ħolqa fuq il-paġna ewlenija ta' www.ryanair.com li tieħdok lejn websajt indikata minn SMAC matul perjodi limitati, jekk mhux limitati ħafna (ta' 24 ġurnata, 17-il ġurnata u 12-il ġurnata fis-sena għall-ewwel tliet snin). Kemm in-natura ta' dawn l-attivitajiet promozzjonali (il-preżenza ta' sempliċi ħolqa

([172]) Il-proporzjon tat-tagħbija jew il-fattur tat-tagħbija huwa definit bħala l-proporzjon tal-postijiet mimlija fl-inġenju tal-ajru li jkun qed jopera fuq ir-rotta tal-ajru inkwistjoni.

ta' valur promozzjonali limitat) kif ukoll il-ħajja qasira tagħhom aktarx li kienu jillimitaw ferm l-impatt ta' dawn l-attivitajiet wara li tintemm il-promozzjoni, aktar u aktar minħabba li dawn l-attivitajiet kienu limitati għall-websajt ta' Ryanair biss u ma kinux trażmessi b'xi mezz ieħor. It-tieni nett, l-attivitajiet l-oħrajn ta' promozzjoni previsti fil-kuntratt konkluż ma' AMS kienu jirrigwardaw biss il-paġna tal-Internet relatata mad-destinazzjoni ta' Angoulême. Huwa probabbli ħafna li l-biċċa l-kbira tan-nies ma jżurux din il-paġna ta' spiss, u jekk jagħmlu dan, huwa biss minħabba l-fatt li jkunu diġà potenzjalment interessati f'dik id-destinazzjoni.

(324) Għalhekk, anki jekk is-servizzi ta' promozzjoni setgħu stimulaw it-traffiku tal-passiġġieri fuq rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għall-perjodu tal-implimentazzjoni tagħhom, huwa probabbli ħafna li dan l-effett kien ineżistenti jew negliġibbli wara li għadda dan il-perjodu, u li l-effett fuq rotot tal-ajru oħrajn kien ugwalment insinifikanti.

(325) Barra minn hekk, l-istudji ta' Ryanair tas-17 u tal-31 ta' Jannar 2014 stabbilixxew li l-probabbiltà li dawn il-benefiċċji jmorru lil hinn mir-rotot tal-ajru koperti minn dawn il-ftehimiet jew li jibqgħu jinħassu wara li jgħaddi t-terminu tal-operat għal dawn ir-rotot, hekk kif stabbilit fil-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tas-servizzi tal-ajruport, kienet estremament żgħira u ma setgħetx tiġi kkwantifikata b'ċertu livell ta' affidabilità meqjusa bħala suffiċjenti minn operatur f'ekonomija tas-suq prudenti.

(326) Pereżempju, skont l-istudju tas-17 ta' Jannar 2014 "… il-profitti inkrementali futuri li jmorru lil hinn mill-iskadenza prevista tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport huma, fin-natura tagħhom, inċerti". Barra minn hekk, dan l-istudju jipproponi żewġ metodi għall-valutazzjoni *ex ante* tal-effetti pożittivi ta' kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni: approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus u approċċ ibbażat fuq il-kapitalizzazzjoni.

(327) L-approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus jikkonsisti fl-evalwazzjoni tal-benefiċċji ta' servizzi ta' promozzjoni u ta' kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni billi jiġi stmat id-dħul futur li jista' jiġi ġġenerat mill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport permezz tas-servizzi ta' promozzjoni u tal-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, wara li jitnaqqsu l-kostijiet korrispondenti. L-approċċ ta' kapitalizzazzjoni jibbaża fuq il-kunsiderazzjoni tat-titjib fl-immaġni tal-marka kummerċjali tal-ajruport permezz ta' servizzi ta' promozzjoni bħala assi intanġibbli, akkwistat bil-prezz stabbilit fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(328) Madankollu, l-istudju jenfasizza fuq il-livell tad-diffikultajiet ikkaġunati mill-approċċ ta' kapitalizzazzjoni, u b'hekk juri li r-riżultati miksuba permezz ta' dan il-metodu mhumiex affidabbli; fil-fatt l-istudju stess jippreferi l-approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus. B'mod partikolari, l-istudju jindika dan li ġej: "L-approċċ ibbażat fuq il-kapitalizzazzjoni għandu jieħu biss inkunsiderazzjoni l-proporzjon tan-nefqa tal-promozzjoni attwribwibbli għall-assi intanġibbli ta' ajruport. Madankollu, għandu mnejn ikun diffiċli li wieħed jidentifika l-proporzjon tal-ispejjeż fuq il-promozzjoni maħsuba biex jiġġeneraw introjtu futur għall-ajruport (jiġifieri, investiment fil-bażi ta' assi intanġibbli tal-ajruport), meta mqabbla ma' dawk li jiġġeneraw intojtu kurrenti għall-ajruport". Huwa jenfasizza wkoll li, "sabiex jiġi implimentat l-approċċ ta' kapitalizzazzjoni, jehtieġ li jiġi stmat il-perjodu medju li matulu ajruport huwa kapaċi jżomm klijent bis-saħħa tal-kampanja ta' promozzjoni ta' AMS. Fil-prattika huwa diffiċli ħafna li jiġi stmat it-tul ta' żmien medju ta' kemm tinżamm il-klijentela b'segwitu għal kampanja ta' AMS, minħabba n-nuqqas ta' dejta adegwata".

(329) L-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 ippropona applikazzjoni prattika tal-approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus. Skont dan l-approċċ, il-benefiċċji tal-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tas-servizzi tal-ajruport li jkomplu anki wara li jkun skada l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, huma espressi bħala "valur finali", ikkalkulat fid-data tal-iskadenza tal-kuntratt. Dan il-valur finali huwa bbażat fuq il-profitti inkrementali mistennija mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tas-servizzi tal-ajruport fl-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport. Dawn il-profitti jiġu estiżi għall-perjodu suċċessiv, b'terminu ta' żmien daqs dak tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u aġġustati bir-rata ta' tkabbir tas-suq tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa u b'fattur ta' probabbiltà mfassal biex jirrifletti l-kapaċità tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li jikkontribwixxu għall-profitti tal-ajruport wara l-iskadenza tagħhom. Skont l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014, din il-kapaċità ta' produzzjoni ta' benefiċċji dejjiema tiddependi minn għadd ta' fatturi "inklużi aktar prominenza u marka kummerċjali aktar b'saħħitha, flimkien ma' esternalitajiet tan-netwerk u passiġġieri rikorrenti", għalkemm ma hemmx iktar dettalji f'dan ir-rigward. Barra minn hekk, dan il-metodu jikkunsidra rata ta' skont li tirrifletti l-kostijiet kapitali.

(330) L-istudju jipproponi fattur ta' probabbiltà ta' 30 %, li huwa jqis bħala prudenti. Madankollu, dan l-istudju, li huwa ta' natura teoretika ħafna, ma jipprovdi l-ebda ġustifikazzjoni serja għal dan il-fattur, la minn lat kwantitattiv u lanqas minn dak kwalitattiv. Huwa ma jibbaża ruħu fuq l-ebda element fattwali relatat mal-attivitajiet ta' Ryanair, mas-swieq tat-trasport bl-ajru jew mas-servizzi tal-ajruport biex jissostanzja din ir-rata ta' 30 %. Huwa ma jistabbilixxi l-ebda rabta bejn din ir-rata u l-fatturi li jsemmi fil-qosor ħafna (il-prominenza, marka kummerċjali b'saħħitha, l-esternalitajiet tan-netwerk u l-passiġġieri rikorrenti), maħsuba li jestendu l-benefiċċji tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni wara d-dati ta' skadenza tagħhom. Fl-aħħar nett, huwa ma jibbaża ruħu bl-ebda mod fuq il-kontenut speċifiku tas-servizzi ta' promozzjoni previsti fid-diversi kuntratti ma' AMS meta jiġi analizzat sa liema punt dawn is-servizzi jistgħu jinfluwenzaw il-fatturi msemmija hawn fuq.

(331) Barra minn dan, hu ma jagħtix prova ta' xi grad ta' probabbiltà li, mal-iskadenza ta' kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u ta' kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, il-profitti ġġenerati mill-kuntratti għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport fl-aħħar sena tal-applikazzjoni tagħhom ikomplu għaddejjin fil-futur. Lanqas ma jiġġustifika r-rilevanza tar-rata ta' tkabbir tas-suq tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa għall-evalwazzjoni tal-impatti li jħallu kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq ajruport speċifiku.

(332) Għalhekk, ikun improbabbli ħafna li "valur finali" ikkalkulat permezz tal-metodu propost minn Ryanair jiġi kkunsidrat minn operatur f'ekonomija tas-suq prudenti meta dan jiġi biex jiddeċiedi jikkonkludix kuntratt jew le.

(333) Għaldaqstant, l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 jindika li l-metodu bbażat fuq fluss tal-flus jista' jwassal biss għal riżultati ferm imprecizi u inaffidabbli, l-istess bħall-metodu ta' kapitalizzazzjoni.

(334) Barra minn hekk, la Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma pprovdiet evidenza li ssostni li l-metodu propost minn Ryanair f'dan l-istudju, jew kwalunkwe metodu ieħor bl-għan li jikkwantifika l-benefiċċji li jmorru lil hinn mill-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport u tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, ġie implimentat b'suċċess mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti reġjonali li jistgħu jitqabblu mal-ajruport ta' Angoulême. Franza lanqas ma kkummentat dwar l-istudji tas-17 u tal-31 ta' Jannar 2014, u għalhekk ma approvatx il-konklużjonijiet tagħhom fil-kuntest ta' din il-proċedura.

(335) Barra minn hekk, kif iddikjarat hawn fuq, is-servizzi ta' promozzjoni kkunsidrati mill-proċedura ta' investigazzjoni formali b'mod ċar jimmiraw lejn persuni li aktarx jużaw ir-rotta koperta mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. Jekk din ir-rotta ma tiġġeddidx hekk kif jiskadi l-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, huwa estremament improbabbli li s-servizzi ta' promozzjoni jibqa' jkollhom effett pożittiv fuq it-traffiku tal-passiġġieri fl-ajruport wara d-data tal-iskadenza. Huwa diffiċli mmens għall-korp ta' ġestjoni ta' ajruport li jivvaluta l-probabbiltà li kumpanija tal-ajru tkun tixtieq tkompli bl-operat ta' rotta wara li jiskadi t-terminu li għalih tkun impenjat ruħha fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport. B'mod partikolari, il-kumpaniji tal-ajru bi prezzijiet irħas urew ġestjoni dinamika ferm tal-ftuħ u l-għeluq ta' rotot. Għalhekk, meta jidħol fi tranżazzjoni bħal din li qed tiġi eżaminata f'din il-proċedura ta' investigazzjoni formali, operatur f'ekonomija tas-suq prudenti ma jserraħx wisq fuq ir-rieda ta' kumpanija tal-ajru li testendi l-operat tar-rotta rilevanti meta jiskadi l-kuntratt.

(336) Barra minn hekk, u għall-finijiet ta' kompletezza, għandu jiġi osservat li valur terminali kkalkulat skont il-metodoloġija proposta minn Ryanair fl-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 ikun pożittiv biss (u għalhekk ikollu effett pożittiv fuq il-profittabilità mistennija tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni) meta l-profitt inkrementali mistenni minn kuntratti bħal dawn matul l-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport ikun pożittiv. Il-punt tat-tluq tal-metodoloġija huwa li tieħu l-profitt inkrementali mistenni għall-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tiprojjettah fil-futur billi tapplika żewġ fatturi. L-ewwel fattur huwa t-tkabbir kumplessiv tas-suq tal-avjazzjoni Ewropew u jirrifletti t-tkabbir fit-traffiku mistenni. It-tieni huwa fattur ta' 30 % li jirrappreżenta bejn wieħed u ieħor il-probabbiltà li l-eżekuzzjoni tal-kuntratti li jkunu għadhom kemm skadew tiffavorixxi l-konklużjoni futura ta' kuntratti simili li aktarx jiġġeneraw flussi finanzjarji analogi. B'hekk, jekk il-profitt inkrementali futur mistenni għall-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport ikun negattiv, il-valur terminali jkun negattiv ukoll, u dan jirrifletti l-fatt li l-konklużjoni ta' kuntratti simili għal dawk li jkunu għadhom kemm skadew tista' tikkaġuna wkoll deterjorament fil-profittabilità tal-ajruport kull sena.

(337) L-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 isemmi fil-qosor din l-ipotesi, billi jindika b'mod limitat f'nota f'qiegħ il-paġna, mingħajr kummenti jew ġustifikazzjonijiet, dan li ġej: "… l-ebda valur terminali ma jista' jiġi kkalkulat jekk il-profitti inkrementali netti mill-pagamenti ta' AMS ikunu negattivi fl-aħħar sena tal-perjodu inkwistjoni" ([173]). Madankollu, kif se jintwera hawn taħt, il-kuntratti kollha kkonċernati f'dan il-każ iwasslu għal flussi tal-flus inkrementali previsti li kull sena jkunu negattivi – u mhux biss kumplessivament – f'termini ta' valur nett skontat. Għaldaqstant, għal dawn il-kuntratti, il-"valur terminali" ikkalkulat skont il-metodoloġija proposta minn Ryanair huwa ta' żero jew saħansitra negattiv. Għalhekk, il-kunsiderazzjoni ta' tali valur terminali ma tpoġġix fid-dubju l-konstatazzjoni li l-varji kuntratti jimplikaw vantaġġ ekonomiku.

(338) Bħala konklużjoni, minn dak li ntqal hawn fuq jidher biċ-ċar li l-uniku benefiċċju li operatur f'ekonomija tas-suq prudenti jista' jistenna li jikseb minn kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u li jista' jikkwantifika ladarba jiddeċiedi jikkonkludix kuntratt bħal dan, flimkien ma' kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, ikun l-effett pożittiv li possibbilment ikollhom is-servizzi ta' promozzjoni fuq l-għadd ta' passiġġieri li jużaw ir-rotot koperti mill-kuntratti inkwistjoni matul it-terminu tal-operat ta' dawn ir-rotot, kif stabbilit fil-kuntratti. Il-Kummissjoni tqis li l-benefiċċji eventwali l-oħra jitqiesu bħala wisq inċerti sabiex jiġu kkunsidrati b'mod kwantifikat, u tabilħaqq tali benefiċċji teoretiċi ma ttieħdux inkunsiderazzjoni mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti inkwistjoni.

([173]) L-istudju tal-31 ta' Jannar 2014, nota f'qiegħ il-paġna 17.

9.1.3.3. Dwar il-komparabbiltà tal-ajruport ta' Angoulême ma' ajruporti Ewropej oħra

(339) Skont il-linji gwida l-ġodda għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, l-eżistenza ta' għajnuna li tiffavorixxi kumpanija tal-ajru li tuża ajruport partikolari, fil-prinċipju, tista' tiġi eskluża jekk il-prezz impost għas-servizzi tal-ajruport ikun jikkorrispondi mal-prezz tas-suq, jew jekk ikun jista' jintwera, permezz ta' analiżi *ex ante*, jiġifieri analiżi bbażata fuq informazzjoni disponibbli meta tkun ingħatat il-miżura u fuq żviluppi prevedibbli f'dak il-mument, li l-arranġament mal-ajruport/il-kumpanija tal-ajru jwassal għal kontribuzzjoni inkrementali pożittiva għad-dħul tal-ajruport ([174]).

(340) Barra minn hekk, skont il-linji gwida l-ġodda, "meta tivvaluta l-arranġamenti tal-ajruporti/il-kumpaniji tal-ajru, il-Kummissjoni tqis ukoll l-punt sa fejn dawn il-kuntratti jistgħu jiġu kkunsidrati bħala li jiffurmaw parti minn strateġija kumplessiva tal-ajruport mistennija li twassal għal profittabilità, tal-inqas fuq terminu ta' żmien twil" ([175]). Madankollu, skont l-ewwel approċċ (tqabbil mal-"prezz tas-suq"), il-Kummissjoni tiddubita kemm, fil-preżent, jistax ikun identifikat valur referenzjarju xieraq biex jiġi stabbilit prezz tas-suq realistiku għas-servizzi pprovduti mill-ajruporti, u tqis li analiżi tal-profittabilità supplimentari *ex ante* tikkostitwixxi l-aktar kriterju rilevanti għall-valutazzjoni tal-arranġamenti konklużi mill-ajruporti mal-kumpaniji tal-ajru individwali ([176]).

(341) F'dan ir-rigward, għandu jiġi kkonstatat li, b'mod ġenerali, l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq b'referenza għal prezz medju osservat fi swieq simili oħrajn, tista' tkun siewja jekk prezz bħal dan ikun jista' jiġi raġonevolment identifikat jew determinat minn indikaturi oħra tas-suq. Madankollu, dan il-metodu ma jistax ikollu l-istess rilevanza f'dak li jirrigwarda s-servizzi tal-ajruport. Ir-raġuni għal dan hi li l-istruttura tal-kostijiet u tad-dħul għandha tendenza li tvarja ħafna minn ajruport għal ieħor. Dan jiġri minħabba li l-kostijiet u d-dħul jiddependu minn kemm ikun żviluppat l-ajruport ikkonċernat, mill-għadd ta' kumpaniji tal-ajru li jużaw l-ajruport, mill-kapaċità tiegħu f'termini ta' traffiku tal-passiġġieri, mill-qagħda tal-infrastruttura u l-investimenti relatati, mill-qafas regolatorju li jista' jvarja minn Stat Membru għal ieħor, u minn xi djun jew obbligi li jkun assuma l-ajruport fil-passat ([177]).

(342) Barra minn hekk, il-liberalizzazzjoni tas-suq tat-trasport bl-ajru tikkomplika kull analiżi strettament komparattiva. Kif wieħed jista' jara anki mill-każ preżenti, il-prattiki kummerċjali bejn l-ajruporti u l-kumpaniji tal-ajru mhumiex ibbażati fuq lista ta' prezzijiet pubbliċi għal servizzi individwali. Pjuttost, dawn ir-relazzjonijiet kummerċjali huma varjati ħafna. Dawn jinkludu kondiviżjoni tar-riskji fir-rigward tat-traffiku tal-passiġġieri u ta' kwalunkwe responsabbiltà kummerċjali u finanzjarja relatata, skemi ta' inċentivi standard kif ukoll varjazzjonijiet bejn it-tixrid tar-riskji tul it-terminu tal-kuntratti. Konsegwentament, it-tranżazzjonijiet ftit li xejn jistgħu jitqabblu bejniethom abbażi ta' bidla fil-prezz jew prezz għal kull passiġġier.

(343) Ryanair tqis li huwa possibbli li jiġi applikat il-prinċipju tal-investitur infurmat fl-ekonomija tas-suq billi jintużaw ċerti ajruporti Ewropej bħala punt ta' riferiment. F'dan ir-rigward, hija tqis li xi ajruporti Ewropej huma sostitwibbli għall-ajruport ta' Angoulême minħabba x-xebh tagħhom ([178]). L-istudju ppreżentat lill-Kummissjoni f'dan ir-rigward iqabbel l-imposti li Ryanair tħallas lill-ajruport ta' Angoulême, mal-imposti li l-kumpanija tal-ajru tħallas f'dawn l-ajruporti meqjusa bħala komparabbli. Ryanair tiddikjara li l-imposti applikati mill-ajruporti l-oħra huma irħas minn dawk tal-ajruport ta' Angoulême.

(344) Madankollu, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-metodoloġija adottata għall-istudju msemmi hawn fuq hija ineffettiva inkwantu li tillimita ruħha għall-benefiċċji u l-pagamenti li jirriżultaw mill-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport mingħajr ma tqis il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. Madankollu, hekk kif indikat hawn fuq, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq irid jiġi applikat wara li ssir analiżi konġunta taż-żewġ strumenti kuntrattwali assoċjati. Għaldaqstant, is-sejbiet tal-analiżi komparattiva pprovduti minn Ryanair ma jistgħux jiġu aċċettati.

(345) B'hekk, l-imposti mħallsa minn Ryanair għas-servizzi tal-ajruport f'ajruporti oħra ma jistgħux iservu bħala punt ta' referenza għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

([174]) Il-punt 53 tal-linji gwida l-ġodda.
([175]) Il-punt 66 tal-linji gwida l-ġodda.
([176]) Ara l-punti 59 u 61 tal-linji gwida l-ġodda.
([177]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni, imsemmija fin-nota f'qiegħ il-paġna 69, il-premessi 88 u 89.
([178]) Ryanair tibbaża l-analiżi tagħha fuq studju li sar minn Oxera fil-25 ta' Ġunju 2012.

(346) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tirrimarka li l-prezz effettivament imħallas minn Ryanair għall-użu tas-servizzi tal-ajruport fl-ajruport ta' Angoulême kien wieħed negattiv fl-2008 u fl-2009. Ċertament, prezz negattiv mogħti minn korp ta' ġestjoni ta' ajruport lil kumpanija tal-ajru minħabba livell ta' imposti tal-ajruport li ma jkoprix il-kostijiet tas-servizzi involuti, jista' jkun konsistenti mal-kalkolu razzjonali ta' operatur f'ekonomija tas-suq. Madankollu, dan huwa soġġett għall-kundizzjoni li dak il-prezz negattiv jiġi kkumpensat, matul perjodu ta' żmien, minn żieda mistennija fid-dħul mill-operat ta' kumpanija tal-ajru, kemm jekk dan id-dħul ikun ġej minn sors ajrunawtiku u kemm jekk le. F'dan il-każ, id-dħul mhux ajrunawtiku ma kienx biżżejjed u x'aktarx li ma setax jiġi żviluppat sal-punt meħtieġ u suffiċjenti matul it-terminu ta' ħames snin tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport.

(347) Fl-aħħar nett, l-ajruporti li għalihom jista' jiġi ġġustifikat prezz negattiv huma veru ftit u ma jagħmlux parti mill-kampjun magħżul. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tqis li l-karatteristiċi tal-ajruporti li jiffurmaw il-kampjun huma wisq differenti biex jipprovdu bażi sodisfaċenti għall-analiżi ([179]).

(348) Barra minn hekk, Ryanair ma wrietx kif l-ajruporti msemmija fl-istudju huma komparabbli biżżejjed f'termini tal-volum tat-traffiku u tat-tip ta' traffiku, it-tip u l-livell tas-servizzi tal-ajruport, il-preżenza ta' belt kbira qrib l-ajruport, l-għadd ta' abitanti fiż-żona ta' lħuq, il-prosperità fiż-żona tal-madwar, u l-eżistenza ta' żoni ġeografiċi differenti li x'aktarx jattiraw lill-passiġġieri ([180]). La Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma semmiet l-eżistenza ta' ajruporti li huma suffiċjentement paragunabbli mal-ajruport ta' Angoulême, f'termini ta' dawn il-kriterji differenti.

(349) F'dawn il-kundizzjonijiet, il-Kummissjoni tqis li, f'dan il-kuntest u b'kunsiderazzjoni tal-informazzjoni kollha għad-dispożizzjoni tagħha, ma hemmx lok li wieħed jitbiegħed mill-approċċ irrakkomandat fil-linji gwida tal-avjazzjoni l-ġodda għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għar-relazzjonijiet bejn l-ajruporti u l-kumpaniji tal-ajru, jiġifieri l-analiżi *ex ante* tal-profittabilità supplimentari (jew inkrementali). Dan l-approċċ huwa ġustifikat mill-fatt li korp ta' ġestjoni ta' ajruport għandu interess oġġettiv li jikkonkludi tranżazzjoni ma' kumpanija tal-ajru jekk jista' raġonevolment jistenna li din it-tranżazzjoni ttejjiblu l-profitti tiegħu (jew tnaqqaslu t-telf), meta mqabbla ma' sitwazzjoni kontrofattwali fejn it-tranżazzjoni ma tkunx ġiet konkluża, indipedentement minn kwalunkwe paragun.

9.1.3.4. Konklużjoni dwar il-metodu użat għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur f'ekonomija tas-suq

(350) Minn dak kollu li ntqal hawn fuq jirriżulta li, biex jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-ftehimiet tal-2008, il-Kummissjoni trid tanalizza konġuntement il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li ġew konklużi fl-istess ħin, u trid tiddetermina jekk operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità u li jkollu f'idejh il-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, kienx jasal li jikkonkludi kuntratti bħal dawn. Għalhekk, jaqbel li tiġi vvalutata l-profittabilità inkrementali tal-ftehimiet tal-2008 tul il-perjodu kollu tal-applikazzjoni tagħhom, hekk kif kieku kien jivvalutahom l-operatur f'ekonomija tas-suq fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti, billi jiġi stmat/jiġu stmati:

— it-traffiku inkrimentali futur mistenni mill-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008, b'kont meħud tal-effetti tas-servizzi ta' promozzjoni fuq il-fattur tat-tagħbija tar-rotot koperti mill-kuntratti,

— id-dħul inkrementali futur mistenni mill-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008, inkluż id-dħul mill-imposti ajrunawtiċi u mis-servizzi ta' groundhandling, iġġenerat mir-rotot koperti minn dawn il-kuntratti, u d-dħul mhux ajrunawtiku mit-traffiku addizzjonali ġġenerat permezz tal-implimentazzjoni ta' dawn il-kuntratti,

— il-kostijiet futuri mistennija marbuta mal-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008, inklużi l-kostijiet operattivi u kwalunkwe kostijiet ta' investimenti inkrementali ġġenerati mir-rotot koperti minn dawn il-kuntratti, kif ukoll il-kostijiet tas-servizzi ta' promozzjoni.

(351) Dawn il-kalkoli għandhom jipprovdu l-flussi annwali futuri li jikkorrispondu għad-differenza bejn id-dħul u l-kostijiet inkrementali, li għandhom jiġu skontati, jekk dan ikun meħtieġ, b'rata ta' skont li tirrifletti l-kost tal-kapital għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport. Valur skontat nett pożittiv jindika, fil-prinċipju, li l-arranġamenti rilevanti ma jikkonferixxux vantaġġ ekonomiku filwaqt li valur skontat nett negattiv jindika l-preżenza ta' tali vantaġġ.

([179]) Wieħed mill-komparaturi magħżula huwa bbażat fuq il-klassifikazzjoni fil-kategorija ta' ajruporti b'volum ta' traffiku ta' inqas minn miljun passiġġier fis-sena. Minħabba li l-imposti tal-ajruport applikati mill-ajruport ta' Angoulême huma mqabbla ma' dawk applikati mill-ajruporti li t-traffiku annwali tagħhom jammonta għal diversi mijiet ta' eluf ta' passiġġieri fis-sena, l-analiżi komparattiva li tirriżulta hija msejsa fuq bażi li mhijiex preċiża biżżejjed biex tkun aċċettabbli.

([180]) Ara l-punt 60 tal-linji gwida l-ġodda.

(352) Għandu jiġi rrimarkat li, fil-kuntest ta' tali valutazzjoni, l-argument ta' Ryanair li l-prezz tas-servizzi ta' promozzjoni miksuba minn SMAC huwa ekwivalenti għal jew inqas minn dak li jista' jiġi kkunsidrat bħala "prezz tas-suq" għal servizzi bħal dawn, huwa irrilevanti. Fil-fatt, operatur f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità ma kienx ikun lest li jakkwista servizzi bħal dawn, anki bi prezz aktar baxx mill-"prezz tas-suq" jew daqsu, jekk kien jipprevedi li, minkejja l-impatt pożittiv ta' dawn is-servizzi fuq ir-rotot ikkonċernati, il-kostijiet inkrementali mġarrba mill-kuntratti jkunu jaqbżu d-dħul inkrementali f'termini ta' valur skontat. F'każ bħal dan, il-"prezz tas-suq" imur lil hinn mir-rieda tiegħu li jħallas, u loġikament dan iwasslu biex jirrinunzja għall-benefiċċji inkwistjoni.

(353) Għall-istess raġunijiet, il-fatt li l-prezzijiet previsti fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport jistgħu jkunu aħjar minn jew konformi mal-prezzijiet imposti mill-korpi ta' ġestjoni ta' ajruporti kemmxejn kumparabbli, huwa irrilevanti fil-kuntest ta' din l-analiżi, billi ma jistax jiġi mistenni li dawn iwasslu għal dħul inkrementali suffiċjenti biex jiġu koperti l-kostijiet inkrementali.

9.1.3.5. Applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq

(354) Għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-ftehimiet tal-2008 u b'kont meħud ta' dak li ntqal iktar 'il fuq, jaqbel li jiġi mfakkar li kemm l-eżistenza tal-għajnuna kif ukoll l-ammont tagħha għandhom jiġu vvalutati fid-dawl tas-sitwazzjoni prevalenti fil-mument tal-konklużjoni tagħhom ([181]), u b'mod iktar preċiż, b'kunsiderazzjoni tal-informazzjoni disponibbli u tal-iżviluppi prevedibbli f'dak iż-żmien.

(355) L-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Franċiżi tenfasizza li SMAC nediet studju prospettiv li ġie ppreżentat fl-14 ta' Ġunju 2006 ([182]). Dan l-istudju jiffoka fuq il-prospetti tal-ajruport ta' Angoulême wara l-1 ta' Jannar 2007. Mingħajr ma wieħed jidħol f'wisq dettall, dan id-dokument juri l-aggregati ewlenin assoċjati mal-ftuħ ta' rotta operata minn Ryanair bejn Angoulême u Londra. Għal traffiku potenzjali stmat ta' 100 000 passiġġier fis-sena, ir-riżultati ta' dan l-istudju huma kif ġej:

	Sena 1	Sena 2	Sena 3
Bilanċ negattiv tad-dikjarazzjoni tad-dħul	56 000	56 000	56 000
Għajnuna għall-promozzjoni	560 000	560 000	560 000
Nefqa annwali imposta fuq SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Dan id-dokument ma jikkorrispondix għal pjan ta' direzzjoni tan-negozju li fir-rigward tiegħu l-Kummissjoni tista' tagħmel valutazzjoni ta' konformità mal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Id-data ta' referenza użata f'dawn il-previżjonijiet mhijiex speċifikata u s-suppożizzjonijiet li saru mhumiex dettaljati biżżejjed. Barra minn hekk, din l-istima saret fuq perjodu ta' tliet snin, filwaqt li kien ġie stabbilit, qabel il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, li għandhom jiġu implimentati fuq perjodu ta' ħames snin. Fl-aħħar nett, dan l-istudju sar qabel ferm il-ftehimiet tal-2008. Ma kienx l-intenzjoni tiegħu li jiddetermina jekk l-eżekuzzjoni ta' dawn il-kuntratti ma' Ryanair/AMS, kif previst qabel ma ġew konklużi, kinitx profittabbli biżżejjed għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport.

(357) Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tinnota li dawn l-estimi għandhom it-tendenza li juru li SMAC, fir-rwol tagħha ta' korp ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, ma aġixxietx f'konformità mal-imġiba ta' operatur f'ekonomija tas-suq prudenti. Mill-istudju prospettiv tal-2006, jidher biċ-ċar li SMAC diġà ma setgħetx f'dak iż-żmien tinjora l-fatt li l-ftuħ ta' rotta bejn Angoulême u Londra operata minn kumpanija tal-ajru bi prezzijiet irħas kien se jsarraf f'telf operattiv sinifikanti u konsegwentament fi ħtiġijiet kbar ta' finanzjament.

(358) Minkejja li SMAC kellha din l-informazzjoni għad-dispożizzjoni tagħha fi żmien il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, hi ma ħassietx il-bżonn li tistabbilixxi pjan tan-negozju jew kwalunkwe analiżi ekonomika ekwivalenti oħra minn qabel fir-rigward tal-kuntratti li kellhom jiġu konklużi ma' Ryanair u AMS, sabiex tkun tista' ssostni, mil-lat ekonomiku, id-deċiżjoni tagħha li tidħol għal dawn l-impenji.

([181]) Ara, pereżempju, is-Sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-318/00 *Freistaat Thüringen* vs *il-Kummissjoni* [2005] Ġabra II-4179, il-paragrafu 125.

([182]) Dan l-istudju tmexxa minn Alliance ELSA.

(359) Skont Ryanair, in-nuqqas ta' pjan ta' negozju fi żmien il-konklużjoni tal-kuntratti bħal dawn koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali, ma jistax jintuża bħala prova ta' nuqqas ta' konformità mal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(360) In-nuqqas ta' pjan ta' negozju, jew b'mod aktar ġenerali, ta' kwalunkwe analiżi kwantitattiva tal-benefiċċji u l-kostijiet imwettqa qabel il-konklużjoni ta' ftehim, huwa indikazzjoni serja li l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq ma ġiex irrispettat. Dan huwa iktar u iktar minnu fil-każ preżenti, peress li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, qabel il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, kellu informazzjoni tali li setgħet titfa' fid-dubju l-vijabilità ekonomika tiegħu fil-każ li jiġi konkluż kuntratt għall-iżvilupp ta' servizz bi prezz irħis lejn Londra.

(361) Il-Kummissjoni tqis li jaqbel li jiġi enfasizzat f'dan il-kuntest, li Franza ma pprovdiet l-ebda evidenza li turi li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport wettaq analiżi tar-riskju meħuda fir-rigward tal-benefiċċji li jistgħu jirriżultaw mill-ftehimiet tal-2008 fil-mument tal-konklużjoni tagħhom. Minflok, Franza ssostni li d-deċiżjoni ta' SMAC kienet ibbażata fuq ix-xewqa li tiġi żgurata l-eżistenza kontinwa tal-ajruport ta' Angoulême u li din kienet iggwidata minn objettiv ta' żvilupp reġjonali. Madankollu, din id-dikjarazzjoni hija indikazzjoni ulterjuri li l-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008 ma' Ryanair u AMS ma kinitx iggwidata prinċipalment minn prospetti ta' profittabilità.

(362) Il-Kummissjoni tqis li din il-konklużjoni hija kkonfermata mill-evalwazzjoni tagħha ta' x'kienet tkun l-analiżi tal-benefiċċji u l-kostijiet tagħha mwettqa minn operatur f'ekonomija tas-suq prudenti fir-rigward tal-ftehimiet tal-2008.

(363) Għal dan l-għan, il-Kummissjoni wettqet analiżi hi stess billi bbażat ruħha esklussivament fuq il-kostijiet u d-dħul inkrementali tal-ftehimiet tal-2008, hekk kif kieku kien jevalwahom operatur f'ekonomija tas-suq *a priori*, f'konformità mal-linji gwida l-ġodda. Is-suppożizzjonijiet li saru u r-riżultati tal-analiżi huma ppreżentati hawn taħt.

(364) Il-Kummissjoni tqis li huwa importanti li jiġi mfakkar fil-kuntest ta' din l-analiżi li, wara l-adozzjoni tal-linji gwida l-ġodda, kemm Franza kif ukoll il-partijiet interessati ġew mistiedna jikkummentaw dwar l-applikazzjoni tad-dispożizzjonijiet ta' dawn il-linji gwida fil-każ preżenti (ara l-premessi 8 u 9). F'dan il-każ, la Franza u lanqas il-partijiet interessati ma kkontestaw is-sustanza tal-approċċ tal-Kummissjoni, li skontu, peress li huwa impossibbli li jiġi definit valur referenzjarju xieraq biex jiġi identifikat prezz tas-suq realistiku għas-servizzi pprovduti mill-ajruporti lill-kumpaniji tal-ajru, l-aktar kriterju rilevanti għall-valutazzjoni tal-arranġamenti konklużi bejn iż-żewġ partijiet huwa analiżi *ex ante* tal-profittabilità supplimentari tagħhom.

(a) Perjodu ta' żmien

(365) Meta jkun qed jiddeċiedi dwar jekk għandux jikkonkludi kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u/jew kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, operatur f'ekonomija tas-suq jagħżel bħala perjodu ta' żmien għall-valutazzjoni tiegħu, jew it-terminu tal-kuntratti inkwistjoni jew inkella t-terminu stipulat f'kull kuntratt meħud separatament. Fi kliem ieħor, huwa jkun ivvaluta l-kostijiet u d-dħul inkrementali matul it-terminu ta' applikazzjoni tal-kuntratti.

(366) Ma jidher li hemm l-ebda raġuni biex jintgħażel perjodu ta' żmien itwal. Fid-dati meta ġew konklużi l-kuntratti, operatur f'ekonomija tas-suq prudenti ma kienx iserraħ fuq il-probabbiltà li l-kuntratti jiġġeddu ladarba jkunu skadew, kemm jekk bl-istess termini kif ukoll jew b'termini ġodda. Dan huwa iktar u iktar minnu peress li normalment korp ta' ġestjoni prudenti ma jistax jonqos milli jkun jaf li l-kumpaniji tal-ajru bi prezzijiet irħas bħal Ryanair kienu u huma magħrufa sew għall-fatt li, sabiex jirreaġixxu għall-iżviluppi tas-suq, jadattaw it-tranżazzjonijiet ta' negozju tagħhom b'mod dinamiku ħafna, kemm meta jiftħu jew jagħlqu xi rotot u kemm meta jżidu jew inaqqsu l-għadd ta' titjiriet.

(367) Għandu jiġi nnutat ukoll li l-fatt li Ryanair ma operatx fuq ċerti rotot matul il-perjodu kollu previst fil-ftehimiet tal-2008 ma ġiex ikkunsidrat fl-applikazzjoni tal-prinċipju ta' operatur f'ekonomija tas-suq, billi dan il-fattur la kien għadu magħruf u lanqas prevedibbli fiż-żmien meta ġew konklużi dawn il-kuntratti.

(368) F'dan li ġej, il-Kummissjoni se teżamina s-suppożizzjonijiet użati biex jiġu analizzati l-ftehimiet tal-2008 konklużi ma' Ryanair/AMS fir-rigward tad-dħul u l-kostijiet inkrementali u tat-traffiku, qabel ma jiġu ppreżentati r-riżultati tal-analiżi tagħha ta' dawn il-ftehimiet.

(b) Il-previżjonijiet tat-traffiku inkrementali u tal-għadd ta' rotazzjonijiet

(369) L-analiżi mwettqa mill-Kummissjoni hija bbażata fuq it-traffiku inkrementali (jiġifieri l-għadd ta' passiġġieri addizzjonali) li seta' jiġi stmat minn operatur f'ekonomija tas-suq li jimmaniġġja l-ajruport ta' Angoulême minflok SMAC, meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008. Fi kliem ieħor, l-għan huwa li jiġi stmat l-għadd ta' passiġġieri li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême seta' jistenna li, fl-2008, jużaw ir-rotta bejn Angoulême u Londra operata minn Ryanair matul it-terminu tal-eżekuzzjoni tal-kuntratt.

(370) It-traffiku inkrementali previst ġie kkalkulat abbażi tal-frekwenzi tar-rotta Angoulême-Londra, hekk kif previst fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, u abbażi tal-għadd ta' rotazzjonijiet annwali li rriżultaw minnhom.

(371) Barra minn hekk, il-Kummissjoni ħadet inkunsiderazzjoni l-kapaċità tal-inġenju tal-ajru użat minn Ryanair, jiġifieri l-Boeing 737-800s ikkonfigurat b'189 post.

(372) B'hekk, il-Kummissjoni tassumi fattur tat-tagħbija ta' 85 % għal kull titjira. Din l-ipotesi hija favorevoli għal Ryanair, peress li rata ta' 85 % hija għolja. Barra minn hekk, din ir-rata hija kemmxejn ogħla mill-medja għat-titjiriet operati minn Ryanair fuq in-netwerk tagħha ([183]), u hija daqs jew ogħla mill-fattur tat-tagħbija propost minn Franza għall-varji kuntratti fir-rikostruzzjoni tagħha tal-analiżi tal-benefiċċji u l-kostijiet. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li dan il-fattur tat-tagħbija għoli jista' jintuża, anki jekk jikkostitwixxi ipotesi favorevoli, biex jiġi rifless l-effett vantaġġjuż potenzjali tas-servizzi ta' promozzjoni fuq ir-rotot koperti mill-kuntratti differenti u fin-nuqqas ta' elementi oħra li jikkwantifikaw l-impatt prevedibbli ta' dawn is-servizzi fuq il-fattur tat-tagħbija.

Meta l-perjodu ta' applikazzjoni ta' kuntratt ma kienx jikkoinċidi ma' snin kalendarji sħaħ, il-Kummissjoni ħadet kont tagħhom billi kkalkulat it-traffiku previst, għal kull sena tal-kuntratt, abbażi tan-numru ta' jiem tas-sena li għalihom kellu japplika l-kuntratt.

(c) Id-dħul inkrementali

(373) Fir-rigward tal-ftehimiet tal-2008 soġġetti għall-analiżi, il-Kummissjoni fittxet li tistabbilixxi d-dħul inkrementali, jiġifieri d-dħul iġġenerat mit-tranżazzjoni, l-istess bħalma kieku kien jipprevedih operatur f'ekonomija tas-suq.

(374) B'applikazzjoni tal-prinċipju "single till", il-Kummissjoni tqis li jaqbel li jiġi kkunsidrat kemm id-dħul ajrunawtiku kif ukoll dak mhux ajrunawtiku.

(375) Id-dħul ajrunawtiku jikkonsisti fl-introjtu riċevut mid-diversi tariffi dovuti mill-kumpanija tal-ajru lill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport, jiġifieri:

— it-"tariffa tal-inżul", jiġifieri ammont għal kull rotazzjoni,

— it-"tariffa tal-passiġġieri", jiġifieri ammont għal kull passiġġier, u

— l-imposta mħallsa għas-servizzi ta' groundhandling, li tieħu l-forma ta' ammont fiss għal kull rotazzjoni fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport.

(376) Il-ftehimiet tal-2008 iffissaw direttament l-ammont tal-imposti tal-passiġġieri u dak tal-imposti tal-inżul. Skont l-Artikolu 7.1 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, l-ammont tal-imposta għal kull passiġġier ġie kkalkulat abbażi tar-rati adottati mill-ajruport ta' Angoulême. Madankollu, l-Artikolu 7.3 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport jipprevedi roħs promozzjonali applikabbli matul l-ewwel tliet snin. Dawn l-iskonti huma ta' 57,25 % fl-ewwel sena, ekwivalenti għal EUR 1,18, ta' 48 % fit-tieni sena, ekwivalenti għal EUR 1,44, u ta' 24 % fit-tielet sena, ekwivalenti għal EUR 2,10. Barra minn hekk, l-Artikolu 7.2 tal-istess kuntratt iffissa t-tariffa tal-inżul għal EUR 252,29 għal kull inżul. Għaldaqstant, l-ammonti stabbiliti fil-kuntratt ġew inklużi fl-analiżi.

(377) Barra minn hekk, skont l-Artikolu 7.4 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, it-tariffa għall-groundhandling kienet ta' EUR 195 fl-ewwel sena. Dan kien jipprevedi wkoll li mit-tieni sena 'l hemm, it-tariffa żdiedet għal EUR 245. Għalhekk, il-Kummissjoni użat dan l-ammont fl-analiżi tagħha.

(378) Sabiex jiġi kkalkulat l-introjtu mit-tliet imposti ajrunawtiċi msemmija hawn fuq li operatur f'ekonomija tas-suq seta' jistenna mill-kuntratt, il-Kummissjoni użat il-previżjonijiet tal-għadd ta' rotazzjonijiet (għall-imposta tal-inżul u t-tariffa tal-groundhandling) u tat-traffiku addizzjonali (għall-imposta tal-passiġġieri), kif iddeterminat mill-kuntratt, u mmultiplikathom bl-ammonti ta' unità tat-tariffi, kif ġie ddeterminat aktar 'il fuq.

(379) Id-dħul mhux ajrunawtiku fil-prinċipju huwa bejn wieħed u ieħor proporzjonali għan-numru ta' passiġġieri. L-attività fil-parkeġġi, fir-ristoranti u fi ħwienet oħra fl-ajruport tvarja skont in-numru ta' passiġġieri li jkun hemm. L-istess jgħodd fir-rigward tad-dħul miġbur mill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport fir-rigward ta' dawk l-attivitajiet. Madankollu, f'dan il-każ partikolari, sehem kbir mid-dħul mhux ajrunawtiku ġej mill-infiq min-naħa tal-impjegati tal-korp ta' ġestjoni tal-ajruport u ta' impriżi oħra meta t-traffiku tal-passiġġieri fl-ajruport ta' Angoulême ma jkunx sinifikanti.

([183]) Ara http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Fir-rigward ta' dan l-ammont ta' dħul mhux ajrunawtiku inkrementali, il-Kummissjoni tqis li aktarx operatur f'ekonomija tas-suq raġonevoli kien jirnexxielu jikkalkulah, fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti, abbażi tat-total tad-dħul mhux ajrunawtiku tal-ajruport immedjatament qabel il-konklużjoni tal-kuntratt inkwistjoni. F'dan il-każ parikolari, id-dħul mhux ajrunawtiku huwa, fil-biċċa l-kbira tiegħu, iġġenerat mill-infiq min-naħa tal-impjegati tal-korp ta' ġestjoni u tal-impriżi li jinsabu fl-ajruport meta t-traffiku tal-passiġġieri ma jkunx sinifikanti. Fl-aħħar nett, skont l-informazzjoni ppreżentata minn Franza, l-ammont tal-introjtu inkrementali mhux ajrunawtiku ġej mit-traffiku kummerċjali biss, jista' jiġi stmat għal EUR […] fis-sena. Il-Kummissjoni tqis li din l-istima hija raġonevoli.

(d) Kostijiet inkrementali

(381) Il-kostijiet inkrementali li normalment jistgħu jkunu mistennija għal kull tranżazzjoni (inkluż, skont fejn rilevanti, kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni) minn operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport minflok il-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, jaqgħu f'dawn it-tliet kategoriji:

— il-kost tax-xiri tas-servizzi ta' promozzjoni,

— il-kostijiet ta' investimenti inkrementali minħabba l-investimenti li jkunu saru minħabba t-tranżazzjoni,

— il-kostijiet operattivi inkrementali, jiġifieri l-kostijiet operattivi (persunal, xiri varju), li aktarx jiġu ġġenerati mill-eżekuzzjoni tat-tranżazzjoni.

(382) Fir-rigward tal-kostijiet tal-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni, il-Kummissjoni ħadet inkunsiderazzjoni l-ammonti previsti fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. L-Artikolu 3.1 tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż ma' Ryanair ippreveda servizzi ta' promozzjoni b'valur ta' EUR 400 000 fl-ewwel sena, ta' EUR 300 000 fit-tieni sena u ta' EUR 225 000 fit-tielet sena. Huma għalhekk dawn l-ammonti li ġew identifikati mill-Kummissjoni bħala l-kost tas-servizzi ta' promozzjoni.

(383) Bħal fil-każ tal-previżjonijiet tat-traffiku, il-pagamenti ta' promozzjoni previsti mhux bilfors jirrappreżentaw l-ammonti effettivament imħallsa, minħabba li ċerti avvenimenti li seħħew wara li ġew konklużi l-ftehimiet setgħu wasslu għal ammonti differenti minn dawk oriġinarjament ippjanati. Pereżempju, jiġri hekk, meta l-kuntratt ikun ġie tterminat b'mod antiċipat. Madankollu, dawn l-avvenimenti ma għandhomx jittieħdu inkunsiderazzjoni fl-applikazzjoni tal-prinċipju ta' operatur f'ekonomija tas-suq, peress li dawn ġraw wara l-konklużjoni tal-kuntratti. Bl-iskop li tiġi stmata l-profittabilità tal-ftehimiet tal-2008, kwalunkwe operatur f'ekonomija tas-suq kieku kien jirreferi għall-ammonti previsti meta ġie ffirmat il-kuntratt.

(384) Fir-rigward tal-kostijiet ta' investimenti inkrementali, l-ebda wieħed minnhom ma ġie aċċettat, billi ma hemm xejn fil-fajl tal-każ li jindika li operatur f'ekonomija tas-suq kien mistenni jwettaq ċerti investimenti prinċipalment minħabba l-kuntratti li huma s-suġġett tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(385) Sabiex jiġu stmati l-kostijiet operattivi inkrementali prevedibbli meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008, il-Kummissjoni trid tibbaża fuq l-elementi tal-analiżi tal-korp ta' ġestjoni tal-ajruport, peress li ma kinitx f'pożizzjoni li tistma hija stess kif kuntratt partikolari jista' jaffettwa l-varji entrati ta' kostijiet differenti tal-ajruport.

(386) Il-Kummissjoni tinnota li l-istima twettqet mis-CCI-ajruport u minn SMAC qabel l-iffirmar tal-ftehimiet tal-2008, u għalhekk din kienet disponibbli fiż-żmien li l-kuntratti inkwistjoni ġew konklużi.

(e) Preżentazzjoni tar-riżultati rigward il-kuntratti konklużi ma' Ryanair u AMS

(387) Wara li b'hekk ġew stabbiliti d-dħul inkrementali kollu u l-kostijiet inkrementali kollha tal-kuntratt li operatur fl-ekonomija tas-suq kieku kien jipprevedi, il-Kummissjoni tista' tiddetermina, għall-ftehimiet tal-2008 u sena b'sena matul it-terminu stabbilit tagħhom, il-flussi inkrementali mistennija (id-dħul bla kostijiet). Dawn ir-riżultati huma stabbiliti hawn taħt.

Tabella 12

Il-flussi inkrementali mistennija mill-ftehimiet tal-2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Fattur tat-tagħbija	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Passiġġieri għal kull titjira	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Passiġġieri għal kull rotazzjoni	322	322	322	322	322
Rotazzjonijiet minn April sa Ottubru	93	93	93	93	93
Total ta' passiġġieri	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Tariffi	2008	2009	2010	2011	2012
Tariffa għal kull rotazzjoni	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Imposti tal-inżul għal kull rotazzjoni	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Tariffa tal-handling għal kull rotazzjoni	195	245	245	245	245

Dħul inkrementali	2008	2009	2010	2011	2012
Introjtu mit-tariffa tal-passiġġieri	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Introjtu mit-tariffa tal-passiġġieri	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Introjtu mit-tariffa tal-passiġġieri	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Dħul mhux ajrunawtiku	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Total	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Kostijiet inkrementali	2008	2009	2010	2011	2012
Handling u akkoljenza	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Li minnhom: Persunal	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Li minnhom: Oħrajn	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Promozzjoni	400 000	300 000	225 000	0	0
Total	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

	2008	2009	2010	2011	2012
Dħul	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nefqa	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Riżultat	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(388) Il-Kummissjoni tinnota li fil-ftehimiet tal-2008, il-flussi inkrementali annwali kollha huma negattivi, kif muri fit-Tabella 12, minkejja li s-suppożizzjonijiet li għamlet il-Kummissjoni kienu favorevoli għal Ryanair, b'mod partikolari fir-rigward tat-traffiku inkrementali u tal-kostijiet inkrementali. Il-Kummissjoni tinnota wkoll li din il-konklużjoni tibqa' xorta valida anki jekk il-kostijiet operattivi inkrementali jiġu totalment esklużi u anki jekk l-uniċi kostijiet inkrementali użati huma l-kostijiet ta' xiri tas-servizzi ta' promozzjoni.

(389) Konsegwentament, il-Kummissjoni tqis li l-ftehimiet tal-2008 konklużi minn SMAC ma' Ryanair u AMS jagħtu vantaġġ ekonomiku lil dawn iż-żewġ kumpanniji. Peress li dan il-vantaġġ joriġina minn dispożizzjonijiet kuntrattwali speċifiċi għall-kumpanija tal-ajru kkonċernata, il-vantaġġ huwa wieħed selettiv.

9.1.4. *Effett fuq il-kummerċ u fuq il-kompetizzjoni*

(390) Meta l-għajnuna finanzjarja mogħtija minn Stat Membru ssaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħrajn li jikkompetu f'kummerċ intra-Komunitarju, dan il-kummerċ irid jitqies bħala affettwat minn dik l-għajnuna. F'konformità mal-ġurisprudenza stabbilita ([184]), sabiex miżura toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni, huwa biżżejjed li r-riċevitur tal-għajnuna jikkompeti ma' impriżi oħrajn fi swieq miftuħa għall-kompetizzjoni.

(391) Sa mid-dħul fis-seħħ tat-tielet pakkett tal-liberalizzazzjoni tat-trasport tal-ajru fl-1 ta' Jannar 1993 ([185]), it-trasportaturi bl-ajru huma liberi li joperaw titjiriet fuq rotot intra-Komunitarji u jibbenefikaw minn awtorizzazzjoni għal għadd bla limitu ta' vjaġġi ta' kabotaġġ. Skont il-Qorti tal-Ġustizzja, "meta impriża tkun attiva f'settur li fih ikun hemm kompetizzjoni effettiva min-naħa ta' produtturi minn Stati Membri differenti, kwalunkwe għajnuna mogħtija mill-awtoritajiet pubbliċi hija suxxettibbli li taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri u li tfixkel il-kompetizzjoni, sakemm iż-żamma tagħha fis-suq jimpedixxi lill-kompetituri milli jżidu s-sehem tas-suq tagħhom u jnaqqas il-possibbiltajiet tagħhom li jżidu l-esportazzjonijiet tagħhom" ([186]).

(392) F'dan il-każ, għandu jiġi kkunsidrat li l-miżuri inkwistjoni aktarx li kienu jnaqqsu l-kostijiet operattivi ta' kumpanija tal-ajru u jinkoraġġixxi lill-operaturi biex tittrasferixxu rotta minn ajruport għal ajruport ieħor. Konsegwentament, il-Kummissjoni tqis li l-miżuri inkwistjoni joħolqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u jaffettwaw il-kummerċ fi ħdan l-Unjoni Ewropea.

9.1.5. *Konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna*

(393) Fid-dawl ta' dak li ntqal iktar 'il fuq, il-Kummissjoni tqis li Ryanair u AMS ibbenefikaw minn għajnuna mill-Istat skont il-ftehimiet tal-2008.

9.2. **Il-kompatibbiltà mas-suq intern**

(394) L-għajnuna inkwistjoni tikkostitwixxi għajnuna operatorja. Għajnuna bħal din tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli biss f'ċirkostanzi eċċezzjonali u debitament iġġustifikati.

(395) Mill-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja ([187]), jidher biċ-ċar ukoll li Franza kellha tkun dik li tindika l-bażi ġuridika li abbażi tagħha l-għajnuna inkwistjoni setgħet tiġi kkunsidrata bħala kompatibbli mas-suq intern, u li turi li l-kundizzjonijiet għal tali kompatibbiltà kienu ġew issodisfati. Għalhekk, fil-proċedura tad-deċiżjoni ta' ftuħ, il-Kummissjoni talbet lil Franza biex tindikalha bażijiet ġuridiċi potenzjali għall-kompatibbiltà u biex tistabbilixxi li l-kundizzjonijiet għal tali kompatibbiltà kienu ġew issodisfati, b'mod partikolari f'każ li l-għajnuna inkwistjoni kellha titqies bħala għajnuna inizjali għall-ftuħ ta' rotot ġodda. Madankollu, Franza qatt ma sostniet li l-miżuri taħt valutazzjoni jikkostitwixxu għajnuna inizjali kompatibbli mas-suq intern u ma ppreżentatx raġunijiet oħra ta' kompatibbiltà, jew raġunament li abbażi tiegħu setgħet tissejjes dikjarazzjoni ta' kompatibbiltà. Barra minn hekk, ma kien hemm l-ebda parti interessata li ressqet provi suffiċjenti biex turi l-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri mas-suq intern.

(396) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li huwa utli li jiġi eżaminat jekk din l-għajnuna tistax tiġi ddikjarata kompatibbli abbażi tal-kontribut tagħhom għall-ftuħ ta' rotot ġodda.

([184]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-214/95 *Vlaams Gewest* vs *il-Kummissjoni* [1998] Ġabra II-717.

([185]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2407/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar liċenzjar ta' air carriers (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 1), ir-Regolament 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) u r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2409/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar nolijiet u rati għal servizzi tal-ajru (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 15).

([186]) Ara, b'mod partikolari, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-305/89 *L-Italja* vs *il-Kummissjoni* [1991] Ġabra I-1603.

([187]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-364/90 *L-Italja* vs *il-Kummissjoni* [1993] Ġabra I-2097, il-paragrafu 20.

(397) F'dan ir-rigward, il-linji gwida l-ġodda jiddikjaraw dan li ġej: "Fir-rigward tal-għajnuna inizjali mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru, il-Kummissjoni se tapplika l-prinċipji stabbiliti f'dawn il-linji gwida għall-miżuri kollha ta' għajnuna inizjali notifikati li dwarhom hija trid tieħu deċiżjoni mill-4 ta' April 2014, anki jekk il-miżuri ġew notifikati qabel din id-data. Skont l-Avviż tal-Kummissjoni dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni ta' għajnuna mill-Istat illeċita, il-Kummissjoni se tapplika, għall-għajnuna inizjali illeċita mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru, ir-regoli fis-seħħ dakinhar li tkun ingħatat l-għajnuna. Għaldaqstant, hija mhijiex se tapplika l-prinċipji stabbiliti f'dawn il-linji gwida fil-każ ta' għajnuna inizjali illeċita mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru qabel l-4 ta' April 2014" ([188]).

(398) Il-Linji Gwida tal-2005 jipprevedu li "il-Kummissjoni se tivvaluta l-kompatibbiltà tal-għajnuna kollha biex tiffinanzja l-infrastruttura tal-ajruporti, jew l-għajnuna inizjali mogħtija mingħajr l-awtorizzazzjoni tagħha u għalhekk bi ksur tal-Artikolu 88(3) tat-Trattat, jekk abbażi ta' dawn il-linji gwida, il-pagament tal-għajnuna inizjali jkun sar wara l-pubblikazzjoni tagħhom f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*. F'każijiet oħra, il-Kummissjoni se twettaq valutazzjoni bbażata fuq ir-regoli applikabbli meta l-għajnuna bdiet titħallas" ([189]).

(399) Peress li l-ftehimiet tal-2008 ġew konklużi wara d-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005, dawn il-linji gwida jikkostitwixxu l-bażi ġuridika applikabbli.

(400) F'dan ir-rigward, il-punt 27 tal-Linji Gwida tal-2005 jiddikjara li l-għajnuna operatorja mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru (bħall-għajnuna inizjali) tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli mas-suq intern biss f'ċirkostanzi eċċezzjonali u f'kundizzjonijiet stretti f'reġjuni żvantaġġjati, jiġifieri r-reġjuni koperti mid-deroga stipulata fl-Artikolu 107(3)(a) tat-TFUE, l-aktar reġjuni remoti u ż-żoni skarsament popolati.

(401) Peress li l-ajruport ta' Angoulême ma jinsabx f'reġjun ta' dan it-tip, din id-deroga ma tapplikax għalih.

(402) Il-Kummissjoni tinnota li la Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma indikat il-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri mas-suq intern, skont il-Linji Gwida tal-2005 jew skont xi bażi oħra.

(403) Billi l-kriterji stipulati fil-punt 79 tal-Linji Gwida tal-2005 għall-għajnuna inizjali huma kumulattivi, il-Kummissjoni tqis li jkun xieraq li teżamina l-kriterji stipulati fil-punt 5.2 (i) u (k) tal-linji gwida.

(404) Fir-rigward tal-kriterju (i) (il-pjan ta' negozju li juri l-vijabbiltà u analiżi tal-impatt tar-rotta l-ġodda fuq ir-rotot li jikkompetu magħha), il-Kummissjoni talbet lil Franza tispjegalha jekk tħejjewx tali pjanijiet tan-negozju, u jekk iva, talbitha biex tipprovdi kopji tagħhom. La Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma rrappurtatat l-eżistenza ta' tali pjanijiet ta' negozju. Barra minn hekk, jidher biċ-ċar mid-dikjarazzjonijiet ta' Ryanair/AMS li ma kien tħejja l-ebda pjan ta' negozju li juri, fuq perjodu sostanzjali, il-vijabilità tar-rotta wara li tkun ingħatat l-għajnuna. Abbażi tal-informazzjoni għad-dispożizzjoni tal-kumpanija tal-ajru fi żmien il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, ma kien hemm l-ebda analiżi *ex ante* li tistabbilixxi l-vijabilità tas-servizz tal-ajru bejn Angoulême u Londra-Stansted. Konsegwentament, il-kriterju msemmi fil-punt (i) ma ġiex issodisfat.

(405) Il-kriterju (k) (Appelli) jistabbilixxi li għandhom jiġu previsti proċeduri ta' appell fil-livell tal-Istati Membri sabiex jiġi żgurat li ma jkunx hemm diskriminazzjoni fl-għoti tal-għajnuna. Il-Kummissjoni tirrimarka li ma kienet prevista l-ebda proċedura ta' appell fiż-żmien meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008 biex jinstab rimedju għad-diskriminazzjoni fl-għoti tal-għajnuna inizjali. Għalhekk, il-kriterju fil-punt (k) ma ġiex issodisfat lanqas.

9.3. **Konklużjoni**

(406) Il-ftehimiet tal-2008 konklużi bejn SMAC u Ryanair u AMS, li huma s-suġġett ta' din il-proċedura, għalhekk jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, meqjusa bħala inkompatibbli mas-suq intern.

10. KONKLUŻJONI ĠENERALI

(407) Skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE, l-Istati Membri jridu jikkomunikaw kwalunkwe pjan maħsub biex jagħtu jew jimmodifikaw xi għajnuna. L-Istat Membru kkonċernat ma jistax idaħħal fis-seħħ il-miżuri li jkun ippropona qabel ma l-proċedura tkun waslet għal deċiżjoni finali. F'dan il-każ, l-awtoritajiet Franċiżi la nnotifikaw il-kumpens li rċevew mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême u lanqas il-ftehimiet tal-2008. Barra minn hekk, l-għajnuna tħallset qabel ma l-Kummissjoni ħadet deċiżjoni finali dwarha.

([188]) Il-punt 174 tal-linji gwida l-ġodda.
([189]) Il-punt 85 tal-Linji Gwida tal-2005.

(408) Fid-dawl ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens riċevut mill-ajruport ta' Angoulême jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat illegali, li madankollu hija kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 106(2) tat-TFUE.

(409) Madankollu, l-ammonti mħallsa fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008 fir-rigward tal-attività ta' Ryanair u AMS jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat li hija illegali u inkompatibbli mas-suq intern.

11. **IRKUPRU**

(410) Skont il-ġurisprudenza stabbilita, meta l-Kummissjoni ssib li l-għajnuna tkun inkompatibbli mas-suq intern, il-Kummissjoni hija l-awtorità kompetenti biex tiddeċiedi jekk l-Istat Membru kkonċernat iridx jabolixxi jew jibdel l-għajnuna ([190]). Skont l-Artikolu 14 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 ([191]), "[f]ejn jittieħdu deċiżjonijiet negattivi f'każijiet ta' għajnuna llegali, il-Kummissjoni għandha tiddeċiedi li l-Istat Membru kkonċernat għandu jieħu l-miżuri kollha meħtieġa sabiex jirkupra l-għajnuna mill-benefiċjarju (minn hawn "l quddiem imsejħa 'deċiżjoni ta' rkupru'). Il-Kummissjoni ma għandhiex teħtieġ irkupru tal-għajnuna jekk dan ikun kuntrarju għal prinċipju ġenerali tal-liġi tal-Komunità".

(411) L-objettiv tal-Kummissjoni li titlob lill-Istat Membru kkonċernat biex jirkupra l-għajnuna inkompatibbli mas-suq intern huwa biex terġa' ġġib is-sitwazzjoni kif kienet qabel ([192]). F'dan il-kuntest, il-Qorti stabbilixxiet li dak l-objettiv jinkiseb ladarba r-riċevitur ikun ħallas lura l-ammonti mogħtija permezz ta' għajnuna illeċita, biex b'hekk jintilef il-vantaġġ li kien qed igawdi minnu għad-detriment tal-kompetituri tiegħu. B'dan il-mod, tkun stabbilita mill-ġdid is-sitwazzjoni ta' qabel ma tkun ingħatat l-għajnuna ([193]).

(412) F'dan il-każ, jidher li l-ebda prinċipju ġenerali tal-liġi tal-UE ma jmur kontra l-irkupru tal-għajnuna illegali li jkun instab li teżisti. B'mod partikolari, la Franza u lanqas il-partijiet interessati ma ppreżentaw xi argumenti f'dan ir-rigward.

(413) Konsegwentament, Franza trid tieħu l-miżuri kollha meħtieġa sabiex tirkupra mingħand Ryanair u AMS l-għajnuna mogħtija illegalment permezz tal-ftehimiet tal-2008.

(414) L-ammonti ta' għajnuna li għandhom jiġu rkuprati jridu jiġu kkalkulati kif ġej. Il-ftehimiet tal-2008 iridu jitqiesu bħala li jagħtu lok għal ammont annwali ta' għajnuna għal kull sena fil-perjodu li matulu ġew applikati l-ftehimiet. Kull wieħed minn dawn l-ammonti jrid jiġi kkalkulat mill-parti negattiva tal-flussi inkrementali stmati (id-dħul bla kostijiet) fiż-żmien meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008, li jidhru fit-Table 12. Dawn l-ammonti fil-fatt jikkorrispondu għall-ammonti illi kellu jiġi previst li jitnaqqsu kull sena mill-ammont tas-servizzi ta' promozzjoni (jew illi kieku kellhom jiġu miżjuda mal-imposti tal-ajruport u l-imposti tal-groundhandling, fatturati lill-kumpaniji tal-ajru) sabiex jiġi żgurat li l-valur nett skontat tal-kuntratt ikun pożittiv; fi kliem ieħor li jkun konformi mal-prinċipju ta' operatur f'ekonomija tas-suq.

(415) Sabiex jiġi kkunsidrat il-vantaġġ effettivament riċevut minn Ryanair u AMS fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008, l-ammonti msemmija fil-premessa preċedenti jistgħu jiġu aġġustati, f'konformità mal-evidenza ta' sostenn ipprovduta minn Franza, skont (i) id-differenza bejn il-pagamenti reali, kif stabbiliti *ex post*, li saru minn Ryanair fir-rigward tal-imposta tal-inżul, l-imposta tal-passiġġieri u s-servizzi tal-groundhandling fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, u l-flussi previsti (*ex ante*) li jikkorrispondu għal dawn l-entrati ta' dħul u li huma elenkati fit-Tabella 12, u (ii) id-differenza bejn il-pagamenti reali ta' promozzjoni, kif stabbiliti *ex post*, li ngħataw lil Ryanair u lil AMS fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kostjiet korrispondenti ta' promozzjoni previsti (*ex ante*), kif indikat fit-Tabella 12.

(416) Il-Kummissjoni tqis ukoll li l-vantaġġ effettivament riċevut minn Ryanair u AMS huwa limitat għat-terminu reali tal-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008. Wara li ntemmu dawn il-ftehimiet, Ryanair u AMS ma rċevew l-ebda ħlas fil-forma ta' pagamenti għall-promozzjoni. B'riżultat ta' dan, l-ammonti ta' għajnuna kkalkolati kif indikat hawn taħt u fir-rigward tal-ftehimiet tal-2008 huma mnaqqsa għal żero għas-snin meta l-ftehim ma baqax japplika (b'mod partikolari minħabba t-terminazzjoni antiċipata permezz ta' ftehim reċiproku bejn il-partijiet).

([190]) Ara s-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-70/72 *il-Kummissjoni* vs *il-Ġermanja* [1973] Ġabra 813, il-paragrafu 13.

([191]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1).

([192]) Ara s-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Magħquda C-278/92, C-279/92 u C-280/92 *Spanja* vs *il-Kummissjoni* [1994] Ġabra I-4103, il-paragrafu 75.

([193]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-75/97 *Il-Belġju* vs *il-Kummissjoni* [1999] Ġabra I-3671, il-paragrafi 64 u 65.

(417) It-Tabella 13 tippreżenta l-informazzjoni rilevanti dwar l-ammonti li minnhom iridu jiġu kkalkulati l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati. Dawn l-ammonti huma magħmula mill-previżjonijiet tal-flussi tal-flus inkrementali (id-dħul bla kostijiet) li jirriżultaw mill-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, iżda bit-tnaqqis għas-snin meta d-data tal-iskadenza ma ntlaħqitx.

Tabella 13

Informazzjoni dwar l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati mill-ftehimiet tal-2008

Ammont indikattiv tal-għajnuna riċevuta fil-qafas tal-iskema (EUR) [1]					Ammont indikattiv tal-għajnuna li għandha tiġi rkuprata (EUR) (Kapital)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Fir-rigward tal-kalkolu tal-imgħax, l-għoti tal-għajnuna jitqies li seħħ fil-31 ta' Diċembru tas-sena inkwistjoni.

(418) Kif spjegat hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li, għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, Ryanair u AMS jikkostitwixxu entità ekonomika unika u li l-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi f'daqqa fit-8 ta' Frar 2008 iridu jiġu kkunsidrati bħala li jiffurmaw tranżazzjoni waħda. Konsegwentament, il-Kummissjoni tikkunsidra li Ryanair u AMS huma responsabbli t-tnejn li huma għar-rimborż sħiħ tal-għajnuna riċevuta fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008.

(419) It-total tal-għajnuna effettivament imħallsa mill-2008 sal-2009 fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008 jammonta għal madwar EUR 868 695.

(420) L-awtoritajiet Franċiżi jridu jirkupraw l-ammont ta' hawn fuq fi żmien erba' xhur mid-data ta' meta tiġi nnotifikata din id-Deċiżjoni.

(421) F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Franċiżi jridu jżidu wkoll l-imgħax fuq l-irkupru mal-ammont tal-għajnuna, li għandu jiġi kkalkulat mid-data li fiha l-għajnuna kkonċernata kienet tqiegħdet għad-dispożizzjoni tal-impriżi, fi kliem ieħor, id-data reali ta' kull pagament ta' għajnuna, sakemm tkun ġiet effettivament irkuprata ([194]), f'konformità mal-Kapitolu V tar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 ([195]). Peress li, f'dan il-każ, il-flussi li jsawru l-għajnuna huma kumplessi u jseħħu fuq dati differenti mxerrda mas-sena, anki b'mod kontinwu għal ċerti kategoriji ta' dħul, il-Kummissjoni tqis li huwa aċċettabbli li, għall-kalkolu tal-imgħax fuq l-irkupru, jitqies li ż-żmien meta jsir il-pagament tal-għajnuna kkonċernata huwa fl-aħħar tas-sena, jiġifieri fil-31 ta' Diċembru ta' kull sena.

(422) Jekk Stat Membru jiltaqa' ma' diffikultajiet mhux previsti jew ma' ċirkostanzi li ma tqisux min-naħa tal-Kummissjoni, dan jista' jressaq dawn il-problemi għall-kunsiderazzjoni tal-Kummissjoni flimkien ma' proposti għal emendi adegwati. F'każ ta' dan it-tip, il-Kummissjoni u l-Istat Membru kkonċernat iridu jaħdmu flimkien *in bona fide* sabiex isibu soluzzjoni għal dawn id-diffikultajiet, filwaqt li jirrispettaw bis-sħiħ id-dispożizzjonijiet ([196]) tat-TFUE.

(423) Għalhekk, il-Kummissjoni tistieden lil Franza biex tippreżentalha mingħajr dewmien kwalunkwe problema li tkun nqalgħet waqt l-implimentazzjoni ta' din id-Deċiżjoni,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

1. Il-pagamenti li saru mill-kontea ta' Charente, mill-Communauté d'agglomération du grand Angoulême u mill-Communauté des communes de Braconne Charente skont il-ftehim tat-23 ta' Mejju 2002 dwar il-kundizzjonijiet ta' finanzjament għall-operat u l-iżvilupp tal-ajruport ta' Angoulême Brie Champniers, u mis-Syndicat mixte des aéroports de

([194]) Ara l-Artikolu 14(2) tar-Regolament Nru 659/99 (imsemmi hawn fuq).

([195]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 tal-21 ta' April 2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat (ĠU L 140, 30.4.2004, p. 1).

([196]) Ara s-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-94/87 *il-Kummissjoni* vs *il-Ġermanja* [1989] Ġabra 175, il-paragrafu 9, u fil-Kawża C-348/93 *il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1995] Ġabra 673, il-paragrafu 17.

Charente fil-qafas tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni tat-22 ta' Jannar 2009 u tad-dokument tal-offerta tat-8 ta' Awwissu 2011 favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Angoulême u SNC-Lavalin, rispettivament jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, mogħtija b'mod illeċitu min-naħa ta' Franza, bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

2. Il-pagamenti li ngħataw lil Ryanair u lil Airport Marketing Services min-naħa tas-Syndicat mixte des aéroports de Charente, fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi fit-8 ta' Frar 2008, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, mogħtija b'mod illeċitu min-naħa ta' Franza, bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

Artikolu 2

1. Il-pagamenti li saru mill-kontea ta' Charente, mill-Communauté d'agglomération du grand Angoulême u mill-Communauté des communes de Braconne Charente skont il-ftehim tat-23 ta' Mejju 2002 dwar il-kundizzjonijiet ta' finanzjament għall-operat u l-iżvilupp tal-ajruport ta' Angoulême Brie Champniers, u mis-Syndicat mixte des aéroports de Charente fil-qafas tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni tat-22 ta' Jannar 2009 favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Angoulême, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat li hija kompatibbli mas-suq intern, abbażi tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE.

2. Il-pagamenti li saru mis-Syndicat mixte des aéroports de Charente favur SNC-Lavalin, fil-qafas tad-dokument tal-offerta tat-8 ta' Awwissu 2011 huma kompatibbli mas-suq intern abbażi tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE, bil-kundizzjoni li Franza turi lill-Kummissjoni li l-ammont totali mħallas tul id-durata tal-ftehim ma jmurx oltre dak li jkun meħtieġ biex jiġu koperti l-kostijiet netti mġarrba fl-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, li jeskludu l-kostijiet tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport iżda li jinkludu rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit.

3. Fi żmien erba' xhur minn meta jiskadi l-ftehim konkluż fl-2011 bejn is-Syndicat mixte des aéroports de Charente u SNC-Lavalin, Franza trid tibgħat rapport lill-Kummissjoni li jindika li l-ammont ta' kumpens mogħti lil SNC-Lavalin, li jinkludi rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit, jikkonforma mal-Artikolu 5 tad-Deċiżjoni 2012/21/UE tul id-durata kollha tal-ftehim.

4. L-għajnuna mogħtija lil Ryanair u lil Airport Marketing Services mis-Syndicat mixte des aéroports de Charente fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi fit-8 ta' Frar 2008 ma' Ryanair u Airport Marketing Services, tiqies bħala inkompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 3

1. Franza trid tirkupra l-għajnuna msemmija fl-Artikolu 2(4) mingħand il-benefiċjarji. Ryanair u Airport Marketing Services huma t-tnejn li huma responsabbli għar-rimborż ta' din l-għajnuna.

2. L-ammonti li għandhom jiġu rkuprati jridu jinkludu l-imgħax mid-data li fiha saru disponibbli għall-benefiċjarji sad-data tal-irkupru effettiv tagħhom.

3. L-imgħax jiġi kkalkulat fuq bażi komposta f'konformità mal-Kapitolu V tar-Regolament (KE) Nru 794/2004 u mar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 ([197]) li jemenda r-Regolament (KE) Nru 794/2004 .

4. Franza tikkanċella l-pagamenti kollha pendenti tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 2(4) b'effett mid-data li fiha tiġi adottata din id-Deċiżjoni.

Artikolu 4

1. L-irkupru tal-għajnuna speċifikata fl-Artikolu 2(4) irid ikun immedjat u effettiv.

2. Franza tiżgura li din id-Deċiżjoni tiġi implimentata fi żmien erba' xhur mid-data ta' meta tiġi nnotifikata.

([197]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 tat-30 ta' Jannar 2008 li jemenda r-Regolament (KE) Nru 794/2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 82, 25.3.2003, p. 1).

Artikolu 5

1. Fi żmien xahrejn min-notifika ta' din id-Deċiżjoni, Franza trid tippreżenta l-informazzjoni li ġejja lill-Kummissjoni:

(a) L-ammonti tal-għajnuna li għandhom jiġu rkuprati skont l-Artikolu 3;

(b) deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri li diġà ttieħdu u ta' dawk ippjanati biex ikun hemm konformità ma' din id-Deċiżjoni;

(c) id-dokumenti li juru li l-benefiċjarji ġew innotifikati formalment li jridu jħallsu lura l-għajnuna.

2. Franza żżomm lill-Kummissjoni infurmata dwar il-progress tal-miżuri nazzjonali li jittieħdu biex tiġi implimentata din id-Deċiżjoni, sakemm l-għajnuna msemmija fl-Artikolu 2(4) tiġi rkuprata għalkollox. Fuq talba tal-Kummissjoni, hija trid tippreżenta minnufih l-informazzjoni kollha dwar il-miżuri li diġà ġew adottati u dwar dawk ippjanati bil-għan li jkun hemm konformità ma' din id-Deċiżjoni. Hija trid tipprovdi wkoll informazzjoni dettaljata dwar l-ammonti tal-għajnuna u tal-imgħax li diġà ġew irkuprati mill-benefiċjarji.

Artikolu 6

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika ta' Franza.

Magħmul fi Brussell, it-23 ta' Lulju 2014.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

Viċi President

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/1227

tat-23 ta' Lulju 2014

dwar l-għajnuna mill-istat SA.22614 (C 53/07) implimentata minn Franza favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services u Transavia

(notifikata bid-dokument C(2014)5085)

(It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 108(2) tiegħu ([1]),

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

Wara li stiednet lill-partijiet interessati jressqu l-kummenti tagħhom skont l-imsemmija Artikoli ([2]) u wara li kkunsidrat dawn il-kummenti,

Billi:

1. PROĊEDURA

(1) Permezz tal-ittra tal-25 ta' Jannar 2007, l-awtoritajiet Franċiżi nnotifikaw lill-Kummissjoni, skont l-Artikolu 108(3), tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (minn issa 'l quddiem it-"TFUE"), dwar miżura ta' appoġġ lill-impriża Airport Marketing Services (minn issa 'l quddiem "AMS") – sussidjara totali tal-kumpanija tal-ajru Ryanair Limited (minn issa 'l quddiem "Ryanair") – fil-forma ta' kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż ma' din tal-aħħar. Din il-miżura ġiet innotifikata bħala għajnuna mill-Istat mill-awtoritajiet Franċiżi. Peress li l-miżura diġà kienet ġiet implimentata mill-awtoritajiet Franċiżi, hija irreġistrata mill-Kummissjoni fir-reġistru tal-għajnuniet illegali bin-numru NN 12/07.

(2) Fuq talba tal-awtoritajiet Franċiżi, ġew organizzati laqgħat ta' ħidma mas-servizzi tal-Kummissjoni fl-20 ta' Frar 2007 u fis-16 ta' Lulju 2007.

(3) B'ittra tas-26 ta' Frar 2007, il-Kummissjoni stiednet lill-awtoritajiet Franċiżi jipprovdu aktar informazzjoni. Billi ma waslitx tweġiba fl-iskadenza mogħtija, intbagħtet nota ta' tfakkir lill-awtoritajiet Franċiżi fil-15 ta' Ġunju 2007. Bl-ittra tat-12 ta' Lulju 2007, l-awtoritajiet Franċiżi pprovdew l-informazzjoni mitluba.

(4) B'ittra tat-28 ta' Novembru 2007, il-Kummissjoni nnotifikat lill-awtoritajiet Franċiżi dwar id-deċiżjoni tagħha li tibda proċedura ta' investigazzjoni formali skont l-Artikolu 108(2) tat-TFUE.

(5) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni dwar il-ftuħ tal-proċedura ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* fil-15 ta' Frar 2008 ([3]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati sabiex jagħmlu l-kummenti tagħhom dwar il-miżura inkwistjoni.

(6) Fit-18 ta' Diċembru 2007 u fid-29 ta' Jannar 2008, l-awtoritajiet Franċiżi talbu estensjoni tal-iskadenza li kienet ingħatatilhom sabiex jippreżentaw il-kummenti tagħhom dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ. Permezz tal-ittri tal-4 ta' Jannar 2008 u tal-1 ta' Frar 2008, il-Kummissjoni aċċettat li ttawwal l-iskadenza sat-28 ta' Frar 2008.

(7) Il-kummenti tal-awtoritajiet Franċiżi ntbagħtu lill-Kummissjoni fit-2 ta' Ġunju 2008.

([1]) B'effett mill-1 ta' Diċembru 2009, l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat KE saru rispettivament l-Artikoli 107 u 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE"). Sostanzjalment, iż-żewġ settijiet ta' dispożizzjonijiet huma identiċi. Għall-finijiet ta' din id-Deċiżjoni, ir-referenzi għall-Artikoli 107 u 108 tat-TFUE għandhom jitqiesu bħala referenzi għall-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat KE rispettivament, fejn dan ikun meħtieġ. It-TFUE daħħal ukoll ċerti emendi fit-terminoloġija, bħal pereżempju s-sostituzzjoni ta' "Komunità" b'"Unjoni", ta' "suq komuni" b'"suq intern" u ta' "Qorti tal-Prim'Istanza" b'"Qorti Ġenerali". F'din id-Deċiżjoni tintuża t-terminoloġija tat-TFUE.

([2]) ĠU C 41, 15.2.2008, p. 11 u ĠU C 96, 31.3.2012, p. 22.

([3]) ĠU C 41, 15.2.2008, p. 11.

(8) Il-Kummissjoni rċeviet kummenti mingħand il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ("chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn", minn hawn 'il quddiem "is-CCIPB")- fil-25 ta' Frar 2008 ([4]), mingħand AMS ([5]), mingħand il-kumpanija tal-ajru Ryanair, u mill-għaqda tal-kumpaniji tal-ajru Ewropej (Association of European Airlines, minn hawn 'il quddiem "l-AEA") permezz tal-ittri tal-14 ta' Marzu 2008 kif ukoll mingħand il-kumpanija tal-ajru Air France fid-19 ta' Marzu 2008 ([6]). Il-Kummissjoni bagħtet dawn il-kummenti lil Franza permezz tal-ittra tal-11 ta' Ġunju 2008 u tatha l-possibbiltà li tikkumenta dwarhom.

(9) Permezz tal-ittra tas-7 ta' Lulju 2008, l-awtoritajiet Franċiżi infurmaw lill-Kummissjoni li ma kellhomx kummenti dwar il-kummenti tal-partijiet terzi.

(10) Fuq talba tal-awtoritajiet Franċiżi, fl-4 ta' Novembru 2008 ġiet organizzata laqgħa bejn is-servizzi tal-Kummissjoni u r-rappreżentanti tas-CCIPB. Waqt il-laqgħa, il-Kummissjoni għarrfet lill-awtoritajiet Franċiżi li kienet qabbdet konsulent indipendenti sabiex jgħinha tanalizza l-kuntratti inkwistjoni (minn hawn 'il quddiem "il-konsulent"). Il-konsulent ippreżenta r-rapport tiegħu fit-30 ta' Marzu 2011.

(11) Permezz tal-ittra tas-17 ta' Marzu 2011, il-Kummissjoni talbet lill-awtoritajiet Franċiżi għal aktar informazzjoni. Permezz tal-ittra tat-13 ta' April 2011, l-awtoritajiet Franċiżi talbu estensjoni tal-iskadenza sal-1 ta' Ġunju 2011, li s-servizzi tal-Kummissjoni aċċettaw permezz tal-ittra tas-6 ta' Mejju 2011. L-awtoritajiet Franċiżi bagħtu t-tweġiba tagħhom permezz tal-ittra tat-30 ta' Mejju 2011.

(12) Bl-ittra tal-11 ta' April 2011, il-Kummissjoni stiednet lil Ryanair tipprovdi aktar informazzjoni. Ryanair wieġbet bl-ittra tal-31 ta' Awwissu 2011. Il-Kummissjoni bagħtet dawn il-kummenti lil Franza għall-kummenti tagħha bl-ittra tal-11 ta' Ottubru 2011. Permezz tal-ittra tal-21 ta' Novembru 2011, l-awtoritajiet Franċiżi għarrfu lill-Kummissjoni li ma xtaqux iwieġbu għal dawn il-kummenti.

(13) Bl-ittra tal-25 ta' Jannar 2012, il-Kummissjoni nnotifikat lil Franza bid-deċiżjoni tagħha li testendi l-proċedura ta' investigazzjoni formali miftuħa fl-2007 għal diversi miżuri favur kumpaniji tal-ajru li jużaw l-ajruport ta' Pau kif ukoll favur l-operatur tal-ajruport. Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* fil-31 ta' Marzu 2012 ([7]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati jippreżentaw il-kummenti tagħhom dwar il-miżuri inkwistjoni.

(14) Permezz tal-ittra tat-22 ta' Frar 2012 il-Kummissjoni talbet lill- awtoritajiet Franċiżi għal aktar informazzjoni. Fit-28 ta' Frar 2012, l-awtoritajiet Franċiżi talbu estensjoni tal-iskadenza li ngħatatilhom sabiex jibagħtu l-kummenti tagħhom dwar id-deċiżjoni tal-25 ta' Jannar 2012, u tal-iskadenza li kienet ingħatatilhom fl-ittra tal-Kummissjoni tat-22 ta' Frar 2012. Il-Kummissjoni aċċettat li dawn l-iskadenzi jittawlu sas-27 ta' Marzu 2012. Permezz tal-ittra tad-29 ta' Marzu 2012, l-awtoritajiet Franċiżi pprovdew it-tweġiba għall-ittra tal-Kummissjoni tat-22 ta' Frar 2012 u l-kummenti tagħhom dwar id-deċiżjoni ta' estensjoni tal-proċedura.

(15) Fil-kuntest tal-estensjoni tal-proċedura, il-Kummissjoni rċeviet kummenti mingħand is-CCIPB fit-30 ta' April 2012 ([8]), mingħand AMS fit-30 ta' April 2012 ([9]), u mingħand il-kumpanija tal-ajru Ryanair fit-30 ta' April 2012 ([10]). Il-Kummissjoni bagħtet dawn il-kummenti lil Franza għall-kummenti tagħha permezz tal-ittra tal-31 ta' Mejju 2012. Permezz tal-ittra tat-13 ta' Ġunju 2012, Franza indikat li ma kellha l-ebda kumment.

(16) Permezz tal-ittra tas-26 ta' April 2012 il-Kummissjoni talbet lill-awtoritajiet Franċiżi aktar informazzjoni. L-awtoritajiet Franċiżi bagħtu t-tweġiba tagħhom permezz tal-ittra tal-10 ta' Mejju 2012.

(17) Permezz tal-ittra tal-10 ta' April 2013, Ryanair bagħtet lill-Kummissjoni żewġ noti mfassla mill-kumpanija Oxera u analiżi mwettqa mill-Professur Damien P. McLoughlin. Permezz tal-ittra tat-3 ta' Mejju 2013, il-Kummissjoni bagħtet dawn id-dokumenti lill-awtoritajiet Franċiżi għall-kummenti. Permezz tal-ittra tas-7 ta' Ġunju 2013, Franza indikat li ma kellha l-ebda kumment.

([4]) Fl-14 ta' April 2008, il-Kummissjoni talbet verżjoni mhux kunfidenzjali tal-kummenti tagħha lis-CCIPB. Fis-16 ta' April 2008, is-CCIPB ikkonfermat li l-kummenti tagħha ma kienx fihom dejta kunfidenzjali li ma tistax tiġi kkomunikata lill-awtoritajiet Franċiżi.

([5]) Fl-10 ta' April 2008, il-Kummissjoni talbet verżjoni mhux kunfidenzjali tal-kummenti tagħha lill-kumpanija AMS. Fid-19 ta' Mejju 2008, il-kumpanija AMS bagħtet lill-Kummssjoni l-verżjoni mhux kunfidenzjali tal-kummenti tagħha.

([6]) Permezz tal-ittra tat-13 ta' Marzu 2008, Air France talbet estensjoni tal-iskadenza għall-bgħit tal-kummenti dwar id-deċiżjoni tat-28 ta' Novembru 2007, skadenza li l-Kummissjoni approvat fis-17 ta' Marzu 2008.

([7]) ĠU C 96, 31.3.2012, p. 22.

([8]) Fl-14 ta' Mejju 2012, is-CCIPB ikkonfermat li dawn il-kummenti ma kinux jinkludu dejta kunfidenzjali li ma tistax tiġi kkomunikata lill-awtoritajiet Franċiżi.

([9]) Fl-1 ta' Mejju 2012, il-kumpanija AMS bagħtet lill-Kummissjoni l-verżjoni mhux kunfidenzjali tal-kummenti tagħha.

([10]) Ryanair ikkonfermat li dawn il-kummenti ma kienx fihom dejta kunfidenzjali.

(18) Permezz tal-ittra tal-14 ta' Novembru 2013, il-Kummissjoni talbet aktar informazzjoni mingħand Franza.

(19) Permezz tal-ittra tas-16 ta' Diċembru 2013 il-Kummissjoni bagħtet ir-rapport tal-konsulent lill-awtoritajiet Franċiżi għall-kummenti. Franza ma bagħtet l-ebda kumment sal-iskadenza mogħtija.

(20) Fid-19 ta' Diċembru 2013, Franza talbet estensjoni tal-iskadenza li kienet ingħatatilha sabiex twieġeb għat-talba ta' informazzjoni tal-14 ta' Novembru 2013. Il-Kummissjoni aċċettat li l-iskadenza tiġi estiża sat-23 ta' Jannar 2014. Billi ma rċeviet l-ebda tweġiba f'din l-iskadenza, il-Kummissjoni bagħtet tfakkira lil Franza permezz tal-ittra tal-24 ta' Jannar 2014, waqt li stabbilixxiet estensjoni addizzjonali ta' għaxart ijiem ta' xogħol. Franza wieġbet permezz tal-ittra tas-6 ta' Frar 2014.

(21) Il-Kummissjoni rċeviet kummenti mingħand Ryanair fl-20 ta' Diċembru 2013, fis-17 ta' Jannar 2014 u fil-31 ta' Jannar 2014. Dawn il-kummenti addizzjonali ntbagħtu permezz ta' ittra lil Franza fid-9 ta' Jannar 2014, fit-23 ta' Jannar 2014 u fl-4 ta' Frar 2014 rispettivament. Franza, fl-ittri tagħha tad-29 ta' Jannar 2014, tat-3 ta' Frar 2014 u tal-21 ta' Mejju 2014, għarrfet lill-Kummissjoni li ma kellha l-ebda kumment x'tagħmel.

(22) Fl-24 ta' Frar, fit-13 ta' Marzu u fid-19 ta' Marzu 2014, wara l-adozzjoni tal-Linji Gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru ([11]) (minn hawn 'il quddiem "il-Linji Gwida l-ġodda"), il-Kummissjoni stiednet lil Franza u lill-partijiet interessati jagħmlu l-kummenti tagħhom dwar l-applikazzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda għal dan il-każ. Fid-19 ta' Marzu 2014, Franza bagħtet xi kummenti.

(23) Barra minn hekk, fil-15 ta' April 2014, ġie ppubblikat avviż f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([12]), li fih l-Istati Membri u l-partijiet interessati ġew mistiedna jippreżentaw il-kummenti tagħhom, inkluż għal dan il-każ, fid-dawl tad-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida l-ġodda. Il-kumpanija Air France, l-organizzazzjoni nongovernattiva Transport & Environment, u s-CCIPB, bagħtu l-kummenti sal-iskadenza mogħtija. Permezz tal-ittra tat-28 ta' Mejju 2014, il-Kummissjoni bagħtet dawn il-kummenti lill-awtoritajiet Franċiżi. Fl-ittra tagħha tas-6 ta' Ġunju 2014 Franza għarrfet lill-Kummissjoni li ma kellha l-ebda kumment x'tagħmel.

(24) Bl-ittra tas-27 ta' Frar 2014, il-Kummissjoni talbet aktar informazzjoni mingħand Franza. Fis-17 ta' Marzu 2014, Franza talbet estensjoni tal-iskadenza li ngħatat sabiex twieġeb għat-talba ta' informazzjoni tas-27 ta' Frar 2014. Il-Kummissjoni aċċettat li testendi l-iskadenza sas-27 ta' April 2014. Franza wieġbet permezz tal-ittra tal-25 ta' April 2014 ([13]).

(25) Bl-ittra tas-16 ta' Mejju 2014, il-Kummissjoni talbet aktar informazzjoni mingħand Franza. Franza wieġbet permezz tal-ittra tas-6 ta' Ġunju 2014.

2. TAGĦRIF ĠENERALI RIGWARD L-AJRUPORT

(26) Kif indikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ tal-proċedura ta' investigazzjoni formali, l-ajruport Pau-Pyrénées (minn hawn 'il quddiem, "l-ajruport ta' Pau") jinsab fid-dipartiment tal-Pyrénées-Atlantiques, fir-Reġjun ta' Aquitaine.

(27) Għall-bidu dan l-ajruport kien proprjetà tal-Istat, li kien fda l-operat tiegħu lis-CCIPB permezz ta' konċessjoni ta' użu pubbliku stabbilita sal-31 ta' Diċembru 2015 permezz ta' digriet interministerjali tat-12 ta' Marzu 1965 (minn hawn 'il quddiem "id-Digriet tal-1965"), li miegħu hemm mehmużin l-ispeċifikazzjonijiet li jistabbilixxu l-obbligi rispettivi tal-Istat u tas-CCIPB. Id-digriet interministerjali u l-ispeċifikazzjonijiet tal-konċessjoni ġew immodifikati permezz ta' erba' emendi suċċessivi.

(28) Is-CCIPB tagħmel parti min-netwerk tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija. Fi Franza, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma istituzzjonijiet amministrattivi pubbliċi. B'mod ġenerali, kamra tal-kummerċ u tal-industrija tirrappreżenta l-interessi ġenerali tal-kummerċ, tal-industrija u tas-servizzi tad-distrett tagħha. Il-missjonijiet u l-prerogattivi tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma stabbiliti bil-liġi u huma soġġetti għas-superviżjoni amministrattiva u finanzjarja tal-Istat, permezz tal-intermedjarji tal-Ministru tal-Finanzi u tal-Faċilitajiet u ta' dak tal-Ippjanar u l-Amministrazzjoni Territorjali, b'kull wieħed jaġixxi fil-qasam tal-kompetenza tiegħu. Skont l-Artikolu R 712-2 tal-Kodiċi tal-Kummerċ, "*Is-superviżjoni tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija tar-Reġjun u tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija territorjali ssir mill-prefett tar-reġjun, megħjun mill-entità reġjonali responsabbli mill-finanzi pubbliċi*". L-awtorità ta' superviżjoni għandha għalhekk tkun konxja minn ċerti kategoriji ta' deċiżjonijiet importanti stabbiliti mir-regolament (dwar pereżempju l-baġit, is-self, l-għoti ta' garanziji lil partijiet terzi, it-trasferimenti, l-akkwist jew l-estensjoni ta' parteċipazzjonijiet finanzjarji f'kumpaniji ċivili jew kummerċjali, eċċ.). Dawn l-atti ma jistgħux isiru jekk l-ewwel ma jkunux indirizzati lill-awtorità ta' superviżjoni, li għandha d-dritt toġġezzjona għalihom. Il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma mmexxija minn assemblea eletta minn fost ir-rappreżentanti tal-kumpaniji fil-kostitwenza tagħhom.

([11]) ĠU C 99, 4.4.2014, p. 3.
([12]) ĠU C 113, 15.4.2014, p. 30.
([13]) B'din l-ittra, Franza bagħtet ukoll nota tas-CCIPB, filwaqt li indikat li l-awtoritajiet Franċiżi ma kinux jaqblu mal-evalwazzjoni li kien fiha. Fi kwalunkwe każ, din in-nota essenzjalment ittenni kummenti li diġà kienu ntbagħtu mis-CCIPB direttament lill-Kummissjoni.

(29) Il-ġestjoni tal-ajruport ta' Pau hija soġġetta għal kontabbiltà speċifika, separata mill-kontabbiltà ġenerali tas-CCIPB.

(30) Fl-1 ta' Jannar 2007, bħala parti mill-implimentazzjoni tal-Artikolu 28 tal-Liġi 2004-809 tat-13 ta' Awwissu 2004 dwar il-libertajiet u r-responsabbiltajiet lokali, l-Istat għadda l-proprjetà tal-ajruport lil grupp ta' awtoritajiet lokali, l-assoċjazzjoni konġunta tal-ajruport Pau-Pyrénées (minn hawn 'il quddiem, l-"assoċjazzjoni konġunta"), li tagħha huma membri l-Kunsill Reġjonali tal-Aquitaine, il-Kunsill Ġenerali tal-Pyrénées-Atlantiques, il-Komunità ta' agglomerazzjoni ta' Pau Porte des Pyrénées u 14-il komunità ta' komuni. Għal dan il-għan ġie konkluż ftehim bejn l-Istat u l-assoċjazzjoni konġunta, li daħal fis-seħħ fl-1 ta' Marzu 2007. Dan il-ftehim ġie emendat permezz ta' klawżola addizzjonali tat-12 ta' Awwissu 2009.

(31) Issa li saret proprjetarja tal-ajruport, l-assoċjazzjoni konġunta ħadet post l-Istat bħala l-awtorità ta' konċessjoni. B'applikazzjoni tad-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 28-VI-2° tal-liġi msemmija qabel it-13 ta' Awwissu 2004, hija ħadet f'idejha l-kuntratti preċedenti u fosthom il-kuntratt ta' konċessjoni konkluż mas-CCIPB. Għaldaqstant is-CCIPB baqgħet l-operatur tal-ajruport qabel u wara t-trasferiment tal-proprjetà lill-assoċjazzjoni konġunta.

(32) L-ajruport jilqa' fih kemm ajruplani ċivili kif ukoll dawk militari. It-tabella li ġejja tindika t-total ta' passiġġieri li waslu u telqu mill-ajruport matul il-perjodu tal-2000-2013.

Tabella 1

It-traffiku tal-ajruport ta' Pau (għadd ta' passiġġieri) matul il-perjodu tal-2000-2013

Sena	Total
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Sors: dejta pprovduta minn Franza u mis-sit tal-Internet tas-CCIPB

(33) L-attività ta' Ryanair fl-ajruport ta' Pau bdiet f'April 2003. Matul il-perjodu tal-investigazzjoni (mill-2003 sal-2011), Ryanair għamlet titjiriet lejn Londra, Charleroi, Bristol u Beauvais.

(34) Fl-2010, it-titjiriet li għamlet Ryanair ġarrew madwar 16 % tal-passiġġieri tal-ajruport. Ryanair waqqfet it-titjiriet tagħha fuq Pau wara li ntemmu l-impenji kuntrattwali tagħha mal-ajruport, fl-1 ta' April 2011.

(35) Minbarra Ryanair, il-kumpanija kummerċjali ewlenija li tuża l-ajruport ta' Pau hija Air France. Din topera l-parti l-kbira tat-titjiriet tagħha minn Pau u tirrappreżenta l-parti l-kbira tat-traffiku ta' dan l-ajruport (madwar 80 % tal-passiġġieri).

(36) Kumpaniji tal-ajru oħrajn għamlu użu mill-ajruport fil-perjodu tal-investigazzjoni, b'mod partikolari Transavia CV (minn hawn 'il quddiem "Transavia"), sussidjarja tal-grupp Air France KLM.

3. IL-MIŻURI SOĠĠETTI GĦAD-DEĊIŻJONI TAL-FTUĦ TA' PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI U R-RAPPORT TAL-KONSULENT

(37) Il-miżuri li kienu soġġetti għad-deċiżjoni tal-ftuħ ta' proċedura ta' investigazzjoni formali kienu jikkonċernaw b'mod partikolari l-operat tar-rotta bejn l-ajruporti ta' Pau u ta' Londra, Stansted. Minn naħa kien hemm il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni konkluż mis-CCIPB ma' AMS fl-2005 u, min-naħa l-oħra, il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż mis-CCIPB ma' Ryanair fl-istess data. Iż-żewġ kuntratti msemmija (minn hawn 'il quddiem "il-kuntratti tal-2005") ġew iffirmati fit-30 ta' Ġunju 2005 u konklużi għal perjodu ta' ħames snin, bil-possibbiltà li jiġġeddu għal ħames snin oħra.

3.1. *IL-KUNTRATTI TAL-2005 KONKLUŻI MA' AMS U RYANAIR*

3.1.1. IL-KUNTRATT TA' SERVIZZI TA' PROMOZZJONI KONKLUŻ MA' AMS GĦAR-ROTTA PAU – LONDRA, STANSTED

(38) AMS hija sussidjarja ta' Ryanair li għandha liċenzja esklussiva biex toffri servizzi ta' promozzjoni fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair www.ryanair.com. Il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni fuq l-Internet konkluż ma' AMS (minn hawn 'il quddiem, "il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-2005"), innotifikat minn Franza jgħid: "*dan il-kuntratt huwa bbażat fuq l-impenn ta' Ryanair li topera kuljum linja bejn Pau u Londra (Stansted)*" (l-Artikolu 1). Il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni għandu l-għan li "*jiddetermina l-kundizzjonijiet li fihom Airport Marketing Services għandha tipprovdi lis-CCIPB servizzi ta' promozzjoni speċifiċi maħsuba sabiex jippromwovu d-diversi attrazzjonijiet turistiċi u ta' negozju tar-reġjun ta' Pau u ta' Béarn*" u jgħid li "*l-għodda ewlenija li għandha tintuża biex jitwasslu s-servizzi ta' promozzjoni skont dan il-ftehim hija s-sit tal-Internet http://www.ryanair.com li permezz tiegħu jintlaħqu b'mod dirett passiġġieri potenzjali tal-kumpanija tal-ajru bi prezz baxx Ryanair.*" (l-Artikolu 1.1).

(39) Il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni tal-2005 jiddefinixxi l-modi li bih AMS għandha twettaq ċerti servizzi ta' reklamar fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair ([14]). Dawn is-servizzi kollha huma bbażati fuq:

— "*spazju xieraq fuq il-paġna tad-destinazzjoni ta' Pau fuq is-sit http://www.ryanair.com għal ħames (5) paragrafi ta' 150 kelma fit-taqsima 'Airport marketing Services Top Five Things To Do' (ħames affarijiet li m'għandekx titlef f'Pau) (prezz għal paragrafu fis-sena skont l-iskeda tat-tariffi: EUR 20 000)*";

— "*spazju xieraq fl-istrixxa fuq il-lemin tal-paġna tad-destinazzjoni ta' Pau fuq is-sit http://www.ryanair.com fejn titqiegħed ħolqa (1) lejn is-sit tal-Internet indikat mis-CCIPB (prezz għal ħolqa fis-sena skont l-iskeda tat-tariffi: EUR 15 000*";

— "*spazju xieraq fit-taqsima 'Top Five Things To Do' tal-paġna tad-destinazzjoni ta' Pau fuq is-sit http://www.ryanair.comgħal seba' (7) links lejn is-siti elettroniċi indikati mis-CCIPB (prezz għal link fis-sena skont l-iskeda tat-tariffi: EUR 10 000)*";

— "*45 (ħamsa u erbgħin) jum fis-sena ta' preżenza ta' ħolqa lejn is-sit tal-Internet indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija bil-lingwa Ingliża tas-sit http://www.ryanair.com (prezz kuljum skont l-iskeda tat-tariffi: EUR 6 000) (l-Artikolu 3)*".

(40) Fuq il-bażi ta' dan il-kuntratt, is-CCIPB intrabtet li tħallas EUR 437 000 fis-sena lil AMS kull sena għal kemm idum il-kuntratt.

3.1.2. IL-KUNTRATT TA' SERVIZZI FL-AJRUPORT KONKLUŻ MA' RYANAIR GĦAR-ROTTA PAU–LONDRA STANSTED

(41) Il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport (minn hawn 'il quddiem, "il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005") konkluż ma' Ryanair jiddefinixxi l-modi ta' tqegħid għad-dispożizzjoni tal-infrastrutturi tal-ajruport ta' Pau għat-trasportatur, b'mod partikolari f'dak li jirrigwarda s-servizzi ta' groundhandling fl-ajruport u l-forniment ta' postijiet privati. Dan il-kuntratt jirrigwarda r-rotta bejn Stansted Londra u Pau, imnedija f'April 2003. Jieħu post il-kuntratt inizjali konkluż fit-28 ta' Jannar 2003, annullat mill-Qorti amministrattiva ta' Pau fit-3 ta' Mejju 2005.

(42) L-għan ta' dan il-kuntratt huwa li "*jiġu ddeterminati kemm il-kundizzjonijiet operazzjonali kif ukoll dawk finanzjarji li bihom Ryanair tintrabat li topera u tipprovdi titjiriet kummerċjali internazzjonali minn u lejn l-ajruport. Barra minn hekk, il-[…] kuntratt jiddefinixxi l-kundizzjonijiet tal-inżul, tal-assistenza u tas-servizzi l-oħrajn offruti lil Ryanair mill-Ajruport*" (l-Artikoli 1.1 u 1.2).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) Skont l-Artikolu 4 tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005, Ryanair għandha tipprovdi servizzi tal-ajru regolari u kuljum fuq ir-rotta Londra–Pau u tħallas lill-ajruport l-imposti speċifikati fl-Artikoli 7.1 (imposti tal-avjazzjoni rregolati) u 7.2 (imposti tal-avjazzjoni mhux irregolati).

3.2. *IR-RAPPORT TAL-KONSULENT*

(44) Fir-rapport tiegħu, il-konsulent investiga b'mod partikolari n-natura tas-servizzi ta' promozzjoni u d-dettalji tas-servizzi fl-ajruport li kienu s-suġġett tal-kuntratti konklużi mis-CCIPB ma' kumpaniji tal-ajru, fosthom il-kuntratti tal-2005 li hija kkonkludiet ma' Ryanair u ma' AMS ([15]).

3.2.1. IL-KUNTRATTI TA' SERVIZZI TA' PROMOZZJONI KONKLUŻI MA' RYANAIR U MA' AMS

(45) Il-konsulent ġabar fil-qosor il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni kollha tal-ajruport ta' Pau li ġew iffirmati mis-CCIPB ma' Ryanair u ma' AMS bejn l-2003 u l-2008, li minnhom il-kuntratti tal-2005 bisskienu soġġetti għad-deċiżjoni tal-ftuħ.

(46) B'mod partikolari, il-konsulent:

— iċċekkja jekk it-tariffi definiti fil-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni kinux konsistenti mat-tariffi li tqiegħdu onlajn fuq is-sit ta' AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Skont il-konsulent, it-tariffi definiti fuq is-sit ta' AMS huma konsistenti mat-tariffi stabbiliti fil-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-2005;

— analizza l-korrelazzjoni tal-ammonti mitluba minn AMS mal-livell ta' attività ta' Ryanair f'Pau. Skont il-konsulent, it-tariffi tas-servizzi ta' promozzjoni jidhru li jsegwu x-xejriet tal-għadd ta' titjiriet magħmula;

— qabbel is-servizzi pprovduti minn AMS lis-CCIPB ma' servizzi ta' promozzjoni oħrajn fuq l-Internet, li s-soltu jkunu offruti b'termini simili.

(47) Il-konsulent xeħet dubji fuq l-interess tas-CCIPB li tiffirma kuntratt għax-xiri ta' tali servizzi ta' promozzjoni, għar-raġunijiet li ġejjin. L-ewwel nett, is-sit ta' Ryanair huwa essenzjalment sit ta' bejgħ ta' biljetti u mhux sit ġenerali ta' bejgħ ta' vjaġġi. Għalhekk, skont il-konsulent, is-sit ta' Ryanair jidher li jixbah aktar lis-siti ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn li ġeneralment jospitaw biss ftit reklamar bi flus u li fuqhom l-ajruporti ma jirreklamawx. It-tieni, il-konsulent josserva li l-ajruporti ma jistgħux jitqabblu mal-promoturi potenzjali l-oħrajn fuq is-siti tal-kumpaniji tal-ajru bħal Ryanair, peress li s-servizzi pprovduti mill-ajruport lill-passiġġieri ta' Ryanair ma jistgħux ikunu separati mis-servizzi ta' Ryanair infisha, għall-kuntrarju tas-servizzi anċillari bħall-akkomodazzjoni jew il-kiri ta' karozzi. Fl-aħħar nett, b'mod ġenerali, il-konsulent jixħet dubju fuq il-loġika tal-imġiba ta' ajruporti li jonfqu flushom fuq kumpaniji tal-ajru biex jattiraw klijenti fuq it-titjiriet minn u lejn l-ajruport, meta dawn il-passiġġieri addizzjonali jkunu ta' vantaġġ dirett għall-imsemmija kumpaniji tal-ajru.

(48) Għal dawn ir-raġunijiet, il-konsulent jikkonkludi li ftit li xejn hemm interess kummerċjali għal ajruport li jirreklama fuq is-sit ta' Ryanair.

(49) Min-naħa l-oħra, skont il-konsulent, jekk wieħed jassumi li jeżisti tali interess, dan ma jitkejjilx la mill-ajruport u lanqas minn Ryanair. Il-konsulent josserva wkoll li l-informazzjoni tal-promozzjoni li tidher fuq is-sit ta' Ryanair hija pjuttost qasira u ftit li xejn elaborata, u li kieku r-reklam tqies effikaċi (kemm mill-ajruport kif ukoll minn Ryanair), kien isir investiment biex jitjiebu l-kwalità u d-dehra tiegħu. Minn dan, il-konsulent jikkonkludi li l-valur kummerċjali tas-servizzi ta' promozzjoni ma kienx ta' importanza kruċjali għaż-żewġ partijiet għall-kuntratt.

(50) Għall-kuntrarju, fil-fehma tal-konsulent, ir-reġjun tad-destinazzjoni jista' effettivament igawdi mis-servizzi ta' reklamar li jħeġġeġ lill-klijenti ta' Ryanair biex iqattgħu aktar żmien hemmhekk jew biex jonfqu aktar ladarba jkunu hemm. Madankollu, il-konsulent iqis li billi l-kuntratt ġie ffirmat bejn is-CCIPB u Ryanair jew is-sussidjarja tagħha, il-vantaġġi potenzjali li minnhom jista' jgawdi r-reġjun għandhom ikunu esklużi mill-analiżi tal-kuntratt.

(51) Skont il-konsulent, id-diskrepanza bejn in-natura ferm volatili tas-suq tal-promozzjoni onlajn u l-iskeda ta' tariffi stabbilita minn AMS twassal ukoll biex wieħed jistaqsi x'inhu fil-verità l-iskop reali ta' din il-kumpanija. Skont Ryanair, il-ftehim ma' AMS huwa fakultattiv u l-operaturi tal-ajruporti ma kinux jiffirmawh kieku ma kellux valur kummerċjali. Madankollu l-konsulent huwa dubjuż dwar il-pressjoni li setgħet għamlet Ryanair waqt in-negozjati mal-ajruport b'rabta mal-operat tar-rotot tal-ajru, l-aktar meta diversi ajruporti fl-inħawi (pereżempju Tarbes u Biarritz lejn Pau) kienu f'kompetizzjoni biex jilqgħu lil Ryanair.

([15]) Fir-rapport tiegħu, il-konsulent eżamina d-diversi kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni konlużi bejn is-CCIPB u Ryanair u AMS u l-kuntratt konkluż ma' Transavia matul il-perjodu ta' bejn l-2002 u l-2008, il-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport konklużi bejn l-2002 u l-2005, ir-riżultati finanzjarji tal-ajruport bejn l-2002 u l-2007 u l-impatt tar-rotta Pau-Londra Stansted operata minn Ryanair fuq il-kontijiet tal-ajruport bejn l-2003 u l-2008. Għaldaqstant, dan ir-rapport għandu ambitu usa' minn dak tad-deċiżjoni tal-ftuħ.

(52) Skont il-konsulent, jirriżulta minn dawn il-fatti kollha li l-istrateġija ta' Ryanair sottostanti għall-konklużjoni tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni hija li tikseb sussidju mill-ajruport biex tkun tista' żżomm il-prezzijiet tagħha baxxi.

3.2.2. IL-KUNTRATTI TA' SERVIZZI TA' PROMOZZJONI KONKLUŻI MA' TRANSAVIA

(53) Il-konsulent investiga wkoll kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż bejn is-CCIPB u l-kumpanija tal-ajru Transavia fl-2006. Dan il-kuntratt ma kienx inkluż fid-deċiżjoni tal-ftuħ.

3.2.3. IL-KUNTRATTI TA' SERVIZZI FL-AJRUPORT

(54) Imbagħad il-konsulent analizza diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport iffirmati bejn is-CCIPB u d-diversi kumpaniji tal-ajru (jiġifieri Ryanair, Air France u Transavia) matul il-perjodu ta' bejn l-2003 u l-2005.

(55) Skont il-konsulent, il-prezzijiet tas-servizzi fl-ajruport jevolvu b'dan il-mod: il-prezz tal-imposti regolati (imposta għad-dwal tar-runway, imposta għall-inżul, imposta għall-parkeġġar u l-imposta għall-passiġġieri) jirriżulta minn skeda ta' tariffi applikabbli għall-kumpaniji tal-ajru kollha. It-tariffa applikabbli għal kull imposta hija aġġornata kull sena permezz ta' rata bbażata fuq in-negozjati fil-kumitat ta' konsulenza ekonomika tal-ajruport. Għalhekk, skont il-konsulent, ma jistax ikun hemm differenza fit-tariffi stabbiliti għas-servizzi rregolati bejn il-kumpaniji tal-ajru.

(56) Skont il-konsulent, il-prezz tal-imposti mhux regolati (servizzi ta' assistenza fl-ajruport) ivajra skont il-kumpaniji tal-ajru u joħroġ min-negozjati kummerċjali bilaterali.

(57) Il-konsulent qabbel is-servizzi mhux irregolati fatturati lil Ryanair mal-istess servizzi fatturati lill-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn (Air France u Transavia). Dan it-tqabbil huwa bbażat kemm fuq it-tip ta' servizz kif ukoll fuq il-prezz applikat.

(58) Il-konsulent innota li s-servizzi ta' assistenza previsti fil-kuntratti ta' dawn iż-żewġ kumpaniji jidhru li huma rrispettati sew, u li fil-fatt teżisti differenza vera bejn it-tip ta' servizzi pprovduti lid-diversi kumpaniji. Fil-fatt il-kumpanija Air France tgawdi minn sensiela ta' servizzi aktar kompluta. Barra minn hekk, Ryanair tgawdi wkoll minn rata fissa inqas (iżda għal attività akbar) meta mqabbla ma' Transavia.

(59) Madankollu, skont il-konsulent, li qabbel it-tariffi applikati b'rata fissa lil Ryanair u lil Transavia u t-tariffa applikata għal Air France għal servizzi simili, b'servizz komuni paragunabbli, Ryanair tgawdi minn tariffa inqas (EUR […] (*)) minn dik applikata għal Air France (EUR […]) jew Transavia (EUR […]). Il-prezz imħallas huwa bejn wieħed u ieħor […]% ta' dak imħallas mill-kumpaniji l-oħrajn.

(60) Skont Franza, it-tqabbil tas-servizzi fl-ajruport – servizzi mhux irregolati – li għamel il-konsulent ma jiġborx b'mod korrett ir-riżultati tad-diversi negozjati mwettqa mis-CCIPB. Franza ssemmi xi ftit eżempji li jiġġustifikaw dawn it-tariffi, b'mod partikolari meta Ryanair ma tgawdix minn ċerti servizzi offruti lil Air France.

4. IL-MIŻURI SOĠĠETTI GĦAD-DEĊIŻJONI TAL-ESTENSJONI TAL-PROĊEDURA

(61) Il-Kummissjoni kkunsidrat li kellha testendi l-proċedura ta' investigazzjoni formali u teżamina l-kuntratti kollha konklużi mis-CCIPB ma' AMS u Ryanair matul il-perjodu kollu li matulu Ryanair wettqet l-attività tagħha fl-ajruport ta' Pau (mill-2003 sal-2011) sabiex tiddetermina jekk il-kuntratti li s-CCIPB ikkonkludiet ma' Ryanair u ma' AMS kinux jinkludu għajnuna mill-Istat.

(62) Il-Kummissjoni ddeċidiet ukoll li testendi l-proċedura ta' investigazzjoni formali għall-kuntratt li s-CCIPB iffirmat mal-kumpanija tal-ajru Transavia fit-23 ta' Jannar 2006, kif ukoll għal diversi kontribuzzjonijiet finanzjarji magħmula minn entitajiet pubbliċi favur l-ajruport matul il-perjodu investigat u li lista tagħhom ġiet mgħoddija lill-Kummissjoni minn Franza permezz tal-ittra tat-30 ta' Mejju 2011.

(63) Dettalji ta' dawn il-miżuri huma mogħtija hawn taħt, fis-sezzjonijiet 4.1 sa 4.3.

(*) Informazzjoni kunfidenzjali

4.1. *IL-KUNTRATTI KONKLUŻI BEJN IS-CCIPB U RYANAIR U AMS*

(64) Id-deċiżjoni tal-estensjoni tal-proċedura tkopri diversi kuntratti konklużi mis-CCIPB mal-kumpaniji Ryanair u AMS bejn l-2003 u l-2011.

4.1.1. IL-KUNTRATT TAT-28 TA' JANNAR 2003

(65) Il-kuntratt iffirmat fit-28 ta' Jannar 2003 ġie konkluż bejn is-CCIPB u Ryanair direttament (u mhux mal-kumpanija AMS). Dan il-kuntratt jinkludi dispożizzjonijiet dwar is-servizzi fl-ajruport u s-servizzi tal-promozzjoni.

(66) L-Artikolu 2 tal-kuntratt isemmi l-obbligi ta' Ryanair fir-rigward tas-CCIPB kif ukoll l-ammont ta' imposti tal-ajruport. L-Artikolu 3 tal-kuntratt jispeċifika l-obbligi tas-CCIPB u jindika b'mod partikolari li din għandha, a spejjeż tagħha, fit-termini li ġejjin:

(a) "tipprovdi jew tara li jkunu pprovduti s-servizzi tat-terminali/tal-infrastrutturi tal-ajruport għas-servizz deskritti f'aktar dettall fl-Anness A mehmuż;

(b) twettaq il-funzjonijiet deskritti f'aktar dettall fl-Anness B mehmuż fil-qasam tar-relazzjonijiet pubbliċi u tal-kummerċjalizzazzjoni;

(c) tħallas lil Ryanair is-somma f'daqqa ta' tmenin elf euro (EUR 80 000) għat-tnedija ta' din ir-rotta l-ġdida wara l-iffirmar tal-kuntratt;

(d) minħabba r-reklamar li minnu gawda l-ajruport ta' Pau permezz tal-links tal-Internet ipprovduti lis-CCIPB fuq is-sit web ta' Ryanair, għar-reklamar fil-midja stampata għall-prezzijiet baxxi mogħtija minn u lejn l-ajruport ta' Pau u permezz ta' mezzi oħrajn bħar-reklamar fuq ir-radju, it-televiżjoni u barra, magħżulin minn Ryanair, tħallas lil Ryanair is-somma ta' ħdax-il euro (EUR 11) għal kull passiġġier mat-tluq mill-ajruport ta' Pau fuq is-servizzi, kull xahar bl-arretrati u/jew bi tnaqqis mill-ħlasijiet dovuti minn Ryanair lis-CCIPB skont id-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 2(b), aktar 'il fuq, bil-limitu massimu jkun iffissat għal erba' mitt elf euro (EUR 400 000) fis-sena u skont ir-rotazzjoni ta' kuljum tas-servizzi;

(e) dan il-ftehim huwa validu biss għar-rotta bejn Pau u Londra fuq il-bażi minima ta' titjira kuljum u 364 jum fis-sena. Jekk ir-rotta Pau-Londra tiżviluppa b'mod li toffri diversi frekwenzi fil-ġurnata, is-CCIPB ma tħallas l-ebda suppliment. Jekk, bi qbil reċiproku, jinfetħu rotot oħrajn lejn il-Ġermanja, il-Belġju, l-Irlanda jew l-Italja, dan il-ftehim jiġġedded u l-istess ammont ta' tmenin elf euro (EUR 80 000), limitat għal massimu ta' erba' mitt elf euro (EUR 400 000) fis-sena kkalkolati abbażi ta' ħdax-il euro (EUR 11) għal kull passiġġier mat-tluq, jitħallas għat-tnedija tagħhom. Kull rotta ġdida tkun soġġetta għal ftehim ġdid jew għal emenda ta' dan il-ftehim …".

(67) L-Anness A għall-ftehim jipprovdi lista tas-servizzi ta' groundhandling u tas-servizzi assoċjati applikabbli għat-titjiriet magħmula minn Ryanair. L-Anness B jinkludi dispożizzjonijiet dwar il-funzjonijiet tar-relazzjonijiet pubbliċi, ta' bejgħ u ta' kummerċjalizzazzjoni tal-ajruport. Il-parti li tirrigwarda l-bejgħ u l-kummerċjalizzazzjoni tindika fost l-oħrajn:

"L-ajruport għandu jipprovdi lil Ryanair appoġġ u assistenza għall-missjonijiet tagħha ta' bejgħ perjodiku fiż-żona ta' attrazzjoni tal-ajruport, b'mod partikolari l-provvista bla ħlas ta' uffiċċju, linja tat-telefon u fax lit-tim ta' Ryanair. L-ajruport għandu janalizza l-possibbiltajiet ta' reklamar kollha (barra, gazzetti, televiżjoni, radju, eċċ.) fir-reġjun li huwa jqis ta' interess għal Ryanair …".

(68) Dan il-kuntratt ġie annullat mill-Qorti Amministrattiva ta' Pau fit-3 ta' Mejju 2005 ([16]) għar-raġunijiet li ġejjin:

"l-iżbilanċ […] żvelat bejn l-impenji reċiproċi tal-partijiet għall-ftehim, minħabba l-ambigwità tal-obbligi ta' Ryanair Limited fir-rigward tal-attivitajiet ta' promozzjoni turistika barra l-belt ta' Pau u minħabba li lanqas rimborż anki parzjali tal-ammonti mħallsa ma huwa previst f'każ li ma jintlaħqux l-għanijiet proposti, iwassal biex id-deċiżjoni kkontestata titqies bħala għajnuna finanzjarja favur il-kumpanija Ryanair Limited".

"id-deċiżjoni kkontestata, li tapprova l-ftehim li jistabbilixxi għajnuna finanzjarja favur il-kumpanija Ryanair Limited, fin-nuqqas ta' notifika minn qabel tal-imsemmija deċiżjoni lill-Kummissjoni tal-Komunitajiet Ewropej, hija illegali u għandha tiġi annullata".

([16]) Il-Qorti Amministrattiva ta' Pau, it-3 ta' Mejju 2005, *Air Méditerranée*. Is-sentenza tal-Qorti Amministrattiva ta' Pau hija r-riżultat ta' lment imressaq f'Settembru 2003 minn Air Méditerranée, kumpanija tal-ajru charter li topera fuq l-ajruport ta' Tarbes, qrib dak ta' Pau. Air Méditerranée ħassitha aggravata għaliex hija nnutat kompetizzjoni żleali kontra r-rotot tagħha bejn Londra u l-Lbiċ ta' Franza.

(69) Il-Qorti Amministrattiva ta' Pau fakkret fis-sentenza tagħha tat-3 ta' Mejju 2005 li s-CCIPB, li tmexxi l-ajruport ta' Pau, kienet intrabtet li tħallas lil Ryanair EUR 80 000 "mingħajr kontroparti" għall-ftuħ tar-rotta tagħha ta' Londra Stansted-Pau fl-2003. Is-CCIPB kienet intrabtet ukoll li tħallas EUR 11 għal kull passiġġier lil Ryanair, sa limitu massimu annwali ta' EUR 400 000, "bħala kontroparti ta' azzjonijiet maħsuba biex jivvalorizzaw lill-belt ta' Pau". Il-Qorti kkonkludiet għalhekk li l-ftehim kien *"għajnuna finanzjarja favur Ryanair"*.

(70) Għalhekk, dan il-kuntratt tal-2003 kien sostitwit miż-żewġ kuntratti tal-2005 li kienu s-suġġett tad-deċiżjoni tal-ftuħ tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

4.1.2. IL-KUNTRATTI TAL-2005 ([17])

(71) Il-kuntratti tal-2005 kienu s-suġġett ta' investigazzjoni mix-Chambre régionale des comptes (Kamra Reġjonali tal-Awdituri) ta' Aquitaine (minn hawn 'il quddiem "is-CRC").

(72) Ir-rapport tal-kummenti finali tas-CRC dwar is-CCIPB kien diskuss fid-19 ta' Ottubru 2006 u jirrigwarda s-snin finanzjarji 2001 u dawk sussegwenti. Parti minn dan ir-rapport jirrigwarda *"l-għajnuna mogħtija lil kumpanija tal-ajru bi prezz baxx"* (il-Kapitolu 3 tar-rapport). Qabel dan ir-rapport is-CRC eżaminat il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjonipromozzjoni. Fir-rapport tagħha tal-kummenti finali, fost l-oħrajn is-CRC għamlet l-kummenti li ġejjin:

"is-CCI (…) irrikorriet, sabiex tevita l-effetti tad-deċiżjoni tal-qorti amministrattiva [li kkonkludiet li l-ftehim tal-2003 mal-kumpanija Ryanair kien joħloq għajnuna illegali mill-Istat], għal qafas legali ġdid."

"il-kumpanija AMS hija biss fergħa ta' Ryanair, immexxija minn żewġ uffiċjali eżekuttivi tal-kumpanija Ryanair."

"biex intennu r-raġunament użat mill-imħallef amministrattiv (il-Qorti Amministrattiva ta' Strasbourg, 24 ta' Lulju 2003, il-kumpanija Brit Air v *is-CCI ta' Strasbourg u tal-Bas-Rhin, is-CAA ta' Strasbourg, it-18 ta' Diċembru 2003, is-CCI ta' Strasbourg u tal-Bas-Rhin* v *il-kumpanija Brit Air), l-iżbilanċ bejn l-impenji tal-partijiet għall-ftehim huwa ċar. Ir-reklamar fuq is-sit Internet tagħha huwa wkoll ta' vantaġġ għall-kumpanija Ryanair u ma jistax jitqies bħala kontroparti diretta għall-impenji finanzjarji li ħadet il-Kamra Konsulari [is-CCIPB]"*.

(73) Skont ir-rapport tal-kummenti, jidher *"żbilanċ […] evidenti bejn l-impenji reċiproċi tal-partijiet għall-ftehim"*.

(74) Ir-rapport isemmi li s-CRC, minkejja l-argumenti ppreżentati mill-kumpanija AMS u minn Ryanair *"iżżomm il-pożizzjoni tagħha"*. Huwa jikkonkludi dan li ġej:

"Bla preġudizzju għad-diskrezzjoni tal-qorti kompetenti, hija tqis li dan il-ftehim ta' twettiq ta' servizzi fil-verità huwa għajnuna finanzjarja lil Ryanair u li hija illegali peress li din l-għajnuna ma ġietx innotifikata minn qabel lill-Kummissjoni."

(75) Ir-rapport jittratta wkoll l-effikaċja tal-għajnuna (il-Kapitolu 3.2) u l-effiċjenza tagħha (il-Kapitolu 3.3). Jgħid li l-effetti ekonomiċi tar-rotta tal-ajru Pau – Stansted Londra għar-reġjun ta' Béarn huma evidenti:

"L-objettiv ta' 50 000 passiġġier li jitlqu minn Londra li kien ġie stabbilit fl-2003 kien kważi ntlaħaq mit-tieni sena tal-operat. Skont studju mwettaq mis-CCI fl-2005 l-effetti ekonomiċi tar-rotta tal-ajru jammontaw għal kważi tmien miljun euro fis-sena. Ġie stabbilit kampjun rappreżentattiv tal-attivitajiet ekonomiċi marbuta mat-turiżmu biex jitkejlu dawn l-effetti. Madwar 700 professjonist minn Béarn ġew interrogati dwar is-sehem ta' klijenti Britanniċi fil-bejgħ tagħhom. Il-proporzjon tar-rotta tal-ajru fl-attendenza totali ta' turisti Ingliżi f'Béarn ġie vvalutat fuq il-bażi ta' stħarriġ fost il-passiġġieri u dejta tal-kumitat dipartimentali tat-turiżmu."

(76) F'dak li jirrigwarda l-effiċjenza tal-għajnuna, ir-rapport jgħid li *"il-kost globali għas-CCI fl-2004 għar-rotta tal-ajru, li tinkludi d-dħul iġġenerat minn din l-attività, huwa stmat għal kważi EUR 360 000"*.

(77) Is-CRC tiddubita kemm kien possibbli li s-CCIPB tikseb l-istess riżultati għall-iżvilupp ekonomiku ta' Béarn kieku tat inqas għajnuna finanzjarja lill-kumpanija tal-ajru Ryanair. F'dan il-kuntest ir-rapport jirreferi għall-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà stabbiliti fil-Linji Gwida Komunitarji dwar l-iffinanzjar tal-ajruporti u l-għajnuna mill-Istat tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali ([18]) tal-2005 (minn hawn 'il quddiem "il-Linji Gwida tal-2005"). F'dan ir-rigward, ir-rapport jikkonkludi li l-kundizzjonijiet mhumiex irrispettati.

([17]) Dawn il-kuntratti kienu diġà koperti mid-deċiżjoni tal-ftuħ, ara s-sezzjoni 3.1

([18]) ĠU C 312, 9.12.2005, p. 1

4.1.3. IL-KUNTRATTI KONKLUŻI BEJN L-AJRUPORT U RYANAIR U AMS WARA L-2005

(78) Skont l-awtoritajiet Franċiżi, id-diversi kuntratti jew emendi għall-kuntratti tal-2005 konklużi bejn is-CCIPB u Ryanair u AMS wara l-2005 huma dawn li ġejjin:

— Kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fil-25 ta' Settembru 2007 għal perjodu inizjali ta' ħames snin mid-data tal-iffirmar tiegħu, fejn iż-żewġ partijiet qablu *"li jiltaqgħu sabiex jiddiskutu l-issuktar tal-kooperazzjoni bejn is-CCIPB u AMS"* "mill-inqas sitt xhur qabel jiskadi l-perjodu inizjali". Din il-promozzjoni hija marbuta mal-operat ta' servizz Pau-Charleroi bi tliet titjiriet fil-ġimgħa f'sena sħiħa ta' operat. Bħala kontroparti għal link fuq l-Internet lejn is-sit indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Belġjana u Olandiża tas-sit Internet ta' Ryanair (www.ryanair.com), is-CCIPB tħallas lil AMS is-somma ta' EUR […] fis-sena. Ir-rotta nfetħet fit-30 ta' Ottubru 2007. Dan il-kuntratt ġie emendat bi skambju ta' korrispondenza fis-16 ta' Ġunju 2009 li żied l-isforz għall-promozzjoni għal EUR […] mill-1 ta' Jannar 2009 mingħajr tibdil fis-servizzi.

— Fil-25 ta' Settembru 2007 saret emenda għall-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tal-2005 fil-forma ta' ittra ta' aċċettazzjoni mis-CCIPB tal-applikazzjoni tal-kundizzjonijiet stipulati fil-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 għar-rotta Pau-Charleroi għal perjodu ta' ħames snin.

— Fis-17 ta' Marzu 2008 saret emenda għall-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tal-2005 fil-forma ta' ittra ta' aċċettazzjoni mis-CCIPB tal-applikazzjoni tal-kundizzjonijiet stipulati fil-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 għar-rotta Pau-Bristol għal perjodu ta' sena.

— Kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fil-31 ta' Marzu 2008 għall-perjodu ta' bejn is-16 ta' Mejju 2008 u t-13 ta' Settembru 2008, li fih iż-żewġ partijiet qablu *"li jiltaqgħu sabiex jiddiskutu l-issuktar tal-kooperazzjoni bejn is-CCIPB u AMS mill-inqas tliet xhur qabel ma jiskadi l-perjodu inizjali"*. L-attivitajiet ta' promozzjoni previsti f'dan il-kuntratt huma marbuta mal-impenn ta' Ryanair li topera rotta Pau-Bristol bi tliet titjiriet fil-ġimgħa matul l-istess perjodu. Bħala kontroparti għal link fuq l-Internet lejn is-sit indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Ingliża www.ryanair.com, għal tmint ijiem, is-CCIPB tħallas lil AMS is-somma ta' EUR […].

— Bid-deliberazzjoni tal-15 ta' Ġunju 2009, is-CCIPB awtorizzat lill-President tagħha jibdel l-ammont tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-2005 billi jillimitah għal EUR […] għas-sena 2009, b'konnessjoni mat-tnaqqis għal 211 tal-għadd ta' titjiriet ippjanati minn Ryanair fuq ir-rotta Pau-Londra.

— Fis-16 ta' Ġunju 2009 saret emenda għall-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tal-2005 fil-forma ta' ittra ta' aċċettazzjoni mis-CCIPB tal-applikazzjoni tal-kundizzjonijiet stipulati fil-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 għar-rotta Pau-Bristol għas-sajf tal-2009.

— Kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fis-16 ta' Ġunju 2009 għall-perjodu ta' bejn l-1 ta' April 2009 u l-24 ta' Ottubru 2009 li jista' jiġġedded soġġett għal ftehim tliet xhur qabel jiskadi. L-attivitajiet ta' promozzjoni previsti f'dan il-kuntratt huma marbuta mal-operar ta' servizz Pau-Bristol b'żewġ titjiriet fil-ġimgħa fuq programm ta' tbassir ta' 60 titjira tul l-istess perjodu. Bħala kontroparti għal link fuq l-Internet lejn is-sit indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Ingliża www.ryanair.com, għal disat ijiem, is-CCIPB tħallas lil AMS is-somma ta' EUR […]. Ir-rotta twaqqfet f'Ottubru tal-2009;

— Kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fit-28 ta' Jannar 2010 *"għal perjodu inizjali li jibda mid-data tal-iffirmar tiegħu u li jintemm sena wara d-data tat-tnedija tar-rotot"* u li jista' jiġi *"estiż għal perjodu addizzjonali ta' sena"*. L-attivitajiet ta' promozzjoni previsti f'dan il-kuntratt huma marbuta mas-servizz ta' Pau-Stansted Londra mit-30 ta' Marzu 2010 bi tliet titjiriet fil-ġimgħa b'minimu ta' 220 titjira, minn Pau-Charleroi mill-istess data bi tliet titjiriet fil-ġimgħa b'minimu ta' 100 titjira, u minn Pau-Beauvais minn April tal-2010 bi tliet titjiriet fil-ġimgħa b'minimu ta' 100 titjira. Bħala kontroparti għal link fuq l-Internet lejn is-sit indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Ingliża, Belġjana, Olandiża u Franċiża ta' www.ryanair.com għal perjodi ta' bejn 25 jew 45 jum, is-CCIPB tħallas lil AMS is-somma ta' EUR […].

(79) Is-servizzi proposti minn AMS kif ukoll il-kundizzjonijiet finanzjarji tagħhom huma indikati fl-Artikolu 3 tad-diversi kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni. Skont l-awtoritajiet Franċiżi, l-evoluzzjoni tal-ammonti mħallsa lil AMS hija bbażata fuq l-iffirmar ta' kuntratti ġodda konnessi mar-rotot il-ġodda (Charleroi, Bristol) u fuq il-varjazzjonijiet fil-programmi ta' tbassir tat-titjiriet, b'mod partikolari fuq ir-rotta Pau-Londra Stansted. Meta skadew il-kuntratti mġedda tat-30 ta' Ġunju 2005 u tal-25 ta' Settembru 2007, ġie konkluż kuntratt ġdid li kien jinkludi r-rotot kollha koperti mit-30 ta' Marzu 2010.

(80) Skont l-awtoritajiet Franċiżi, ma sar l-ebda kuntratt ġdid ta' servizzi fl-ajruport wara li skada l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005, f'April tal-2010. Għaldaqstant, it-tariffi li applikaw għal Ryanair bejn April tal-2010 u April tal-2011 kienu dawk adottati mill-kummissjoni konsultattiva ekonomika għall-imposti regolati u dawk previsti mill-kuntratt tal-2005 għas-servizzi fl-ajruport, peress li n-negozjati għal kuntratt ġdid ma ġewx konklużi. L-awtoritajiet Franċiżi indikaw li s-servizzi ta' promozzjoni biss kienu soġġetti għal kuntratt ġdid.

(81) Skont Franza, ir-rotot Pau-Londra, Pau-Charleroi u Pau-Beauvais koperti mill-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport infetħu fit-30 ta' Marzu 2010 fil-każ tal-ewwel żewġ rotot u f'April tal-2010 fil-każ tat-tielet rotta. Għalhekk, il-perjodu inizjali kien dak tal-programm għax-xitwa 2010/2011. Permezz tal-ittra datata l-14 ta' Frar 2011, is-CCIPB *"billi nnutat li l-kuntratt ma ġiex estiż għal perjodu addizzjonali ta' sena, fl-iskadenzi mogħtija"* talbet lil AMS *"tikkunsidra l-iskadenza awtomatika tal-kuntratt fl-1 ta' April 2011"*.

(82) Fl-ittri tagħha tat-30 ta' Mejju 2011 u tal-10 ta' Mejju 2012, Franza ppreżentat rapport tal-ammonti mħallsa lill-kumpanija AMS (jew lil Ryanair fil-każ tal-kuntratt tat-28 ta' Jannar 2003) mis-CCIPB u l-entitajiet pubbliċi l-oħrajn matul il-perjodu ta' bejn l-2003 u l-2011. L-ammont totali ta' dawn il-ħlasijiet bejn l-2003 u l-2011 kien ta' EUR [4-6] miljun taħt il-kuntratti msemmija fil-premessi 64 sa 81. L-ammonti eżatti mħallsa mis-CCIPB u l-entitajiet pubbliċi l-oħrajn lill-kumpanija AMS (jew lil Ryanair) jidhru fit-Tabella 2 hawn taħt.

Tabella 2

Sussidji lil AMS jew lil Ryanair skont ir-rotot operati

(f'eluf ta' EUR)

Sussidji mħallsa lil AMS jew lil Ryanair skont ir-rotta operata	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Pau-Londra	(…)	(…)	(…)	437	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Pau-Charleroi					(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Pau-Bristol						(…)	(…)			(…)
Pau-Beauvais								(…)	(…)	(…)
Total tal-ħlasijiet magħmula lil AMS jew lil Ryanair	(…)	(…)	(…)	**437**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	**[4 000-6 000]**

Sors: L-ittri ta' Franza tat-30 ta' Mejju 2011 u tal-10 ta' Mejju 2012 ([1]).

([1]) Għall-2011, fin-nuqqas ta' tqassim preċiż bejn id-diversi rotot, il-Kummissjoni qassmet l-ammont totali bejn id-diversi rotot bl-istess proporzjonijiet osservati għas-sena 2010.

4.2. *IL-KUNTRATT KONKLUŻ BEJN IS-CCIPB U TRANSAVIA*

(83) Is-CCIPB iffirmat kuntratt mal-kumpanija tal-ajru Transavia fit-23 ta' Jannar 2006. Dan il-kuntratt ġie konkluż għal tliet snin mis-26 ta' April 2006, id-data li fiha bdiet taħdem ir-rotta Pau-Amsterdam, u seta' jiġġedded għal perjodu addizzjonali ta' sentejn. Fil-fatt dan iġġedded b'mod taċitu f'April tal-2009 iżda ġie tterminat f'Ottubru tal-2009 wara li Transavia ddeċidiet li twaqqaf is-servizzi tagħha.

(84) Dan il-kuntratt jipprovdi ħlasijiet għal servizzi ta' promozzjoni ta' EUR 250 000 għall-ewwel sentejn, għal 156 titjira mill-ajruport fis-sena. F'każ li l-għadd ta' titjiriet ikun inqas minn 156 fis-sena, il-ħlas irid jiġi aġġustat b'mod proporzjonali. Matul it-tielet sena, il-ħlas huwa ta' EUR […] għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport (b'limitu massimu fis-sena ta' EUR […]).

(85) Il-kuntratt jipprovdi wkoll għażla ta' tiġdid għal sentejn oħra, bi ħlas ta' EUR […] għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport għar-raba' sena, u EUR […] għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport għall-ħames sena.

(86) Il-kuntratt wassal għal total ta' EUR [700 000-900 000] fi ħlasijiet mingħand is-CCIPB lil Transavia għas-servizzi ta' promozzjoni pprovduti minn din tal-aħħar bejn is-26 ta' April 2006 u d-29 ta' Ottubru 2009.

4.3. *IL-KONTRIBUZZJONIJIET FINANZJARJI TAD-DIVERSI ENTITAJIET PUBBLIĊI LILL-AJRUPORT TA' PAU*

(87) Fl-ittra tagħha tat-30 ta' Mejju 2011, Franza ppreżentat lill-Kummissjoni rapport tas-sussidji kollha mogħtija lill-ajruport permezz tar-riżorsi pubbliċi. Il-miżuri koperti mill-estensjoni tal-proċedura huma deskritti fil-premessi 88 sa 107. Skont Franza, l-ajruport ma jirċievi l-ebda finanzjament mill-Istat jew għajnuna pubblika maħsubin sabiex jibbilanċjaw l-operat tal-ajruport.

(88) Għall-fini tal-valutazzjoni tagħhom skont id-dispożizzjonijiet applikabbli għall-għajnuna mill-Istat, jeħtieġ li ssir distinjoni bejn is-sussidji "għat- tagħmir" imħallsa mid-diversi entitajiet pubbliċi u s-sussidji mogħtija mill-Istat biex ikopru l-ispejjeż li jirriżultaw mill-missjonijiet sovrani skont l-awtoritajiet Franċiżi.

Tabella 3

Ajruport Pau Pyrénées Kontribuzzjonijiet finanzjarji riċevuti mill-ajruport mingħand diversi entitajiet pubbliċi matul il-perjodu 2000-2010

(f'eluf ta' EUR)

Tip ta' sussidju	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Sussidju mill-Istat FIATA (Missjonijiet Sovrani)			396		11		400	300				1 107
Sussidju għat-Tagħmir mill-Istat (Allokazzjoni ta' Investimenti Sovrani)	166 (il-bini tal-SSLIA ([1]))		1 782 (2 Skaners+Vettura) SSLIA	466 (Vettura SSLIA)								2 414
Total Sussidju għat-Tagħmir għall-Missjonijiet Sovrani	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Kunsill Ġenerali Pyrénées Atlantiques (Allokazzjoni ta' tagħmir)	1 326 (terminal tal-merkanzija)		91 (materjal tar-runway)			478 (xogħlijiet fuq it-taxiway)						1 895
Kunsill Reġjonali ta'Aquitaine	1 413 (terminal tal-merkanzija)	2 164 (terminal tal-passiġġieri)	232 (terminals)			479 (xogħlijiet fuq it-taxiway)						4 288
Assoċjazzjoni tal-Muniċipalitajiet u l-Agglomerazzjoni ta' Pau	1 479 (terminal tal-merkanzija u tal-passiġġieri)	1 683 (terminal tal-passiġġieri)	643 (terminal tal-passiġġieri)	5 (terminals)								3 810
FEŻR		1 559 (terminal tal-passiġġieri)	1 184 (terminals)	291 (terminal tal-passiġġieri)		653 (xogħlijiet fuq it-taxiway)						3 687

(f'eluf ta' EUR)

Tip ta' sussidju	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Gaz de France				38 (impjant ta' koġenerazzjoni)								38
Assoċjazzjoni konġunta tal-Ajruport ta' Pau Pyrénées										4 030 (tiswija u dwal tar-runway)	100 (tiswija u dwal tar-runway piste et balisage)	4 130
Total Sussidju għat-Tagħmir (Minbarra Missjonijiet Sovrani)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Kunsill Ġenerali Pyrénées Atlantiques (Rimborż tal-kapital tas-self sottoskritt)	97	272	113	122	98	77						779
Investimenti magħmula	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

(1) Servizz ta' Sigurtà u ta' Tifi tan-Nar tal-Ajruplani (Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs – SSLIA)

4.3.1. SUSSIDJI "GĦAT-TAGĦMIR"

(89) Matul il-perjodu 2000-2010, l-ajruport irċieva ħlasijiet (minn hawn 'il quddiem "sussidji għat-tagħmir") imħallsa mill-Assoċjazzjoni Konġunta, l-Istat, diversi awtoritajiet lokali, il-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali ("FEŻR") u Gaz de France għall-iffinanzjar ta' diversi investimenti (terminal, tiswija tar-runway, tiġdid tad-dawl, stazzjon tal-merkanzija, impjant ta' koġenerazzjoni eċċ.) għall-ammont totali ta' madwar EUR 17,8 miljun (ara t-tabella 3 hawn fuq).

(90) Il-Kunsill ġenerali tal-Pyrénées Atlantiques ta lill-ajruport "allokazzjoni ta' tagħmir" ta' EUR 1,895 miljun għall-iffinanzjar tat-terminal tal-merkanzija, tal-materjal għar-runway u tax-xogħlijiet tat-taxiway. Franza indikat ukoll li l-Kunsill Ġenerali tal-Pyrénées Atlantiques kien ħallas, bejn is-sena 2000 u s-sena 2005, ammont ta' EUR 779 000 għar-rimborż tal-kapital ta' self. Franza spjegat li din il-miżura ġejja minn protokoll dwar il-pjan ta' finanzjament tal-ajruport ta' Pau konkluż fil-5 ta' Novembru 1990 bejn l-awtoritajiet lokali u s-CCIPB. Dan il-pjan b'ammont totali massimu ta' EUR 5,680 miljun, kien jinkludi x-xogħol ta' mmodernizzar taż-żoni u tad-dwal kif ukoll estensjoni tat-terminal. Skont il-protokoll, il-finanzjament tal-awtoritajiet lokali seta' jsir biss fil-forma ta' allokazzjoni għat-tagħmir, jew fil-forma ta' rimborż ta' self sottoskritt mill-operatur sabiex jiffinanzja l-investimenti, jew anki fil-forma ta' taħlita ta' dawn il-mezzi ta' finanzjament. Is-somma ta' EUR 779 000 imsemmija hawn fuq tikkorrispondi għar-rimborż tal-kapital ta' self li l-Kunsill Ġenerali tal-Pyrénées Atlantiques intrabat li jkopri skont il-protokoll tal-1990, u li kien jiġi fi tmiemu fl-2005.

(91) Mingħand il-Kunsill reġjonali ta' Aquitaine, l-ajruport irċieva erba' sussidji għal ammont totali ta' EUR 4,288 miljun għall-finanzjament tat-terminal tal-merkanzija u tal-passiġġieri u għal xogħlijiet fuq it-taxiway.

(92) L-Assoċjazzjoni tal-Muniċipalitajiet u l-Komunità ta' Agglomerazzjoni ta' Pau Pyrénées taw lill-ajruport EUR 3,810 miljun għall-finanzjament tat-terminal tal-merkanzija u tal-passiġġieri.

(93) Il-FEŻR issussidja l-iżvilupp tat-terminal tal-passiġġieri u x-xogħlijiet fuq it-taxiway għal EUR 3,687 miljun.

(94) Fl-2003 Gaz de France tat EUR 38 000 lill-ajruport ta' Pau għall-finanzjament ta' tagħmir ta' koġenerazzjoni wkoll. Meta tat dan il-finanzjament, Gaz de France kienet stabbiliment pubbliku industrijali u kummerċjali.

(95) Fl-aħħar nett, l-Assoċjazzjoni Konġunta ffinanzjat programm ta' investimenti li jinkludi t-tiswija tar-runway u tad-dawl, kif ukoll l-estensjoni tal-parkeġġ tal-karozzi, għal EUR 4,130 miljun.

(96) It-tabella 4 hawn taħt tipprovdi ħarsa ġenerali lejn id-diversi miżuri, jiġifieri d-diversi atti legali li wasslu għas-sussidji tat-tagħmir deskritti hawn fuq. Din tipprovdi għal dawn il-miżuri differenti, id-dati tal-għoti tas-sussidju għat-tagħmir, it-tip ta' investiment iffinanzjat u l-kostijiet totali ta' dawn l-investimenti, l-ammonti totali tas-sussidju għat-tagħmir riċevuti skont dawn il-miżuri, kif ukoll il-perjodi li matulhom tħallsu dawn l-ammonti.

Tabella 4

Ħarsa ġenerali lejn il-miżuri li wasslu għas-sussidji għat-tagħmir

Data tal-għoti tas-sussidju	L-entitajiet pubbliċi li taw is-sussidju	In-natura tal-investimenti	Spejjeż totali tal-investimenti (f'miljuni ta' EUR)	L-ammont totali tas-sussidju (en Mio EUR)	Perjodu ta' ħlas
1999-2000	Il-Kunsill ġenerali Il-Kunsill reġjonali L-Assoċjazzjoni tal-muniċipalitajiet u l-agglomerazzjoni ta' Pau Gaz de France	It-terminals tal-merkanzija u tal-passiġġieri, il-materjal tar-runway, l-impjant ta' koġenerazzjoni	15,3	11,9	2000-2003

Data tal-għoti tas-sussidju	L-entitajiet pubbliċi li taw is-sussidju	In-natura tal-investimenti	Spejjeż totali tal-investimenti (f'miljuni ta' EUR)	L-ammont totali tas-sussidju (en Mio EUR)	Perjodu ta' ħlas
2004	Il-Kunsill Ġenerali Il-Kunsill Reġjonali L-Unjoni Ewropea (FEŻR)	Xogħlijiet fuq it-taxiway	2,6	1,6	2005
2009	Assoċjazzjoni Konġunta	Tiġdid tar-run-way u tad-dwal, l-estensjoni tal-parkeġġ	5,1 [1]	4,1	2009-2010

Sors: dokumenti pprovduti minn Franza
(1) EUR 450 000 minnhom għall-estensjoni tal-parkeġġ.

4.3.2. SUSSIDJI MILL-ISTAT LI SKONT FRANZA KIENU MAĦSUBA BIEX JIFFINANZJAW IL-MISSJONIJIET SOVRANI – SISTEMA TA' FINANZJAMENT TAL-MISSJONIJIET SOVRANI FL-AJRUPORTI FRANĊIŻI

(97) It-tabella 3 tippreżenta wkoll is-sussidji mill-Istat maħsuba, skont Franza, biex jiffinanzjaw il-missjonijiet sovrani. Dawn huma (ara l-linja 1 u 2 tat-tabella, il-perjodu mis-sena 2000 sal-2010):

— sussidji mill-fondi ta' intervent għall-ajruporti u t-trasport bl-ajru ("FIATA") li jammontaw għal EUR 1,107 miljun;

— sussidji għat-tagħmir li jammontaw għal EUR 2,414 miljun.

(98) B'kollox, bejn l-2000 u l-2010, l-ajruport ta' Pau irċieva ammont totali ta' EUR 3,521 miljun f'sussidji.

(99) Skont Franza, dawn is-sussidji jkopru l-kost tal-missjonijiet sovrani li l-implimentazzjoni tagħhom taqa' f'idejn l-operaturi tal-ajruporti u l-finanzjament f'idejn l-Istat, skont il-liġi Franċiża. Il-missjonijiet inkwistjoni huma ffinanzjati mir-rikavat tat-taxxa tal-ajruport kif ukoll minn mekkaniżmi anċillari. L-istorja u l-kundizzjonijiet ta' dawn il-mekkaniżmi kif ukoll it-tipi ta' missjonijiet li jiffinanzjaw huma deskritti fil-premessi 100 sa 108.

(100) Fl-1998, il-Kunsill tal-Istat fis-sentenza *SCARA* [19], iddeċieda li l-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza fl-ajruporti kienu missjonijiet sovrani taħt ir-responsabbiltà tal-Istat u għal din ir-raġuni ma setgħux jiġu imposti fuq l-utenti tal-ajruporti permezz ta' imposti. Wara din is-sentenza, il-Liġi Nru 98-1171 tat-18 ta' Diċembru 1998 dwar l-organizzazzjoni ta' ċerti servizzi ta' trasport bl-ajru u l-Artikolu 136 tal-Liġi Nru 98-1266 tat-30 ta' Diċembru 1998 (Liġi tal-finanzi għall-1999) [20] stabbilixxew t-taxxa tal-ajruport, mill-1 ta' Lulju 1999. Din hija taxxa assenjata, fis-sens li r-rikavat tagħha jista' jintuża biss sabiex jiġu ffinanzjati ċerti spejjeż, f'dan il-każ il-kostijiet tal-missjonijiet li Franza tikkunsidra sovrani fl-ajruporti. Id-dispożizzjonijiet imsemmija stabbilixxew ukoll mekkaniżmu anċillari ta' finanzjament ta' dawn il-missjonijiet, deskritti fil-premessi 105 sa 107.

(101) Il-leġiżlazzjoni, speċifikata mir-regolamenti, tiddefinixxi eżattament il-missjonijiet eliġibbli għall-iffinanzjar mit-taxxa tal-ajruport. Dawn huma s-salvataġġ u t-tifi tan-nar fuq l-ajruplani, il-prevenzjoni tal-periklu mill-annimali [21], l-ispezzjoni tal-bagalji fl-istiva, l-ispezzjoni tal-passiġġieri u tal-bagalji fil-kabina, il-kontroll tal-aċċess komuni għaż-żoni riservati [22], miżuri ta' kontroll ambjentali [23] kif ukoll il-kontroll awtomatizzat fuq il-fruntieri permezz tal-identifkazzjoni bijometrika. Ir-referenza għall-kontroll awtomatizzat fil-fruntieri permezz tal-identifkazzjoni

(19) Is-Sentenza tal-Kunsill tal-Istat tal-20 ta' Mejju 1998 "*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*" ("*SCARA*") (Unjoni tal-Linji tal-Ajru Awtonomi).
(20) Issa kkodifikata fl-Artikolu 1609w tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa.
(21) Il-periklu mill-annimali jinkludi fost l-oħrajn il-periklu mit-tjur, li jirriżulta meta l-għasafar jaħbtu mal-ajruplani b'mod li jistgħu jkunu ta' theddida għas-sikurezza tal-persuni u tal-oġġetti abbord l-ajruplani.
(22) It-twettiq ta' din il-missjoni jista' pereżempju jinkludi t-tqegħid u ż-żamma ta' barrikati li jisseparaw iż-żona pubblika miż-żona riservata jew inkella l-installazzjoni ta' sistemi ta' sorveljanza bil-vidjow qrib iż-żona riservata.
(23) Din il-missjoni tinkludi fost l-oħrajn il-kejl tal-ħoss, jekk ikun meħtieġ korrelatati mat-trajjettorji tal-ajruplani, kif ukoll kontrolli tal-kwalità tal-arja u tal-ilma fl-ambjent tal-ajruporti.

bijometrika ddaħħlet fil-leġiżlazzjoni fl-2008. Mill-bqija, l-ambitu tal-missjonijiet eliġibbli għall-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport baqa' l-istess minn meta ġie stabbilit dan il-mekkaniżmu, u jikkorrispondi għall-missjonijiet imsemmija mis-sentenza *SCARA*. Diversi regolamenti, nazzjonali u Ewropej jispeċifikaw l-obbligi tal-operaturi tal-ajruporti fir-rigward tat-twettiq ta' dawn il-missjonijiet. Pereżempju, f'dak li jirrigwarda s-salvataġġ u t-tifi tan-nar fuq l-ajruplani, ir-regolamenti jiddeterminaw eżatt ir-riżorsi umani u materjali li għandhom ikunu implimentati skont il-karatteristiċi tal-ajruport.

(102) Fil-każ ta' kwalunkwe ajruport, it-taxxa tal-ajruport għandha titħallas minn kull kumpanija tal-ajru li tuża l-ajruport. Hija msejsa fuq l-għadd ta' passiġġieri u l-piż tal-merkanzija u tal-posta mgħobbija mill-kumpanija. It-tariffa tat-taxxa tal-ajruport għal kull passiġġier jew tunnellata ta' merkanzija jew posta tiġi stabbilita kull sena, għal kull ajruport individwali, skont l-kostijiet stmati għat-twettiq tal-missjonijiet iffinanzjati mill-mekkaniżmu.

(103) L-operaturi tal-ajruporti jistabbilixxu kull sena dikjarazzjoni annwali tal-kostijiet u tat-traffiku. Din id-dikjarazzjoni tippreżenta, għas-sena ta' qabel, il-livelli ta' traffiku u l-kostijiet tal-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza rreġistrati kif ukoll l-ammonti riċevuti mit-taxxa tal-ajruport u mill-mekkaniżmu addizzjonali għall-iffinanzjar ta' dawn il-missjonijiet. Ikunu jinkludu wkoll it-tbassir tat-traffiku, tal-kost u tad-dħul marbuta mal-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza għas-sena kurrenti u s-sentejn segwenti. Dawn id-dikjarazzjonijiet jiġu vverifikati mill-awtoritajiet amministrattivi, li fost l-oħrajn jistgħu jagħmlu kontrolli fuq is-sit. Imbagħad, it-tariffa tat-taxxa tiġi stabbilita fuq il-bażi ta' dan permezz ta' digriet interministerjali.

(104) Peress li l-kalkoli tat-tariffa tat-taxxa jsiru skont id-dejta stmata tal-kost u tat-traffiku, ġie stabbilit, *a posteriori*, mekkaniżmu ta' aġġustament, li jiżgura li r-rikavat mit-taxxa tal-ajruport, miżjud jekk ikun meħtieġ bil-finanzjamenti mogħtija bil-mekkaniżmu addizzjonali deskritt fil-premessi 105 sa 107, ma jaqbiżx il-kostijiet attwalment imġarrba mill-missjonijiet ikkonċernati. Il-kostijiet inkwistjoni jinkludu l-kostijiet tal-funzjonament u tal-persunal imġarrba fit-twettiq ta' dawn il-missjonijiet, l-amortizzazzjoni li tikkorrispondi għall-investimenti magħmula f'dawn il-missjonijiet, kif ukoll il-proporzjon tal-ispejjeż ġenerali marbuta ma' dawn il-missjonijiet ([24]). L-operaturi jridu jżommu kont multiannwali tad-dħul mit-taxxa tal-ajruport u mill-mekkaniżmu addizzjonali, kif ukoll tal-ispejjeż imġarrba minħabba l-missjonijiet ikkonċernati. Ladarba jiġi osservat bilanċ pożittiv, dan jiġi rreġistrat fil-kontijiet kumulattivi tas-snin preċedenti, li minnhom jista' jirriżulta bilanċ pożittiv jew negattiv, u dan il-bilanċ jiġi kkunsidrat fl-iffissar tat-tariffa tat-taxxa għas-sena segwenti. Barra minn hekk, kwalunkwe bilanċ pożittiv jiżdied mal-ispejjeż finanzjarji sostnuti mill-operatur.

(105) Minn meta nħoloq, il-mekkaniżmu ta' finanzjament mit-taxxa tal-ajruport kellu jkun akkumpanjat minn mekkaniżmu addizzjonali. Fil-fatt, il-kostijiet tas-sigurtà u tas-sikurezza mhumiex proporzjonali għat-traffiku tal-ajru, għall-kuntrarju tad-dħul mit-taxxa tal-ajruport. F'dan il-kuntest, deher li fl-ajruporti bi ftit li xejn traffiku, kien ikun meħtieġ li t-tariffa tat-taxxa tal-ajruport tiġi ffissata għal livell għoli u diffiċilment tollerabbli mill-utenti, biex tibbilanċja il-kostijiet tas-sigurtà u tas-sikurezza. Għaldaqstant, għal dawn l-ajruporti kien previst li t-taxxa tal-ajruport tkun tista' tiġi ffissata għal livell inqas minn dak meħtieġ biex jitkopru l-kostijiet u li jintuża mekkaniżmu ta' finanzjament addizzjonali li jiffinanzja, kif xieraq, il-missjonijiet eliġibbli għall-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport.

(106) Segwew lista ta' diversi mekkaniżmi kumplimentari. Għall-ewwel, l-awtoritajiet Franċiżi rrikorrew għal fond fiduċjarju, il-fond ta' intervent għall-ajruporti u t-trasport bl-ajru ("FIATA"), stabbilit b'mod parallel mat-taxxa tal-ajruport, u bħalha, mil-Liġi Nru 98-1266 tat-30 ta' Diċembru 1998 imsemmija qabel. Dan il-fond, ipprovdut minn sehem tat-taxxa tal-avjazzjoni ċivili, issostitwixxa l-fond ta' aġġustament tat-trasport bl-ajru ("FPTA") li għall-ewwel kien riservat għall-finanzjament tar-rotot tal-ajru li jservu l-iżvilupp reġjonali u l-ippjanar spazjali. Il-finanzjament mill-FIATA kien ikopri l-istess missjonijiet iffinanzjati mill-FPTA u ġie estiż għall-missjonijiet koperti mit-taxxa tal-ajruport, sabiex jikkumplimentaw lil din tal-aħħar għall-ajruporti ż-żgħar. B'mod konkret, il-missjonijiet tal-FIATA kienu essenzjalment maqsuma f'żewġ "sezzjonijiet" differenti: is-sezzjoni "ajruporti" għall-kopertura addizzjonali tal-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza fl-ajruporti ż-żgħar u s-sezzjoni "trasport bl-ajru" għas-sussidji lir-rotot tal-ajru li jservu l-iżvilupp reġjonali u l-ippjanar spazjali. Id-deċiżjonijiet ta' ħlas tas-sussidji mill-FIATA għall-finanzjament addizzjonali tal-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza kienu jittieħdu fuq il-parir ta' kumitat ta' ġestjoni tas-sezzjoni "ajruporti" tal-FIATA.

(107) Fl-2005, il-FIATA tneħħa u l-finanzjament korrispondenti ġie inkorporat direttament fil-baġit tal-Istat għal sentejn skont l-istess prinċipji ta' funzjonament, u kien jinvolvi b'mod partikolari l-opinjoni ta' kumitat ta' ġestjoni. Mill-2008, l-Istat issostitwixxa dan il-mekkaniżmu b'żieda fit-taxxa tal-ajruport, li wasslet biex it-taxxa tiġi ffissata għal

([24]) L-ispejjeż ġenerali huma l-aktar marbuta mal-funzjonijiet ta' appoġġ bħall-ġestjoni tar-riżorsi umani, il-kwistjonijiet finanzjarji, il-kontroll finanzjarju, ix-xiri, is-sistemi kompjuterizzati mhux dedikati, id-dipartiment legali, is-servizzi ġenerali, il-ġestjoni eżekuttiva, il-funzjonijiet tal-kontabilità u l-kontroll tal-ġestjoni.

livell ogħla minn kemm meħtieġ biex tkopri l-kostijiet tal-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza għal ċerti ajruporti. Is-surplus li nħoloq b'konsegwenza ta' dan tqassam mill-ġdid fost l-ajruporti ż-żgħar biex jissupplimenta r-rikavat mit-taxxa tal-ajruport, fejn stabbilita.

(108) Kif kien indikat qabel, id-dikjarazzjonijiet annwali tal-operaturi tal-ajruporti, li jiġu vverifikati mill-awtoritajiet amministrattivi, jindikaw il-kostijiet proġettati u rreġistrati kif ukoll id-dħul proġettat u rreġistrat, li jkunu ġejjin kemm mit-taxxa tal-ajruport kif ukoll mill-mekkaniżmu addizzjonali. Bl-istess mod, il-kontijiet annwali miżmuma mill-operaturi, li abbażi tagħhom jiġi kkalkolat il-bilanċ tal-kost u tad-dħul reali, li, jekk ikun pożittiv, iwassal għal tnaqqis tat-taxxa u allokazzjoni tal-ispejjeż finanzjarji li jridu jitħallsu mill-operaturi, jinkludi kemm ir-rikavat mit-taxxa tal-ajruport kif ukoll il-finanzjamenti riċevuti mill-mekkaniżmu addizzjonali. Għalhekk, il-mekkaniżmu ta' dikjarazzjoni, ta' kontroll u ta' aġġustament *a posteriori* maħsub biex jiġi evitat milli jitħallsu aktar riżorsi pubbliċi mill-kostijeit realment imġarrba japplika kemm għat-taxxa tal-ajruport kif ukoll għall-mekkaniżmu addizzjonali.

5. IR-RAĠUNIJIET LI WASSLU GĦALL-FTUĦ U GĦALL-ESTENSJONI TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

5.1. *ID-DEĊIŻJONI TAL-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

(109) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ tal-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-Kummissjoni tosserva, skont in-notifika ta' Franza, li l-ħlas ibbażat fuq il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-2005 huwa sussidju mħallas lil AMS mis-CCIPB. Minħabba n-natura pubblika tas-CCIPB, il-Kummissjoni qieset li l-kuntratt kien jinvolvi l-użu ta' riżorsi tal-Istat.

(110) Rigward l-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha dwar kemm is-CCIPB, meta kkonkludiet dawn il-kuntratti ma' AMS u Ryanair, ġabet ruħha bħal operatur f'ekonomija tas-suq prudenti li jsegwi politika strutturali, globali jew settorjali, u ggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà ftit jew wisq fit-tul.

(111) F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni qieset b'mod partikolari u b'mod preliminari, fuq il-bażi tal-informazzjoni li kellha, li l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-2005, minkejja s-servizzi effettivament ipprovduti, kien konkluż biex jissussidja r-rotta Pau–Stansted Londra u li permezz tas-sussidjarja tagħha AMS, kien jagħti lil Ryanair, vantaġġ ekonomiku li ma kinitx tingħata f'kundizzjonijiet normali tas-suq. Il-Kummissjoni qieset li l-miżura inkwistjoni setgħet tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat soġġetta għall-projbizzjoni tal-prinċipju tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, imħallsa lil AMS mis-CCIPB. Din il-valutazzjoni kienet ibbażata fuq l-analiżi tal-informazzjoni ppreżentata minn Franza u ċ-ċirkostanzi tal-konklużjoni ta' dan il-kuntratt.

(112) Rigward il-kuntratt ta' servizz ta' groundhandling tal-2005, il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha dwar il-preżenza ta' vantaġġ ekonomiku lil Ryanair permezz tal-imposti tal-avjazzjoni imnaqqsa.

(113) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha dwar il-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri mas-suq intern skont il-Linji Gwida tal-2005.

5.2. *ID-DEĊIŻJONI TA' ESTENSJONI TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

(114) F'dak li jirrigwarda l-kuntratti konklużi bejn is-CCIPB u Ryanair u AMS (jiġifieri l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni), fid-deċiżjoni ta' estensjoni tal-proċedura l-Kummissjoni qieset li l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni konklużi fl-istess żmien kellhom ikunu vvalutati flimkien, peress li Ryanair u AMS huma benefiċjarju wieħed tal-miżuri inkwistjoni. Minħabba dan, il-Kummissjoni qieset li sabiex tiddetermina jekk dawn id-diversi kuntratti kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, kien jeħtieġ li tapplika l-kriterju tal-operatur privat f'ekonomija tas-suq fid-diversi dati li fihom ġew konklużi l-kuntratti ([25]), jiġifieri:

— Fit-28 ta' Jannar 2003 (ir-rotta Pau-Londra Stansted).

— Fit-30 ta' Ġunju 2005 (ir-rotta Pau-Londra Stansted), u fis-16 ta' Ġunju 2009 għall-emenda ta' dan il-kuntratt.

— Fil-25 ta' Settembru 2007 (ir-rotta Pau-Charleroi), u fis-16 ta' Ġunju 2009 għall-emenda ta' dan il-kuntratt.

— F'Marzu 2008 (il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tas-17 ta' Marzu 2008, il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fil-31 ta' Marzu 2008) (ir-rotta Pau-Bristol).

([25]) Bl-eċċezzjoni ta' ċerti kuntratti d-data tal-bidu effettiv tal-attivitajiet koperti mill-kuntratt mhijiex id-data tal-konklużjoni tal-kuntratt. Ara l-premessa 395.

— Fis-16 ta' Ġunju 2009 (ir-rotta Pau-Bristol).

— Fit-28 ta' Jannar 2010 (ir-rotot Pau-Londra, Pau-Charleroi, Pau-Beauvais).

(115) Il-Kummissjoni kkonkludiet li ma tistax teskludi fuq il-bażi tal-informazzjoni li kellha li Ryanair u AMS gawdew minn għajnuna mill-Istat bħala parti mill-kuntratti investigati, iżda madankollu hija kkunsidrat li ma kellhiex biżżejjed evidenza biex tkun tista' tiddeċiedi b'mod definittiv dwar dan il-punt. Biex twettaq din il-valutazzjoni, il-Kummissjoni kkunsidrat li, fuq il-bażi tal-indizji li kellha, l-imġiba tas-servizz tas-CCIPB li jmexxi l-ajruport, tas-CCIPB u tal-entitajiet pubbliċi l-oħrajn kellha tiġi vvalutata b'mod konġunt fir-relazzjoni tagħhom ma' Ryanair u ma' AMS.

(116) B'mod simili, il-Kummissjoni wriet dubji dwar il-konformità tal-kuntratt iffirmat ma' Transavia mal-kriterju tal-operatur privat f'ekonomija tas-suq.

(117) F'dak li jirrigwarda l-kompatibbiltà ta' għajnuna eventwali lill-kumpaniji tal-ajru ([26]), il-Kummissjoni għamlet distinzjoni bejn il-miżuri ta' qabel id-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005, u l-miżuri li ġew wara.

(118) F'dak li jirrigwarda l-ewwel kategorija, il-Kummissjoni kkunsidrat li l-kriterji għall-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-għajnuna eventwali inkwistjoni mas-suq intern kienu dawn li ġejjin:

— il-miżura tikkontribwixxi biex jinkiseb għan ta' interess komuni jiġifieri l-ftuħ ta' rotot ġodda, vijabbli fil-ġejjieni, lejn ajruport ieħor tal-Unjoni;

— l-ammont tal-għajnuna huwa meħtieġ u proporzjonali għall-kostijiet supplimentari kkawżati mill-ftuħ ta' rotot ġodda, u l-miżura għandha effett ta' inċentiv;

— il-miżura ngħatat b'mod trasparenti u nondiskriminatorju;

— hija tipprevedi penali f'każ li l-kumpanija tal-ajru ma twettaqx l-obbligi tagħha;

— ma taffettwax il-kompetizzjoni b'mod li jmur kontra l-interess ġenerali.

(119) Il-Kummissjoni esprimiet dubju rigward l-issodisfar ta' dawn il-kriterji, kif ukoll rigward il-kompatibbiltà ta' dawn l-għajnuniet operatorji eventwali mas-suq intern.

(120) Rigward il-kompatibbiltà tal-miżuri sussegwenti mad-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni għamlet referenza primarja għall-kriterji stabbiliti f'dawn il-Linji Gwida għall-għajnuniet tal-bidu lill-kumpaniji tal-ajru. Il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha rigward l-issodisfar ta' dawn il-kriterji.

(121) Rigward is-sussidji għat-tagħmir lis-CCIPB, il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha dwar kemm l-awtoritajiet pubbliċi aġixxew bħal investitur prudenti meta taw dawn is-sussidji. Għalhekk il-Kummissjoni indikat li hija ma setgħetx teskludi li dawn tal-aħħar kienu għajnuna mill-Istat.

(122) F'dak li jirrigwarda l-kompatibbiltà ta' dawn l-għajnuniet eventwali mas-suq intern, il-Kummissjoni rreferiet għall-kriterji stabbiliti mil-Linji Gwida tal-2005 għall-għajnuna għall-investimenti lill-ajruporti. Il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha rigward il-kompatibbiltà ta' din l-għajnuna eventwali mas-suq intern.

6. IL-KUMMENTI TAL-PARTIJIET INTERESSATI

6.1. *IL-KUMMENTI PPREŻENTATI MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI WARA L-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

(123) Il-Kummissjoni rċeviet kummenti mingħand ħames partijiet terzi interessati:

6.1.1. IL-KAMRA TAL-KUMMERĊ U TAL-INDUSTRIJA TA' PAU-BÉARN (IS-CCIPB)

6.1.1.1. ***Il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż ma' Ryanair***

(124) Skont is-CCIPB, meta wieħed iqis il-kundizzjonijiet oġġettivi u nondiskriminatorji li fihom l-imposti tal-ajruport jiġu applikati għal Ryanair u għall-bqija tal-kumpaniji tal-ajru li jużaw l-ajruport ta' Pau, il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport ma fih l-ebda element ta' għajnuna mill-Istat.

([26]) Fil-kumplament ta' din id-deċiżjoni, it-terminu "kumpaniji tal-ajru" ser jirreferi għall-kumpaniji tal-ajru u s-sussidjarji tagħhom, u għaldaqstant ser jinkludi b'mod partikolari lil AMS.

(125) Is-CCIPB tinnota li l-ajruport ta' Pau jiffinanzja huwa stess l-operat tiegħu permezz tad-dħul tiegħu u tqis li ma jgawdi mill-ebda għajnuna jew finanzjament mill-Istat sabiex jibbilanċja l-operat tiegħu.

(126) F'dak li jirrigwarda l-imposti tal-ajruport applikati għal Ryanair, is-CCIPB tikkonferma li dawn huma r-riżultat tal-applikazzjoni tat-tariffi applikabbli għal Ryanair u għal kwalunkwe kumpanija tal-ajru oħra.

(127) Is-CCIPB tinnota li jeżistu tliet kategoriji ta' imposti tal-ajruport:

— l-imposti tal-avjazzjoni regolati;

— l-imposti tal-groundhandling mhux irregolati;

— it-taxxi tal-Istat.

(128) L-ewwel nett, is-CCIPB tikkonferma li tapplika l-imposti tal-avjazzjoni rregolati (li huma erbgħa: l-imposta tal-inżul, l-imposta tal-ipparkjar, l-imposta għad-dawl tar-runway, l-imposta tal-passiġġieri) għall-kumpaniji tal-ajru b'mod oġġettiv u nondiskriminatorju. L-ammont tagħhom huwa ddeterminat minn kummissjoni konġunta li tiġbor fiha lill-operaturi u lill-kumpaniji tal-ajru kif ukoll lill-awtorità ta' superviżjoni.

(129) Is-CCIPB tindika li ma teżentax lil Ryanair mill-imposti tal-ipparkjar u tad-dwal, iżda li l-kuntratt jindika sempliċiment li "*Ryanair normalment ma jkollhiex tħallas*" it-tali imposti. Is-CCIPB tinnota li fir-rigward tal-imposta tal-ipparkjar, din tkun dovuta biss jekk l-ajruplan ikun ilu aktar minn sagħtejn ipparkjat fl-ajruport, filwaqt li l-waqfa ta' Ryanair normalment ma ddumx aktar minn 25 minuta. Is-CCIPB tinnota wkoll li rigward il-ħlas għad-dwal, it-titjiriet ta' Ryanair isiru biss binhar, u dan inaqqas il-probabbiltà li Ryanair ikollha tħallas għad-dawl.

(130) It-tieni, rigward l-imposti tas-servizzi ta' grounhandling mhux irregolati (pereżempju s-servizzi ta' għajnuna fl-ajruport jew l-irmiġġ tal-ajruplani), is-CCIPB tinnota li t-tariffi jiġu nnegozjati ma' kull kumpanija tal-ajru waqt li jiġu kkunsidrati l-ispeċifiċitajiet tas-sitwazzjoni individwali. Fil-prattika, mhux bilfors ikun rilevanti li jsir tqabbil purament matematiku bejn il-kumpaniji peress li minkejja li l-ajruplani huma ndaqs, iridu jkunu kkunsidrati diversi kriterji oħra bħall-volum annwali ta' movimenti li tagħmel il-kumpanija, il-frekwenza tagħhom, il-perjodu (kwiet jew attiv) li matulu t-titjiriet isiru matul il-ġurnata, is-supplimenti għat-titjiriet ta' bil-lejl, l-operazzjonijiet ta' tneħħija tas-silġ, l-operazzjonijiet ta' tindif tal-ajruplani, eċċ.

(131) Is-CCIPB tenfasizza wkoll li rigward it-taxxi tal-Istat (li huma tnejn: it-taxxa tal-ajruport u t-taxxa tal-avjazzjoni ċivili), dawn jiġu applikati strettament bl-istess mod għall-kumpaniji tal-ajru kollha. Is-CCIPB ma tintervjenix fid-determinazzjoni tal-ammont tagħhom li jkun stabbilit mill-awtorità regolatorja.

6.1.1.2. ***Il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż ma' AMS***

(132) Skont is-CCIPB, l-ammonti mħallsa mis-CCIPB lill-kumpanija AMS, mhumiex għajnuna mill-Istat. Is-CCIPB tinnota li bħala awtorità konċessjonarja tal-ajruport ta' Pau, hija ddeċidiet, f'konformità mal-Linji Gwida tal-2005, li tippubblika fir-rivista Air & Cosmos tax-xahar ta' Diċembru 2007, sejħa għal proġetti biex issib kumpanija tal-ajru jew aktar li, permezz ta' għajnuna finanzjarja, lesti jiftħu rotot ġodda fl-Ewropa minn Pau (kienu previsti tmien lottijiet). Madankollu, indikat li sal-31 ta' Jannar 2008, id-data li fiha għalqet is-sejħa, l-ebda kumpanija tal-ajru ma kienet għamlet offerta.

(133) Is-CCIPB tikkunsidra wkoll li d-deċiżjoni tagħha li tikkonkludi l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni ma' Ryanair mhijiex attribwibbli lill-Istat. Skont is-CCIPB, la l-awtoritajiet pubbliċi, u lanqas l-awtoritajiet amministrattivi ma ġew involuti, fi kwalunkwe ħin, fl-iżvolġiment tan-negozjati ma' Ryanair u fil-konklużjoni tas-sħubija kummerċjali ma' din il-kumpanija.

(134) Is-CCIPB tqis li l-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija ("is-CCI") joperaw il-faċilitajiet tal-ajruporti "*bil-kundizzjonijiet tad-dritt privat*".

(135) Skont is-CCIPB, is-CCI huma "*kategorija speċifika ħafna ta' entitajiet pubbliċi (…) li l-għan tagħhom huwa li jirrappreżentaw b'mod liberu l-interessi kummerċjali u industrijali tal-kostitwenza tagħhom mal-awtoritajiet pubbliċi*". Is-CCIPB tkompli tgħid li "*il-fatt li huma marbutin mal-Istat (…) fih innifsu ma jimplika l-ebda subordinazzjoni*". Meta topera l-ajruport u, għaldaqstant, meta tikkonkludi sħubija ma' Ryanair, is-CCIPB tkun qiegħda taġixxi b'mod awtonomu vis-à-vis l-ġestjoni tagħha u, għalhekk, mingħajr ebda intervent dirett jew indirett mill-Istat.

6.1.1.3. ***Il-kriterju tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq***

(136) Is-CCIPB tindika li hija kienet irċeviet offerta mingħand il-kumpanija Ryanair sabiex topera r-rotta Pau-Stansted Londra wara li fit-3 ta' Mejju 2005 il-Qorti Amministrattiva ta' Pau ħassret il-kuntratt tat-28 ta' Jannar 2003.

(137) Is-CCIPB ikkonkludiet mal-kumpanija Ryanair, għall-aspett operazzjonali tar-rotta, kuntratt ta' servizzi fl-ajruport li skont is-CCIPB ma juri l-ebda differenza sostanzjali ta' trattament bejn Ryanair u l-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn li jużaw l-ajruport ta' Pau. Is-CCIPB iżżid li għall-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport, ikkonkludiet kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni fuq l-Internet ma' sussidjarja sħiħa tal-kumpanija Ryanair, il-kumpanija AMS. Rigward dan il-kuntratt, is-CCIPB tqis li aġixxiet bħal investitur privat f'ekonomija tas-suq għal ħames raġunijiet, li huma spjegati fil-premessi 138 sa 142.

(138) L-ewwel nett, bħala kontroparti għall-prezz li ħallset is-CCIPB, AMS kellha tipprovdi benefiċċji kummerċjali reali, jiġifieri diversi links tal-Internet fuq is-sit ryanair.com li jippermettu lill-utenti tal-Internet jiġu ggwidati direttament lejn is-siti tas-CCIPB, tal-ajruport, tal-infrastrutturi tar-reġjun (il-karozzi tal-linja, il-ferroviji, it-taxis), tal-uffiċċju tat-turiżmu ta' Béarn, eċċ.

(139) It-tieni, mingħajr ebda dubju, illum is-sit ryanair.com sar l-ewwel sit ta' prenotazzjoni tal-vjaġġi fl-Ewropa u żgur wieħed mill-aktar siti mfittxija mill-utenti tal-Internet li jidħlu fil-mutur tat-tiftix Google. L-użu tas-sit Ryanair.com biex jiġi rreklamat l-ajruport ta' Pau huwa opportunità ta' vera għall-ajruport ta' Pau jew il-komunitajiet lokali li jaqdi. L-ajruporti, u l-partijiet terzi (dawk li jikru l-karozzi, il-lukandi, ir-reġjuni, eċċ.) huma lesti jħallsu l-prezz tal-iskala ta' prezzijiet stabbilita fil-lista tat-tariffi ppubblikata fis-sit ta' AMS. Jidher li anki ċerti ajruporti li huma għal kollox privati aċċettaw li jħallsu dawn l-ammonti. Is-CCIPB tisħaq fuq il-valur miżjud tar-reklamar fuq is-sit ryanair.com, billi ssemmi studju tal-kumpanija Planet-Work li nnota li r-reklami mixtrija fuq is-sit ryanair.com offrew viżibbiltà ogħla għall-ajruport ta' Pau u r-reġjun tiegħu, f'termini ta' numru ta' klikks mill-utenti tal-Internet, meta mqabblin ma' reklam fuq is-sit voyages-sncf.com. Għalhekk, is-CCIPB tikkonkludi li għall-benefiċċji pprovduti, il-prezzijiet mitluba minn AMS u mħallsa mis-CCIPB jikkorrispondu *"għall-prezzijiet tas-suq"*.

(140) It-tielet, mill-perspettiva tas-CCIPB, in-natura unika tal-prezz imħallas għas-servizzi pprovduti ma jidhirx li għandu jkun kriterju li jiddetermina l-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat.

(141) Ir-raba', l-ammonti mħallsa skont il-kuntratt ta' Pau-Charleroi jippermettu li jinkisbu benefiċċji differenti minn dawk li s-CCIPB tgawdi minnhom fil-kuntratt ta' Pau-Londra. B'hekk, is-CCIPB ma tħallasx darbtejn għall-istess servizz, fatt li jkompli juri li l-ammonti mħallsa mhumiex sussidji għall-ftuħ ta' xi rotta. Is-CCIPB tiddikjara wkoll li kieku l-ammont kien maħsub biex issostni d-defiċit strutturali tal-operat tar-rotta, ovvjament dan ma kienx ikun biżżejjed.

(142) Il-ħames, is-CCIPB tqis li huwa diffiċli ferm għal *"awtorità pubblika li mhijiex maħsuba biex tagħmel profitt"*, li turi li l-EUR […] mogħtija lill-kumpanija AMS għenu biex "irendu" EUR […] għas-CCIPB. Madankollu, is-CCIPB hija ċerta, li mill-aspett ta' reputazzjoni u/jew attrazzjoni, il-link fuq is-sit www.ryanair.com (u l-assenza ta' destinazzjonijiet oħrajn fil-qrib fuq is-sit) kien jistħoqqlu dan l-investiment.

6.1.1.4. ***Distorsjoni tal-kompetizzjoni***

(143) Is-CCIPB tqis li l-flus li hija ħallset bħala kontroparti għas-servizzi ta' promozzjoni pprovduti minn AMS ma jaffettwawx il-kompetizzjoni

(144) Id-destinazzjoni ta' Pau waħedha ma kienet tinteressa lill-ebda kumpanija tal-ajru għajr Air France, u minkejja l-isforzi tal-ajruport, ippreżentaw rwieħhom biss Ryanair għal Londra u Transavia għal Amsterdam.

(145) Is-CCIPB tinnota li l-wasla tal-linji bi prezz baxx ma affettwatx ir-rotot ta' Air France, li mill-2003 'l hawn tidher li żiedet it-traffiku tagħha li jitlaq minn Pau.

6.1.2. L-ASSOĊJAZZJONI TAL-KUMPANIJI TAL-AJRU EWROPEJ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES "AEA")

(146) L-AEA tqis lilha nfisha bħala parti interessata fil-kuntest ta' dan il-każ. Fil-fatt, fost il-membri tagħha għandha kumpanija tal-ajru li tuża l-ajruport ta' Pau (Air France). B'mod aktar ġenerali, l-AEA, li tirrappreżenta l-interessi tat-trasportaturi Ewropej "fuq netwerk", tqis li għandha interess naturali li ssegwi l-implimentazzjoni tal-Linji Gwida tal-2005. Fil-fehma tagħha, it-trasportaturi li jgawdu b'mod illegali minn ċertu tnaqqis tal-imposti tagħhom joħolqu distorsjonijiet fil-kompetizzjoni fis-suq komuni, bi ħsara għal trasportaturi oħrajn li jridu jġarrbu l-kostijiet tal-attivitajiet tagħhom.

(147) L-AEA hija tal-fehma li ż-żewġ kuntratti li s-CCIPB iffirmat ma' Ryanair u ma' AMS, is-sussidjarja sħiħa tagħha, jiġifieri 1) il-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport li jirrigwardaw ir-rotta Londra Stansted-Pau u 2) il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni fuq l-Internet, li għalihom AMS tirċievi ammont fiss ta' EUR 437 000 fis-sena, għandhom għaliex joħolqu tħassib serju.

(148) Fil-fehma tagħha, il-fatt li Ryanair hija l-uniku utent tal-ajruport li jgawdi minn kuntratt speċifiku għas-servizzi fl-ajruport huwa prattika ferm dubjuża. Barra minn hekk, tqis li Ryanair ma għandhiex tkun eżenti mill-imposti tal-ipparkjar u tad-dawl u li meta r-rotazzjonijiet tal-kumpanija jaqbżu s-sagħtejn, din għandha tkun soġġetta għall-istess imposti li jħallsu l-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn.

(149) L-AEA tiddikjara li d-diversi ġurisdizzjonijiet Franċiżi rrikonoxxew b'mod ġenerali li l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni iffirmat ma' AMS ħoloq kundizzjonijiet favorevoli wisq għal Ryanair ([27]). Hija tindika li ntużaw ukoll espressjonijiet bħal "żbilanċ" mill-Qorti Amministrattiva ta' Pau f'sentenza mogħtija f'Mejju 2005, li setgħet tikkonkludi biss li dan it-tip ta' kuntratt huwa għajnuna finanzjarja lil Ryanair. L-AEA ma tiddubitax dwar il-prattika tas-servizzi ta' promozzjoni bħala tali, iżda tiddubita kemm il-kundizzjonijiet normali tas-suq ġew irrispettati fid-dispożizzjonijiet kuntrattwali inkwistjoni.

6.1.3. RYANAIR

(150) Ryanair tiddikjara li l-patti u l-kundizzjonijiet tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 huma konformi mal-kundizzjonijiet tas-suq u li l-kuntratt ma jagħti l-ebda vantaġġ selettiv lill-kumpanija, u minħabba f'hekk ma jipperikolax il-kompetizzjoni, u lanqas ma jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(151) Il-kumpanija tisħaq li hija tħallas l-imposti u t-taxxi tal-avjazzjoni standard fis-seħħ fl-ajruport ta' Pau minbarra l-kommissjonijiet fuq il-bejgħ tal-biljetti u l-eċċess tal-bagalji. Hija tippreċiża li l-imposti huma simili għal dawk applikati f'ajruporti oħrajn simili jew għal trasportaturi tal-ajru oħrajn li joperaw fl-ajruport ta' Pau. Safejn taf hi, is-CCIPB ma tittrattahiex aħjar mill-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn.

(152) Skont Ryanair, it-tnaqqis kundizzjonali mogħti fuq l-imposti għall-ipparkjar u għad-dawl u fuq l-ispejjeż ta' manutenzjoni previsti fl-Artikoli 7.1.3 u 7.2 tal-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tal-2005 huwa bbażat fuq kriterji oġġettivi speċifikati fil-kuntratt, jiġifieri l-assenza ta' dawl binhar u ta' pparkjar jew ta' mmaniġġjar tqil minħabba t-tul tar-rotazzjoni ta' 25 minuta ta' Ryanair u s-servizz "bla frilli" li hija toffri lill-passiġġieri tagħha. Ryanair tindika li dawn l-eżenzjonijiet japplikaw ukoll għal kumpaniji tal-ajru oħrajn simili, u li l-Artikolu 3 tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 isemmi espliċitament l-obbligu, tas-CCIPB, li tapplika l-kundizzjonijiet mogħtija lil Ryanair għal kumpaniji tal-ajru simili oħrajn ([28]).

(153) Ryanair tisħaq li t-termini u l-kundizzjonijiet li ġew proposti lilha mhumiex sigrieti u li, għall-kuntrarju tal-prattiki attwali fis-settur, il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 jawtorizza b'mod espliċitu lis-CCIPB sabiex tiżvela l-kontenut tiegħu lil kumpaniji tal-ajru oħrajn.

(154) Ryanair issostni li hija ma kinitx tirċievi vantaġġi illegali mingħand is-CCIPB skont il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 u li r-relazzjoni trasparenti koperta mill-kuntratt hija kkaratterizzata min-nuqqas ta' selettività, kundizzjoni essenzjali (għalkemm mhux biżżejjed) biex miżura tikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat. Hija targumenta li l-kundizzjonijiet l-oħrajn meħtieġa biex tinħoloq għajnuna mill-Istat (effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri u distorsjonijiet fil-kompetizzjoni, pereżempju) mhumiex issodisfati mill-miżuri inkwistjoni.

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS tindika li hija toffri spazji għar-reklamar fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair fil-kundizzjonijiet tas-soltu tas-suq u għal tariffi ppubblikati fuq is-sit tal-Internet tagħha stess.

(156) Il-kumpanija tqis li l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni fuq l-Internet (WMS) mis-CCIPB ma jaqax fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli tal-Unjoni dwar it-trasport peress li huwa kuntratt ta' reklamar kummerċjali klassiku, simili għal dawk li jiġu konklużi spiss mal-gazzetti, mal-kanali tat-televiżjoni, mal-istazzjonijiet tar-radju u mal-fornituri tal-ispazji għar-reklamar fuq barra, eċċ.

([27]) L-AEA tirreferi b'mod partikolari għas-sentenza tal-Kunsill tal-Istat tas-27 ta' Frar 2006, *Compagnie Ryanair Limited* (Nru 264406).

([28]) L-Artikolu 3 tal-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tal-2005 jgħid: "Nonesklussività. Dan il-Kuntratt mhuwiex esklussiv. Il-kundizzjonijiet li minnhom tgawdi Ryanair skont dan il-Kuntratt ikunu applikati wkoll għal kwalunkwe kumpanija tal-ajru li magħha l-Ajruport Pau-Pyrénées jiddeċiedi li jiftaħ rotta internazzjonali ġdida bi prezz baxx. It-tali kundizzjonijiet għandhom ivarjaw skont il-karatteristiċi tal-linji internazzjonali maħluqa ġodda u b'mod partikolari: il-frekwenza tat-titjiriet, l-għadd ta' passiġġieri trasportati, il-kundizzjonijiet tat-tariffi tat-titjiriet."

(157) Skont AMS, il-kundizzjonijiet relatati max-xiri tal-ispazji għar-reklamar fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair mis-CCIPB jirriflettu l-kundizzjonijiet tas-suq u huma konformi magħhom. F'dak li jirrigwarda l-valur tal-ispazji għar-rekalmar fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair, AMS tisħaq li l-prezzijiet stabbiliti minnha għal dawn l-ispazji jirriflettu s-suċċess kummerċjali dejjem akbar li qed jagħmel dan is-sit u l-kapaċità unika tiegħu li jservi bħala appoġġ għal reklam li jindirizza pubbliku speċifiku ħafna.

(158) AMS targumenta li s-sit tal-Internet ta' Ryanair huwa ferm aktar imfittex għall-ispazju ta' reklamar minn kwalunkwe sit tal-ivvjaġġar ieħor ta' kwalunkwe portal ġenerali użat bħala punt ta' paragun mill-Kummissjoni. Hija tippreċiża li s-sit tal-Internet ta' Ryanair jirreġistra aktar minn 300 miljun żjara tal-paġna fix-xahar.

(159) AMS tallega li s-CCIPB xtrat spazji għar-reklami fl-istess kundizzjonijiet tal-klijenti privati. Fil-fehma tagħha, il-prezzijiet definiti fil-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni fuq l-Internet jikkorrispondu għat-tariffi kurrenti li hija kienet titlob fiż-żmien tal-kuntratt u kienu l-istess għall-klijenti kollha, kemm pubbliċi kif ukoll privati. Il-kumpanija tindika li operaturi privati ta' ajruporti (pereżempju […] u […]) iffirmaw ma' AMS kuntratti simili għall-ftehim konkluż mas-CCIPB.

(160) AMS tikkontesta r-rilevanza tal-ħtieġa tas-suq inkwistjoni, imsemmija mill-Kummissjoni b'dan il-mod fid-deċiżjoni tal-ftuħ: "*[…] il-Kummissjoni tiddubita kemm is-servizzi ta' promozzjoni miftiehma huma meħtieġa għas-CCIPB u jekk il-Kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni kienx konkluż biss biex jissussidja r-rotta Pau-Londra Stansted*" ([29]).

(161) Fil-fatt, skont AMS, dan it-tip ta' operazzjoni mwettqa bil-kundizzjonijiet tas-suq jeskludi l-eżistenza ta' għajnuna u ma jeżisti l-ebda preċedent ġuridiku f'dak li jirrigwarda l-evalwazzjoni tal-"ħtieġa". Madankollu, AMS tfakkar li, peress li l-Kummissjoni tkompli tinsisti fuq din il-ħtieġa, is-CCIPB hija inkarigata kemm mill-promozzjoni tar-reġjun ta' Pau-Béarn kif ukoll mill-operat tal-ajruport ta' Pau. Hija tqis li minħabba dawn iż-żewġ objettivi, ir-reklamar fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair huwa loġiku mill-perspettiva kummerċjali.

(162) F'dak li jirrigwarda x-xiri tal-ispazji ta' reklamar għall-promozzjoni tar-reġjun, AMS tenfasizza li l-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija Franċiżi huma f'kompetizzjoni kontra xulxin u jridu jirrikorru għal "promozzjoni territorjali" biex ir-reġjun tagħhom jisboq lill-kompetituri tiegħu.

(163) AMS hija tal-fehma li l-ispazju tar-reklamar mixtri fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair jippermetti li tiżdied il-viżibbiltà tal-ajruport ta' Pau. Fil-fehma tagħha, is-CCIPB għandha interess kummerċjali dirett li taġixxi b'dan il-mod peress li ż-żieda fl-għadd ta' passiġġieri li tirriżulta minnu tattira kumpaniji anċillari lejn l-ajruport u żżid id-dħul tiegħu.

(164) AMS targumenta li s-CCIPB ma tirreklamax fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair biex tissussidja r-rotta Pau-Londra, iżda li l-ispazju fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair li AMS tqiegħed għad-dispożizzjoni tas-CCIPB jikkostitwixxi riżorsa mfittxija li għaliha ntwera bil-provi li teżisti domanda mingħand oħrajn li jixtiequ jirreklamaw, inkluż mis-settur privat. Għaldaqstant ma jkunx eżatt li wieħed jiddeskrivi l-bejgħ ta' dan l-ispazju bħala sempliċi skuża biex tikseb il-ħlas ta' xi sussidju.

(165) Skont AMS, il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni fuq l-Internet mhuwiex għajnuna peress li l-kundizzjonijiet tiegħu huma konformi ma' dawk ta' kuntratt kummerċjali klassiku u ma jagħti l-ebda vantaġġ lil AMS (jew lil Ryanair). Il-kumpanija tqis li dan il-ftehim ma joħloqx distorsjoni fil-kompetizzjoni u ma jaffettwax il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Mill-ajruport ta' Pau, Air France toffri madwar ħames vjaġġi kuljum lejn l-ajruport ta' Paris Orly, tliet vjaġġi kuljum lejn l-ajruport ta' Paris Roissy Charles de Gaulle, u erba' vjaġġi ta' kuljum lejn l-ajruport ta' Lyon (permezz ta' sussidjarja).

(167) Air France tiddikjara li l-vantaġġi mogħtija lill-kumpanija Ryanair kif ukoll lis-sussidjarja tagħha AMS u li ma tgawdix minnhom Air France għandhom l-effett li jnaqqsu b'mod sinifikanti l-kostijeit operatorji ta' Ryanair. Għalhekk, skont Air France, dan jaffettwa l-kompetizzjoni diretta li teżisti bejn Ryanair u Air France għat-titjiriet offruti minn u lejn l-ajruport ta' Pau iżda wkoll il-kompetizzjoni fuq ir-rotot kollha fil-Komunità. Għaldaqstant il-kummerċ bejn l-Istati Membri huwa direttament affettwat.

([29]) Id-Deċiżjoni tal-ftuħ, il-punt 43.

6.1.5.1. ***Imposti tal-ajruport***

(168) Air France tosserva li skont il-ktejjeb tat-tariffi tal-2007 ippubblikat mis-CCIPB, it-tariffa pubblika tal-imposta tal-ipparkjar hija ffissata għal EUR 0,16 kull tunnellata/siegħa. Dan il-ħlas japplika meta l-ajruplan jieqaf tal-inqas sagħtejn fuq it-tarmak. Air France tindika li mhuwiex anormali li Ryanair ma tħallasx din it-tariffa għal rotazzjoni ta' 25 minuta iżda, madankollu, malli r-rotazzjoni taqbeż is-sagħtejn, Ryanair għandha tħallas it-tariffa.

(169) Air France tinnota li skont il-ktejjeb tat-tariffi tal-2007 ippubblikat mis-CCIPB, it-tariffa pubblika tal-imposta għad-dwal hija stabbilita għal EUR 35,18 għal kull moviment tal-ajruplan. Din l-imposta hija dovuta meta t-tagħmir tad-dawl jintuża għal "moviment tal-ajruplan", jiġifieri nżul jew tlugħ, binhar jew billejl. Għaldaqstant, il-fatt li din l-imposta ma tiġix applikata għall-kumpanija Ryanair bl-iskuża li din tagħmel biss rotazzjonijiet binhar mhuwiex konformi mal-kundizzjonijiet ġenerali ta' applikazzjoni ta' din l-imposta.

(170) Air France tisħaq li dawn it-tariffi pubbliċi normalment ikunu riverduti minn żmien għal ieħor u tqis li Ryanair – bħat-trasportaturi l-oħrajn li joperaw minn u lejn l-ajruport ta' Pau – għandha tkun soġġetta għall-varjazzjonijiet eventwali fil-livell ta' dawn l-imposti.

6.1.5.2. ***Servizzi ta' assistenza fl-ajruport.***

(171) Air France tindika li s-servizz ta' assistenza fuq l-art li hija tingħata f'Pau huwa r-riżultat ta' kuntratt formali. Air France tinnota li skont il-Linji Gwida tal-2005, "*operatur ta' ajruport li jaġixxi bħala fornitur ta' servizzi ta' groundhandling jista' juża tariffi differenti fuq il-ħlasijiet ta' assistenza mitluba mingħand il-kumpaniji tal-ajru, jekk dawn id-differenzi fit-tariffi jirriflettu differenzi fil-kostijiet marbuta mat-tip jew mal-ammont ta' servizzi pprovduti*". Air France tenfasizza li fis-sentenza tagħha tat-3 ta' Mejju 2005, il-Qorti Amministrattiva ta' Pau qieset li skont mhux ġustifikat fuq it-tariffi tas-servizzi ta' groundhandling mogħti lil Ryanair kien jirrappreżenta għajnuna mill-Istat li, minħabba li ma ġietx notifikata, għandha titqies illegali.

(172) Air France tinnota li toffri ferm aktar servizzi minn u lejn l-ajruport ta' Pau mill-kumpanija Ryanair. F'dawn il-kundizzjonijiet, Air France tħoss li t-tariffi mogħtija mis-CCIPB lill-kumpanija Ryanair għas-servizzi ta' assistenza fl-ajruport ma għandhomx ikunu aktar vantaġġjużi minn dawk li tgawdi minnhom Air France.

6.1.5.3. ***Il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż ma' AMS***

(173) Air France tgħid li dan it-tip ta' kuntratti bejn l-entità li topera ajruport u s-sussidjarja ta' Ryanair AMS huwa prattika komuni ta' Ryanair fl-ajruporti li minnhom tiddeċiedi li tiftaħ rotot tal-ajru. Air France tindika li l-qrati amministrattivi Franċiżi diġà ssanzjonaw dan it-tip ta' miżuri, billi s-servizzi preżunti ta' promozzjoni ma kinux qegħdin jitwettqu jew kienu qegħdin jitwettqu f'kundizzjonijiet favorevoli wisq għal Ryanair.

(174) Air France ssemmi l-"iżbilanċ" li l-Qorti Amministrattiva ta' Pau innutat fis-sentenza tagħha tat-3 ta' Mejju 2005 bejn l-impenji reċiproċi tal-partijiet għall-ftehim konkluż bejn is-CCIPB u Ryanair fl-2003. Air France taħseb li huwa ġġustifikat li tiddubita dwar l-eżistenza ta' bilanċ bejn l-obbligi tal-partijiet għall-ftehim tal-2005 ma' AMS. Skont Air France, ma hemm xejn li jindika li dan l-ammont kollu jew parti minnu jista' jitħallas lura minn Ryanair kemm f'każ li tingħalaq ir-rotta tal-ajru kkonċernata kif ukoll f'każ li l-objettivi promozzjonali eventwalment stabbiliti ma jintlaħqux.

(175) Air France ma tikkontestax il-fatt li ċerta għajnuna ta' "promozzjoni" tista' tkun aċċettabbli f'dak li jirrigwarda r-regoli Komunitarji. Madankollu, Air France tqis li hemm ftit probabbiltà li l-kuntratt imsejjaħ ta' "servizzi ta' promozzjoni" jista' jissodisfa l-kundizzjonijiet meħtieġa biex ikun kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

6.1.5.4. ***Konklużjoni***

(176) Air France tixtieq li l-ħlasijiet li fil-fehma tagħha huma indebiti u li minnhom Ryanair ilha tgawdi fl-ajruport ta' Pau mill-2005 jieqfu u li jiġi ordnat l-irkupru tal-għajnuna illegali mingħand Ryanair.

6.2. *IL-KUMMENTI MRESSQA MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI WARA L-ESTENSJONI TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

6.2.1. IL-KAMRA TAL-KUMMERĊ U TAL-INDUSTRIJA TA' PAU-BÉARN (CCIPB)

(177) Is-CCIPB taħseb li l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport li hija kkonkludiet mal-kumpaniji tal-ajru u/jew mas-sussidjarji tagħhom ma jinkludu l-ebda għajnuna mill-Istat.

(178) Is-CCIPB tinnota li rigward il-kuntratti, in-natura u l-għan tagħhom huma radikalment differenti u għandhom ikunu analizzati b'mod separat. Ftit li xejn jimporta li dawn il-kuntratti setgħu ġew konklużi fl-istess jum peress li kull wieħed għandu għan differenti. Il-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport għandu l-għan li jiddetermina l-kundizzjonijiet li fihom l-ajruport ta' Pau jqiegħed għad-dispożizzjoni tal-kumpaniji tal-ajru l-faċilità tal-ajruport tiegħu u jipprovdilhom diversi servizzi fl-ajruport bi ħlas. Għall-kuntrarju, il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni għandu l-għan li jiddefinixxi l-kundizzjonijiet li fihom kumpanija tal-ajru għandha, bi ħlas, tippromwovi lill-ajruport ta' Pau u l-attrazzjonijiet turistiċi u tan-negozju tar-reġjun ta' Pau u ta' Béarn fuq is-sit tal-Internet tagħha. Għaldaqstant, iż-żewġ tipi ta' kuntratti mhumiex intrinsikament marbutin. Bl-istess mod, għad li l-patti u l-kundizzjonijiet li fihom is-servizzi fl-ajruport ipprovduti mill-ajruport u s-servizzi ta' promozzjoni ipprovduti minn kumpanija tal-ajru jew sussidjarja tagħha jistgħu jidhru f'kuntratt wieħed, dan xorta waħda ma jfissirx li l-analiżi ġuridika dwar l-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat għandha tkopri dawn iż-żewġ tipi ta' servizzi li ma "jikkumpensawx" lil xulxin.

(179) Rigward l-imġiba tas-CCIPB u tal-entitajiet pubbliċi l-oħra, is-CCIPB tqis li ma jistgħux jiġu vvalutati flimkien, għall-inqas fir-rigward tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni (li jiġġustifika l-valutazzjoni separata tal-kuntratti), billi dawn il-kuntratti ġew innegozjati u konklużi mis-CCIPB b'mod strettament awtonomu, mingħajr l-intervent tal-entitajiet pubbliċi l-oħrajn.

6.2.1.1. *Il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni konklużi mis-CCIPB*

Imputabbiltà

(180) Skont is-CCIPB, il-ħlasijiet magħmula skont il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni mhumiex imputabbli lill-Istat peress li s-CCIPB tgawdi minn awtonomija totali fil-ġestjoni tal-ajruport vis-à-vis l-awtoritajiet ta' superviżjoni tagħha. Id-deċiżjonijiet li tħallas, min-naħa, lil Ryanair, imbagħad lil AMS, u min-naħa l-oħra, lil Transavia, għal servizzi ta' promozzjoni, ittieħdu mis-CCIPB b'mod awtonomu u individwali, mingħajr l-intervent dirett jew indirett tal-Istat.

Vantaġġ ekonomiku mogħti lill-kumpaniji tal-ajru

(181) Is-CCIPB tqis li aġixxiet b'mod ċar bħal investitur privat prudenti fl-ekonomija tas-suq. B'mod partikolari, il-kumpanija AMS u l-kumpanija Transavia pprovdew servizzi kummerċjali reali, b'mod partikolari links fuq is-sit tal-Internet tagħhom li jippermettu lill-utenti tal-Internet jiġu ggwidati direttament lejn is-siti tas-CCIPB, u li l-ħlas tagħhom kien jikkorrispondi għall-prezz tas-suq. F'dan ir-rigward is-CCIPB tisħaq fuq il-volum kbir ta' frekwenza li għandhom is-siti tal-Internet ta' Ryanair u ta' Transavia.

(182) Barra minn hekk, is-CCIPB tinnota li l-prezzijiet applikati minn AMS huma bbażati fuq skala stabbilita f'lista pubblika ta' tariffi disponibbli fuq is-sit tagħha. Din l-iskala tiġi applikata għall-ajruporti kollha klijenti ta' AMS mingħajr distinzjoni, inklużi ċerti ajruporti Britanniċi għal kollox privati. Min-naħa tagħha Transavia tipprovdi servizzi ta' promozzjoni lil ajruport privat fl-Italja.

(183) Barra minn hekk, skont is-CCIPB, ċerti ajruporti Franċiżi, immexxija minn kumpaniji privati (bħala delegati tas-servizz pubbliku) jidhru li kkonkludew kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni ma' AMS, fosthom l-ajruport ta' Tarbes-Lourdes-Pyrénées, ġestit mill-kumpanija Kanadiża SNC-Lavalin. Is-CCIPB tqis dan bħala prova tal-konformità tal-imġiba tagħha ma' dik ta' operatur privat.

(184) Is-CCIPB tinnota wkoll li n-natura fissa tal-prezz imħallas għas-servizzi pprovduti ma jidhirx li huwa kriterju determinanti għall-kwalifika ta' għajnuna mill-Istat u li l-ammonti mħallsa skont il-kuntratt Pau-Charleroi jippermettu li jinkisbu servizzi differenti minn dawk li s-CCIPB tgawdi minnhom skont il-kuntratt Pau-Londra, u għalhekk is-CCIPB mhijiex qiegħda tħallas darbtejn għall-istess servizz. Barra minn hekk, is-CCIPB tikkunsidra li l-ammonti mħallsa mhumiex biżżejjed għall-ftuħ ta' rotta tal-ajru.

(185) Is-CCIPB tikkunsidra li bix-xiri ta' dawn is-servizzi ta' promozzjoni għall-prezzijiet imsemmija fil-kuntratti, hija gawdiet minn kontropartijiet ekonomiċi indiskutibbli, u għal żewġ raġunijiet. L-ewwel nett, is-servizzi ta' promozzjoni kellhom impatt favorevoli fuq id-dħul tal-operat tal-ajruport b'mod partikolari billi kkontribwixxew għal żieda fil-fluss ta' passiġġieri fl-ajruport. Barra minn hekk, dawn il-kontropartijiet kienu wkoll ta' benefiċċju għall-belt kollha ta' Pau u għar-reġjun tagħha.

(186) Is-CCIPB mhijiex tal-istess fehma bħall-konsulent li *"l-istrateġija ta' Ryanair sottostanti għall-konklużjoni tal-kuntratti ta' promozzjoni hija li tikseb sussidju mill-ajruport sabiex iżżomm il-prezzijiet tagħha baxxi"*. Għall-kuntrarju tal-konsulent, is-CCIPB tqis li għandha interess kummerċjali kbir li tixtri tali servizzi peress li l-ajruport ta' Pau huwa ajruport reġjonali li ma jgawdix minn fluss naturali ta' passiġġieri f'volum suffiċjenti biex jibbilanċja l-kontijiet operazzjonali tagħha. Is-CCIPB tindika li minn meta waslet Ryanair fl-ajruport u l-isforzi ta' reklamar li saru fuq is-sit tal-Internet tagħha, l-ajruport ta' Pau żied it-traffiku tiegħu b'mod sostanzjali.

(187) Fl-aħħar nett, is-CCIPB tindika li rrifjutat li ġġedded il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni ma' AMS minħabba li l-prezzijiet il-ġodda nnegozjati kienu għoljin wisq. Din id-deċiżjoni tikkonferma li hija ma kinitx lesta li tilqa' lil Ryanair akkost ta' kollox.

Distorsjoni tal-Kompetizzjoni

(188) Skont is-CCIPB, l-ammonti mħallsa bħala kontroparti għas-servizzi ta' promozzjoni bl-ebda mod ma affettwaw il-kompetizzjoni bejn il-kumpaniji tal-ajru u lanqas bejn l-ajruporti. Is-CCIPB tisħaq li hija trid tagħmel sforzi ta' promozzjoni, peress li huwa ferm diffiċli għaliha li tattira kumpaniji tal-ajru peress li dawn jippreferu jmorru fl-ajruporti qrib u aktar attraenti għat-turiżmu tad-divertiment. Is-CCIPB issemmi l-ajruport ta' Biarritz-Anglet-Bayonne, li jservi reġjun rinomat għall-bajjiet tiegħu, u l-ajruport ta' Tarbes-Lourdes, li jibbenefika mil-lokalità reliġjuża ta' Lourdes.

(189) Is-CCIPB tinnota li fl-ajruport ta' Pau, il-kompetizzjoni kkawżata mill-kumpaniji bi prezz baxx xejn ma affettwat lill-attività ta' Air France li kompliet tikber sal-2008, meta feġġet il-kriżi ekonomika. Is-CCIPB tenfasizza wkoll li qabel il-wasla ta' Ryanair fl-2003, l-ebda kumpanija tal-ajru ma kienet topera rotot internazzjonali mill-ajruport ta' Pau, u li għalhekk din il-wasla ma affettwatx il-kompetizzjoni fuq ir-rotot eżistenti.

6.2.1.2. ***Il-Kuntratti tas-servizzi fl-ajruport***

(190) Is-CCIPB tfakkar li l-imposti tal-ajruport jiġu applikati kollha b'mod strett għal kull utent kif ukoll għal kull kumpanija tal-ajru tal-pjattaforma tal-ajruport ta' Pau bl-istess mod. Is-CCIPB tiċħad f'dan ir-rigward li teżisti xi prattika diskriminatorja.

(191) Min-naħa l-oħra, is-CCIPB ma taqbilx mal-konsulent meta jgħid li l-imposti mhux regolati jvarjaw minn kumpanija tal-ajru għal oħra mingħajr raġuni valida. Skont is-CCIPB, it-tariffi tas-servizzi mhux irregolati jiġu nnegozjati ma' kull kumpanija tal-ajru skont l-ispeċifiċitajiet tas-sitwazzjoni individwali. Is-CCIPB tikkonkludi minn dawn l-argumenti li l-ebda wieħed mill-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport eżaminati mill-Kummissjoni ma jinkludi xi element ta' għajnuna mill-Istat.

6.2.1.3. ***Sussidji lill-ajruport***

(192) Is-CCIPB tqis li l-ebda "sussidju" riċevut mill-ajruport ta' Pau matul il-perjodu tas-sena 2000 sal-2010 u kopert mill-proċedura ta' investigazzjoni formali ma kien fih element ta' għajnuna mill-Istat.

Sussidji sovrani

(193) Skont is-CCIPB, is-sussidji ta' EUR 3,521 miljun imsemmija fis-sezzjoni 4.3.1, kienu maħsuba biex jiffinanzjaw il-missjonijiet fdati mil-liġi lill-operaturi tal-ajruporti iżda li normalment jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fit-twettiq tar-responsabbiltajiet pubbliċi tiegħu. B'hekk, dawn il-missjonijiet mhumiex ekonomiċi u għal din ir-raġuni, is-sussidji inkwistjoni ma jaqgħux fl-ambitu ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

Sussidji għat-tagħmir

(194) Is-CCIPB tqis li s-sussidji għat-tagħmir mogħtija mill-assoċjazzjoni konġunta u l-awtoritajiet lokali ma jinkludux element ta' għajnuna mill-Istat. Dawn l-ammonti kienu jservu biex jiffinanzjaw investimenti magħmulin mill-proprjetarji tal-faċilità tal-ajruport għall-manutenzjoni u t-titjib tiegħu, jiġifieri għall-valorizzazzjoni tal-patrimonju proprju. Għaldaqstant dawn l-investimenti jsiru għall-vantaġġ biss tal-proprjetarji tagħhom. Dawn is-somom għall-kuntrarju ma jagħtu l-ebda vantaġġ ekonomiku lis-CCIPB għaliex ma jtaffux il-piżijiet tal-operat li normalment ikollha ġġarrab bħala operatur tal-ajruport. Kull ma jagħmlu dawn l-ammonti huwa li "jittranżitaw" permezz tas-CCIPB li, fil-kwalità tagħha ta' amministratur ta' faċilità pubblika, tingħata l-missjoni li twettaq l-imsemmija ħidma ta' manutenzjoni, tiġdid u titjib.

(195) Għalhekk, skont is-CCIPB, bl-għoti tas-sussidji għat-tagħmir, l-awtorità konċessjonarja u l-awtoritajiet lokali jintervjenu b'mod naturali fil-kwalità tagħhom ta' proprjetarji ta' faċilitajiet tal-ajruport, fil-kuntest tal-konċessjoni ta' faċilità pubblika, għal finijiet ta' xogħol ta' standardizzazzjoni, ta' manutenzjoni u ta' titjib tas-servizz pubbliku fl-ajruport, bl-għan li jivvalorizzaw il-patrimonju tagħhom. Dawn huma investimenti li jaqgħu, naturalment, fuq il-proprjetarju tal-faċilità pubblika u mhux fuq l-operatur tagħha.

(196) Is-CCIPB tinnota wkoll li hija ser ikollha trodd lura fl-aħħar tal-konċessjoni (fl-aħħar tal-2015) l-imsemmija infrastruttura tal-ajruport lill-proprjetarji tagħha, flimkien mal-investimenti magħmula.

(197) Barra minn hekk, is-sussidji inkwistjoni ma fixklux il-kompetizzjoni mal-ajruporti l-oħrajn fil-qrib (Tarbes-Lourdes-Pyrénées u Biarritz-Anglet-Bayonne) għaliex dawn ukoll ħadu sussidji simili mingħand l-awtoritajiet konċessjonarji tagħhom.

(198) Rigward l-ammont ta' EUR 38 000 riċevut mingħand Gaz de France fl-2003, is-CCIPB tinnota li din il-miżura mhijiex imputabbli lill-Istat iżda ttieħdet b'mod awtonomu minn Gaz de France. Din id-deċiżjoni ma tat l-ebda vantaġġ ekonomiku lill-ajruport ta' Pau billi Gaz de France aġixxiet bħala investitur privat prudenti f'ekonomija tas-suq. Fil-fatt, Gaz de France kienet issuġġeriet lis-CCIPB li tistabbilixxi impjant ta' koġenerazzjoni, li kien jippermetti lill-ajruport jiffranka l-enerġija għat-tisħin u għall-arja kundizzjonata u lil Gaz de France li tipprovdi l-gass meħtieġ għall-funzjonament tiegħu.

Kompatibbiltà fuq il-bażi tad-Deċiżjoni 2005/842/KE tal-Kummissjoni

(199) Is-CCIPB tinnota li d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2005/842/KE ([30]) (minn hawn 'il quddiem id-"Deċiżjoni SIEĠ tal-2005") hija applikabbli għall-miżuri eżaminati. Is-CCIPB tenfasizza li fl-ambitu ta' applikazzjoni ta' din id-Deċiżjoni, jidħru fil-fatt *"kumpens għal servizz pubbliku mogħti lil ajruporti (…) fejn it-traffiku medju annwali matul is-sentejn finanzjarji qabel is-sena li fiha jkun ġie assenjat is-servizz ta' interess ekonomiku ġenerali ma jkunx jaqbeż il-miljun passiġġier (…)"* u li *"jirċievi kumpens annwlai għas-servizz inkwistjoni ta' anqas minn EUR 30 miljun"* (l-Artikolu 2). B'hekk, għas-CCIPB, li tikkunsidra li hija inkarigata bil-provvediment ta' servizz pubbliku ta' ajruport, jekk is-sussidji mħallsa lill-ajruport jikkostitwixxu għajnuna, din l-għajnuna hija kompatibbli u ħielsa mill-obbligu ta' notifika minn qabel abbażi tad-Deċiżjoni SIEĠ tal-2005.

Kompatibbiltà fuq il-bażi tal-Linji Gwida tal-2005

(200) Is-CCIPB targumenta b'mod sussidjarju li s-sussidji riċevuti mill-ajruport ta' Pau u mis-CCIPB jissodisfaw il-kriterji ta' kompatibbiltà previsti mil-Linji Gwida tal-2005.

6.2.2. RYANAIR

(201) Ryanair targumenta li l-Kummissjoni għamlet żball li għaqqdet iż-żewġ ftehimiet konklużi mas-CCIPB, wieħed minn Ryanair u l-ieħor minn AMS, f'każ wieħed ta' għajnuna preżunta mill-Istat. Il-kumpanija tal-ajru żżid li l-inkjesta dwar ir-relazzjoni bejn AMS u l-ajruport ta' Pau hija kontra l-kurrent tas-suċċess kummerċjali tal-offerta ta' Ryanair, li AMS għandha għadd kbir ta' klijenti (mhux biss ajruporti) u li l-mudell tagħha qed ikun dejjem aktar ikkuppjat fuq is-siti tal-Internet ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn.

6.2.2.1. ***Ir-rapport tal-konsulent tat-30 ta' Marzu 2011***

(202) Ryanair tikkontesta ċerti konklużjonijiet tar-rapport tal-konsulent, b'mod partikolari t-tliet allegazzjonijiet li ġejjin ([31]):

(a) *"Is-sit ta' Ryanair jidher qabel kollox paragunabbli mas-siti ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn li b'mod ġenerali jospitaw biss ftit reklami bi ħlas u li fuqhom l-ajruporti ma jirreklamawx."* Ryanair tiddikjara li mhuwiex veru li l-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn ma joffrux reklamar bi ħlas fuq is-siti elettroniċi tagħhom. Targumenta li din il-prattika qiegħda tinfirex sew u li l-ajruporti reġjonali, li jbatu minn nuqqas ta' domanda, qegħdin dejjem aktar ifittxu s-siti elettroniċi tal-kumpaniji tal-ajru bi prezz baxx li huma klijenti tagħhom bħala l-aħjar post fejn jistgħu jirreklamaw. Ryanair hija wkoll eżempju ta' kumpanija tal-ajru li tirreklama, fuq is-sit tal-Internet tagħha, servizzi ta' pparkjar ta' ajruport tal-ewwel kategorija li hija klijenta tiegħu.

(b) Ryanair issostni li mhuwiex veru li l-ajruporti ma jistgħux jitqabblu ma' entitajiet oħrajn li jirreklamaw fuq is-sit tal-Internet tagħha, peress li s-servizzi fl-ajruport ipprovduti lill-passiġġieri tagħha ma jistgħux jiġu sseparati mis-servizzi pprovduti lill-passiġġieri minn Ryanair stess. Il-kumpanija tallega li l-passiġġieri potenzjali li jaraw reklam għal ajruport fuq is-sit tal-Internet tagħha jiġġeneraw dħul għall-ajruport, kemm jekk itiru ma' Ryanair kif ukoll jekk le. Hija ssostni li, għalhekk, għall-kuntrarju tal-opinjoni tal-Kummissjoni, is-sitwazzjoni tal-ajruporti li jirreklamaw fuq is-sit tagħha tixbah lil dik ta' entitajiet oħrajn li jirreklamaw fuq is-sit tagħha bħal lukandi kerrejja tal-karozzi.

([30]) Id-Deċiżjoni 2005/842/KE tal-Kummissjoni tat-28 ta' Novembru 2005 dwar l-applikazzjoni tal-Artikolu 86(2) tat-Trattat KE rigward għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għal servizzi pubbliċi mogħti lil ċerti impriżi inkarigati bil-ġestjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L 312, 29.11.2005, p. 67).

([31]) Id-Deċiżjoni tal-estensjoni tal-proċedura, il-premessa 38.

(c) Skont Ryanair, huwa żbaljat li *"l-konsulent jiddubita r-razzjonalità tal-imġiba ta' ajruporti li jonfqu l-flus tagħhom f'kumpaniji tal-ajru biex jattiraw klijenti fuq it-titjiriet li jservuhom, meta dawn il-passiġġieri addizzjonali jkunu ta' vantaġġ dirett għall-istess kumpaniji tal-ajru"*. Skont Ryanair, il-fatt li l-provvediment ta' servizzi ta' promozzjoni huwa ta' vantaġġ għall-fornitur tal-ispazju għar-reklamar, jiġifieri Ryanair, ma jfissirx li mhuwiex ta' vantaġġ ukoll għall-ajruport li jixtri dawn is-servizzi. Il-fatt li ajruport jirreklama fuq is-sit ta' Ryanair jew le ftit li xejn jimporta għall-kumpanija peress li r-rata ta' mili tagħha fuq ir-rotot lejn l-ajruporti li għamlu ftehim ta' reklamar ma' AMS u fuq dawk lejn ajruporti li ma għamlu l-ebda ftehim hija simili. Ryanair iżżid li billi l-ajruporti reġjonali ġeneralment ma jkunux stabbiliti sew fuq is-suq, ir-reklamar huwa bżonn. Hija tiddikjara wkoll li l-Kummissjoni tiżbalja meta tiffoka fuq il-vantaġġi għall-kumpanija tal-ajru peress li l-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq ma jeħtieġx li miżura ma tiġġenera l-ebda vantaġġ għal xi parti terza, li jinkludi lill-fornitur tal-ispazju għar-rekalamar. Ryanair tenfasizza li l-ftehimiet ta' promozzjoni konklużi minn AMS mal-ajruporti huma differenti mill-ftehimiet konklużi minn Ryanair mal-ajruporti, u mhumiex ibbażati fuq il-preżunt "vantaġġ" li r-reklam tal-ajruport fuq ryanair.com jagħti lill-kumpanija.

6.2.2.2. *It-trattament ta' AMS u ta' Ryanair bħala benefiċjarju wieħed*

(203) Ryanair tqis li l-ftehim ta' servizzi fl-ajruport konkluż mis-CCIPB magħha u l-ftehim tal-promozzjoni konkluż ma' AMS huma separati u indipendenti, li jirrigwardaw servizzi differenti u li ma hemm l-ebda rabta li tiġġustifika l-fatt li wieħed iqishom bħala sors wieħed ta' "miżuri". Fil-fehma tagħha, il-ftehimiet ta' AMS kienu ta' vantaġġ għas-CCIPB, bħala xerrejja ta' servizzi ta' reklamar, u mhumiex maħsuba biex itejbu r-rata ta' mili jew il-prestazzjoni tal-kumpanija fuq ir-rotot li hija topera.

6.2.2.3. *Riżorsi tal-Istat u n-nuqqas ta' imputabbiltà*

(204) Ryanair ma taqbilx li d-deċiżjonijiet meħuda mis-CCIPB jiġu attribwiti lill-Istat u tiddikjara li l-ftehimiet konklużi minn din tal-aħħar ma' Ryanair u ma' AMS ma kienu jinvolvu l-ebda trasferiment ta' riżorsi tal-Istat Franċiż.

(205) Ryanair tiddikjara li s-CCIPB mhijiex aspett ieħor tal-Istat Franċiż u li l-imputabbiltà ma tistax tkun stabbilita sempliċiment għax is-CCIPB hija impriża pubblika u allura taħt il-kontroll tal-Istat Franċiż. Il-kumpanija tal-ajru hija tal-fehma li l-Kummissjoni għandha teżamina r-rwol tal-awtoritajiet pubbliċi fid-deċiżjonijiet meħuda mis-CCIPB fir-rigward ta' Ryanair u ta' AMS.

(206) Barra minn hekk, Ryanair tirreferi għall-ġurisprudenza tal-qrati Franċiżi, li abbażi tagħha hija tqis li l-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma entitajiet oriġinali kkaratterizzati min-natura doppja tagħhom u li għalhekk jeħtieġ li jiġu kklassifikati fil-kategorija tal-"istabbilimenti pubbliċi ekonomiċi".

(207) F'dak li jirrigwarda l-parteċipazzjoni tal-Istat fil-proċess tat-teħid tad-deċiżjoni, Ryanair tqis li l-Istat għandu jkun informat biss dwar ċerti deċiżjonijiet u unikment b'mod *a posteriori*.

6.2.2.4. *Pjan tal-kumpanija*

(208) Ryanair issostni li n-nuqqas ta' pjan tal-kumpanija meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2005 ma jistax jintuża bħala prova li l-ftehimiet ma kinux konformi mal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

6.2.2.5. *Il-kummenti ta' Ryanair tal-Erbgħa, 10 ta' April 2013*

(209) Fl-10 ta' April 2013, Ryanair bagħtet żewġ dokumenti mħejjija mill-kumpanija Oxera u analiżi magħmula mill-professur Damien P. McLoughlin.

L-ewwel dokument ta' Oxera – Id-definizzjoni tal-valur ta' referenza tas-suq fl-analiżi komparattiva għat-testijiet dwar il-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Il-każ tal-għajnuna mill-Istat lil Ryanair, dokument imħejji minn Oxera għal Ryanair, 9 ta' April 2013

(210) Oxera tqis li l-metodu tal-Kummissjoni li taċċetta biss ajruporti ta' referenza li jinsabu fl-istess żona ta' kummerċ tal-ajruport inkwistjoni huwa żbaljat.

(211) Oxera targumenta li l-prezzijiet ta' referenza tas-suq miksuba mingħand l-ajruporti ta' referenza mhumiex affettwati mill-għajnuna mill-Istat mogħtija lill-ajruporti tal-inħawi. Għaldaqstant huwa possibbli li ssir stima affidabbli tal-valur ta' referenza tas-suq meta wieħed japplika l-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(212) Fil-fatt,

(a) analiżijiet ta' referenza spiss jintużaw għal testijiet rigward il-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq magħmulin bnadi oħra minbarra l-qasam tal-għajnuna mill-Istat;

(b) l-impriżi ma jkollhomx influwenza reċiproka fuq id-deċiżjonijiet tagħhom sakemm il-prodotti tagħhom ma jkunux sostitwibbli jew komplementari;

(c) l-ajruporti li jinsabu fl-istess żona ta' kummerċ mhumiex neċessarjament f'kompetizzjoni ma' xulxin, u l-ajruporti ta' referenza użati fir-rapporti ppreżentati għandhom ftit kompetizzjoni mill-ajruporti pubbliċi fiż-żona ta' kummerċ tagħhom [inqas minn terz tal-ajruporti kummerċjali li jinsabu fiż-żona tal-kummerċ tal-ajruporti ta' referrenza huma proprjetà sħiħa tal-Istat u l-ebda wieħed mill-ajruporti li jinsabu fl-istess żona kummerċjali tal-ajruporti ta' referenza ma kien involut f'xi proċedura ta' għajnuna mill-Istat (f'April 2013)];

(d) anki meta l-ajruporti ta' referenza jaffaċċjaw kompetizzjoni mill-ajruporti pubbliċi fl-istess żona ta' kummerċ, hemm raġuni biex wieħed jemmen li l-imġiba tagħhom hija konformi mal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq (pereżempju, jekk is-settur privat ikollu xi sehem kbir jew jekk l-ajruport ikun amministrat f'livell privat);

(e) l-ajruporti li jissodisfaw il-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq ma jistabbilixxux il-prezzijiet tagħhom f'livell inqas mill-kost marġinali.

It-tieni dokument ta' Oxera – Prinċipji sottostanti għall-analiżi tal-profittabbiltà fl-ittestjar tal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Każijiet ta' għajnuna mill-Istat relatati ma' Ryanair, dokument imħejji minn Oxera għal Ryanair, 9 ta' April 2013

(213) Oxera targumenta li l-analiżi tal-profittabbiltà li hija għamlet fir-rapporti tagħha ppreżentati lill-Kummissjoni ssegwi l-prinċipji li jadotta operatur raġonevoli fis-settur privat u tirrifletti l-approċċ li jirriżulta mid-deċiżjonijiet preċedenti tal-Kummissjoni.

(214) Il-prinċipji sottostanti għall-analiżi tal-profittabbiltà huma dawn li ġejjin:

(a) il-valutazzjoni hija magħmula fi stadji;

(b) mhux bilfors hemm bżonn ta' pjan direzzjonali *ex ante* tan-negozju;

(c) fil-każ ta' ajruport mhux saturat, l-approċċ ibbażat fuq il-fond waħdieni huwa l-metodu xieraq ta' pprezzar;

(d) id-dħul assoċjat mal-attività ekonomika tal-ajruport attiv għandu jiġi kkunsidrat;

(e) it-terminu sħiħ tal-ftehim, inklużi estensjonijiet eventwali, għandu jiġi kkunsidrat;

(f) il-flussi finanzjarji futuri għandhom jiġu skontati sabiex wieħed jivvaluta l-profittabbiltà tal-ftehimiet.

(215) Il-profittabbiltà addizzjonali miġjuba mill-ftehimiet konklużi minn Ryanair mal-ajruporti għandha tkun ivvalutata fuq il-bażi ta' stimi tar-rata ta' profittabbiltà interna jew ta' miżuri bbażati fuq il-valur preżenti nett.

Analiżi tal-professur Damien P. McLoughlin – Consolidation d'une marque: pourquoi et comment les petites marques devraient investir dans le marketing (Konsolidazzjoni ta' marka kummerċjali: għalfejn u kif il-marki kummerċjali żgħar għandhom jinvestu fil-promozzjoni), dokument imħejji għal Ryanair, l-10 ta' April 2013

(216) Id-dokument huwa maħsub biex jesponi l-loġika kummerċjali li tispjega għalfejn l-ajruporti reġjonali jiddeċiedu li jixtru spazji ta' reklamar fuq ryanair.com mingħand AMS.

(217) Hemm għadd kbir ta' ajruporti b'saħħithom ħafna, magħrufa u li jintużaw b'mod regolari. Il-kompetituri dgħajfa jridu jegħlbu l-imġiba ta' xiri statiku tal-konsumaturi sabiex jiżviluppaw l-attività tagħhom. L-ajruporti reġjonali żgħar iridu jsibu l-mezz kif ixandru kontinwament il-messaġġ marbut mal-marka kummerċjali tagħhom lill-akbar numru ta' persuni possibbli. Il-forom tradizzjonali ta' komunikazzjoni ta' promozzjoni jeħtieġu spejjeż li jisbqu r-riżorsi tagħhom.

(218) Ir-reklamar permezz ta' AMS:

(a) jagħti l-possibbiltà li tintlaħaq parti kbira mill-persuni li diġà qegħdin jippjanaw li jixtru vjaġġ;

(b) iġġenera kostijiet relattivament baxxi (tariffa b'rati kummerċjali għall-komunikazzjoni onlajn);

(c) jippermetti l-komunikazzjoni fil-punt tax-xiri;

(d) jagħmel possibbli r-reklamar kreattiv.

6.2.2.6. ***Il-kummenti ta' Ryanair tal-20 ta' Diċembru 2013***

(219) Fl-20 ta' Diċembru 2013, Ryanair ippreżentat kummenti dwar il-ħlasijiet lil AMS. Ryanair tikkontesta l-valutazzjoni preliminari tal-Kummissjoni li l-ħlasijiet magħmula lil AMS huma kosijiet għall-ajruport, peress li dan l-approċċ ma jikkunsidrax il-valur tas-servizzi pprovduti minn AMS lill-ajruport. Barra minn hekk hija tqis li għall-finijiet tal-analiżi dwar il-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, jeħtieġ li ssir distinzjoni bejn ix-xiri ta' servizzi ta' promozzjoni ivvalorizzat bil-prezz tas-suq u kuntratt ta' relazzjoni bejn ajruport u kumpanija tal-ajru.

(220) Biex issostni l-argument tagħha, Ryanair ippreżentat analiżi li tqabbel il-prezzijiet użati minn AMS ma' dawk proposti għal servizzi simili minn siti oħrajn tal-ivvjaġġar ([32]). L-analiżi tikkonkludi li l-prezzijiet użati minn AMS kienu kemm inqas mill-medja kif ukoll fil-medda medjana tal-prezzijiet mitluba mis-siti tal-Internet ta' referenza.

(221) Skont Ryanair, dan juri li l-prezzijiet ta' AMS huma konformi għall-prezzijiet tas-suq u li d-deċiżjoni ta' ajruport pubbliku li jixtri s-servizzi ta' AMS hija konformi mal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Ryanair ġabet ukoll provi tas-servizzi pprovduti lill-ajruporti fil-kuntratti ma' AMS, sabiex turi l-valur ta' dawn is-servizzi għall-ajruporti.

(222) Skont Ryanair, għalkemm il-Kummissjoni insistiet sabiex tissottometti l-ftehimiet ta' AMS u l-ftehimiet tas-servizzi fl-ajruport ta' Ryanair għall-istess kriterju uniku tal-operatur f'ekonomija tas-suq (approċċ li Ryanair tikkontesta), il-valur tas-servizzi pprovduti minn AMS lill-ajruporti ma għandux ikun sottovalutat.

(223) Barra minn hekk, Ryanair tirreferi għall-konklużjonijiet ta' diversi rapporti li jikkonfermaw li l-kumpanija għandha marka kummerċjali pan-Ewropea b'saħħitha tant li kapaċi tiġġenera valur għas-servizzi ta' reklamar tagħha.

6.2.2.7. ***Il-kummenti ta' Ryanair tas-17 ta' Jannar 2014***

(224) Ryanair ippreżentat rapport maħdum mill-konsulent ekonomiku tagħha dwar il-prinċipji li, skont il-kumpanija tal-ajru, għandhom japplikaw għal kriterju ta' profittabbiltà tal-operatur f'ekonomija tas-suq li jkopri kemm il-ftehimiet dwar is-servizzi fl-ajruport konklużi bejn Ryanair u l-ajruporti kif ukoll il-ftehimiet ta' promozzjoni konklużi bejn AMS u dawn l-istess ajruporti ([33]). Ryanair tenfasizza li dan xejn ma jibdel il-pożizzjoni tagħha li l-ftehimiet ta' AMS u l-ftehimiet tas-servizzi fl-ajruport għandhom ikunu soġġetti separatament għall-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(225) Ir-rapport jindika li d-dħul iġġenerat minn AMS għandu jkun inkluż fid-dħul f'analiżi konġunta tal-profittabbiltà fejn l-ispejjeż ta' AMS għandhom ikunu attribwiti lill-kostijiet. Biex dan isir, ir-rapport jipproponi metodu bbażat fuq il-flussi tal-flus li jipprevedi li l-ispejjeż li jirrigwardaw lil AMS ikunu ttrattati bħala spejjeż operatorji addizzjonali.

(226) Ir-rapport jargumenta li l-attivitajiet ta' promozzjoni jikkontribwixxu għall-ħolqien u għat-tisħiħ tal-valur tal-marka kummerċjali, li x'aktarx jiġġenera negozju u qligħ, mhux biss matul il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni, iżda wkoll wara li jiskadi. Dan ikun il-każ b'mod partikolari meta minħabba ftehim ma' Ryanair, kumpaniji tal-ajru oħrajn jistabbilixxu ruħhom fl-ajruport, u min-naħa tagħhom jattiraw operaturi kummerċjali u b'hekk iżidu d-dħul mhux mill-avjazzjoni tal-ajruport. Skont Ryanair, jekk il-Kummissjoni tagħmel analiżi konġunta tal-profittabbiltà, dawn il-profitti għandhom jiġu kkunsidrati meta jkunu trattati l-ispejjeż relatati ma' AMS bħala spejjeż operatorji addizzjonali, bil-profitt addizzjonali li jiġi kkalkolat wara t-tnaqqis tal-ħlasijiet lil AMS.

([32]) Oxera, "*Are prices set by AMS in line with the market rate?*" (Il-prezzijiet stabbiliti minn AMS huma konformi mar-rata tas-suq?), miktub għal Ryanair, fl-20 ta' Diċembru 2013.

([33]) Oxera, "*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*" (Kif għandhom ikunu ttrattati l-ftehimiet ta' AMS fl-analiżi tal-profittabbiltà bħala parti mit-test tal-operatur f'ekonomija tas-suq?) miktub għal Ryanair, fis-17 ta' Jannar 2014.

(227) Ryanair taħseb ukoll li valur finali jista' jkun inkluż fil-profitti addizzjonali previsti fi tmiem it-terminu tal-ftehim dwar is-servizzi fl-ajruport sabiex jiġi kkunsidrat il-valur iġġenerat wara li jiskadi l-ftehim. Il-valur finali jista' jkun adattat fuq il-bażi ta' ipoteżi konservattiva dwar il-probabbiltà tat-tiġdid tal-ftehim ma' Ryanair jew skont liema mill-kundizzjonijiet simili jiġu miftiehma ma' kumpaniji oħrajn. Ryanair tqis li b'hekk huwa possibbli li jiġi stmat limitu aktar baxx għall-benefiċċji ġġenerati b'mod konġunt mill-ftehim konkluż ma' AMS u mill-ftehim dwar is-servizzi fl-ajruport, waqt li jiġi kkunsidrat il-karattru inċert tal-profitti addizzjonali wara li jiskadi l-ftehim dwar is-servizzi fl-ajruport.

(228) B'appoġġ għal dan l-approċċ, ir-rapport jippreżenta sinteżi tar-riżultati tal-istudji dwar l-effett tar-reklamar fuq il-valur ta' marka kummerċjali. Dawn l-istudji jirrikonoxxu li r-reklamar jista' jsaħħaħ il-valur ta' marka kummerċjali u jżid il-lealtà tal-klijenti. Skont ir-rapport, ir-reklamar fuq ryanair.com iżid b'mod partikolari l-viżibbiltà tal-marka kummerċjali fil-każ ta' ajruport. Ir-rapport iżid li l-ajruporti reġjonali ż-żgħar li jixtiequ jkabbru t-traffiku tagħhom jistgħu fost l-oħrajn isaħħu l-valur tal-marka tagħhom billi jidħlu fi ftehimiet ta' reklamar ma' AMS.

(229) Ir-rapport jindika li l-approċċ ibbażat fuq il-flussi tal-flus huwa aħjar mill- approċċ bil-kapitalizzazzjoni, li fih l-ispejjeż relatati ma' AMS jiġu ttrattati bħala spejjeż ta' kapital f'assi intanġibbli (jiġifieri l-valur tal-marka kummerċjali tal-ajruport). L-ispejjeż għall-promozzjoni jiġu rreġistrati bħala assi intanġibbli u mbagħad amortizzat tul iż-żmien tal-utilità ta' dan l-assi, billi jiġi pprevedut valur residwu fl-iskadenza skedata tal-ftehim dwar is-servizzi tal-ajruport. Madankollu dan l-approċċ ma jikkunsidrax il-profitti addizzjonali li jikseb l-ajruport permezz tal-iffirmar tal-ftehim dwar is-servizzi fl-ajruport ma' Ryanair u huwa wkoll diffiċli li wieħed jistma l-valur tal-assi intanġibbli dovut għall-ispejjeż tal-marka kummerċjali u għat-tul taż-żmien tal-utilità tal-assi.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) AMS tiddikjara li hija ma bbenefikatx minn għajnuna mill-Istat u li s-CCIPB aġixxiet skont il-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq fil-konfront tagħha.

(231) AMS targumenta li l-ammonti dovuti mis-CCIPB lil AMS għas-servizzi ta' promozzjoni kienu jikkorrispondu għall-prezzijiet tas-suq għal servizzi li għandhom valur reali għall-ajruport.

(232) AMS tgħid li t-tliet allegazzjonijiet li ġejjin ippreżentati fir-rapport tal-konsulent, kif esposti fid-deċiżjoni tal-estensjoni tal-proċedura, huma żbaljati għar-raġunijiet spjegati hawn taħt:

(a) *"Is-sit tal-Internet ta' Ryanair jidher li jixbah lil dak ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn li, ġeneralment, ma joffrux reklamar bi ħlas u li fuqhom l-ajruporti ma jirreklamawx"* – AMS issostni li mhuwiex minnu li kumpaniji tal-ajru oħrajn ma joffrux reklamar bi ħlas fuq is-sit tal-Internet tagħhom. Skont il-kumpanija, dan huwa tabilħaqq il-każ, iżda ryanair.com kienet sempliċiment il-prekursur f'dan il-qasam. AMS targumenta li s-sit tal-Internet ta' Ryanair huwa differenti peress li jispikka għall-interess li jqanqal f'min jirreklama minħabba l-popolarità tiegħu. AMS tinnota li għall-ajruporti, ir-reklamar fuq ryanair.com huwa partikolarment interessanti għaliex hija tilħaq perfettament lill-passiġġieri potenzjali, tgħin biex jiżdied id-dħul mhux mill-avjazzjoni u żżid il-fama internazzjonali tal-ajruport.

(b) *"L-ajruporti ma jistgħux jitqabblu ma' entitajiet oħrajn li jistgħu jirreklamaw fuq siti tal-Internet ta' kumpaniji tal-ajru bħal Ryanair peress li s-servizzi pprovduti minn ajruport lill-passiġġieri ta' Ryanair ma jistgħux, minħabba n-natura tagħhom, ikunu separati minn dawk li tipprovdi l-kumpanija tal-ajru nfisha, għall-kuntrarju ta' servizzi oħrajn, fosthom, ta' akkomodazzjoni jew ta' kiri ta' karozzi"* – AMS tgħid li s-servizzi pprovduti mill-ajruporti lill-passiġġieri (bħal ħwienet, parkeġġi, ristoranti, eċċ.) huma faċilment separabbli mis-servizzi pprovduti lill-passiġġieri minn Ryanair. AMS iżżid li l-fatt li s-servizzi pprovduti lill-passiġġieri mill- ajruport huma "assoċjati" jew le ma' dawk ipprovduti minn Ryanair xejn ma jneħħi mill-interess ta' dan it-tip ta' reklamar għall-ajruport. Skont AMS, l-istess raġunament japplika għall-ajruporti privati li jħallsu għas-servizzi tal-kumpanija kif ukoll għal-lukandi u għall-kumpaniji tal-kiri tal-karozzi msieħba ma' Ryanair, li s-servizzi tagħhom jistgħu wkoll jitqiesu assoċjati (jew le) ma' dawk ta' Ryanair.

(c) *"Ma jagħmilx sens li l-ajruporti jiddedikaw riżorsi proprji lil kumpaniji tal-ajru sabiex iħeġġu lill-passiġġieri jużaw it-titjiriet ta' dawn il-kumpaniji lejn dawn l-istess ajruporti, meta wieħed iqis li dawn il-passiġġieri addizzjonali jiġġeneraw vantaġġi diretti għall-kumpaniji tal-ajru inkwistjoni"* – AMS targumenta li r-raġuni li għaliha l-ajruporti jirreklamaw fuq ryanair.com hija x-xewqa tagħhom li jżidu s-sehem tal-passiġġieri li jaslu, li ġeneralment joħolqu dħul mhux mill-avjazzjoni ogħla għall-ajruporti. AMS iżżid li l-ajruporti għandhom bżonn jirreklamaw biex jistabbilixxu l-fama tagħhom fuq livell internazzjonali u li s-sistema tagħhom tixbah lir-reklamar magħmul minn impriżi kbar multinazzjonali bħal Coca-Cola, McDonald's, Nike eċċ. Fil-fehma tagħha, il-fatt li ajruport jirreklama fuq is-sit ta' Ryanair jew le mhuwiex importanti għall-kumpanija peress li dan ma jaffettwax lin-numru totali tal-passiġġieri tagħha u, xorta waħda, il-fatt li Ryanair tista' tieħu vantaġġ jew le mir-reklamar ta' ajruport fuq ryanair.com mhuwiex importanti fuq il-livell kummerċjali għall-ajruport.

(233) AMS tishaq li ma hemm l-ebda raġuni għaliex għandu jinxtehet dubju fuq il-loġika kummerċjali sottostanti għad-deċiżjoni meħuda minn ajruport li jirreklama fuq ryanair.com meta s-servizzi huma pprovduti bil-prezz tas-suq. Hija tkompli tgħid li l-ajruporti reġjonali għandhom bżonn dan it-tip ta' reklami biex jibqgħu miftuħin u jkabbru.

(234) AMS tikkunsidra li r-reklamar li jsir fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair jgħin biex jiżdied l-għadd ta' passiġġieri li jaslu, u li huma ħafna aktar fiċ-ċans li jiġġeneraw dħul mhux mill-avjazzjoni għall-ajruport milli l-passiġġieri li jitilqu biex imorru jżuru pajjiż ieħor. Minn dan tikkonkludi li huwa aktar xieraq li wieħed jagħmel reklami kummerċjali fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair biex jattira passiġġieri lejh milli jagħmel reklami diretti għal passiġġieri lokali f'gazzetti jew f'mezzi tax-xandir oħra.

(235) AMS tallega li l-Linji Gwida tal-2005 ma japplikawx għar-relazzjoni bejn ajruport u fornitur ta' servizzi ta' promozzjoni u l-fatt li l-kumpanija prinċipali ta' AMS hija trasportatur tal-ajru mhuwiex biżżejjed biex jagħmel il-Linji Gwida applikabbli.

6.3. *KUMMENTI MRESSQA MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI WARA L-PUBBLIKAZZJONI F'IL-ĠURNAL UFFIĊJALI TAL-UNJONI EWROPEA TA' AVVIŻ LI JISTIEDEN LILL-ISTATI MEMBRI U LILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI JIKKOPNDIVIDU L-KUMMENTI TAGĦHOM DWAR L-APPLIKAZZJONI TAL-LINJI GWIDA L-ĠODDA GĦALL-KAŻIJIET PENDENTI*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Air France tikkontesta l-applikazzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda għall-każijiet li jinvolvu għajnuna għall-operat tal-ajruporti, anki jekk din l-għajnuna tħallset qabel il-pubblikazzjoni tagħhom, għal diversi raġunijiet:

(a) Skont Air France, din tkun applikazzjoni retroattiva tal-Linji Gwida l-ġodda li tiffavorixxi lill-atturi mhux virtwużi billi tilleġittima imġiba mhux konformi mar-regoli applikabbli fiż-żmien li ġew implimentati. Għall-kuntrarju, dan l-approċċ jippenalizza lill-atturi konformi mal-Linji Gwida tal-2005 li żammu lura milli jirċievu fondi pubbliċi.

(b) Air France ssostni wkoll li l-applikazzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda għall-għajnuna għall-operat mogħtija lill-ajruporti qabel id-dħul fis-seħħ tagħhom tmur kontra l-prinċipji ġenerali tal-liġi u tal-ġurisprudenza Ewropea.

(237) Air France issostni li l-Linji Gwida l-ġodda ser ikollhom l-effett li jiffavorixxu lill-operaturi l-ġodda għad-detriment tal-operaturi antiki. Fil-fatt, jekk jippermettu lil kumpanija tal-ajru ġdida tħallas biss il-kost inkrimentali assoċjat mal-attività tagħha, ikunu qegħdin jiddiskriminaw lill-operaturi antiki tal-ajruport li huma soġġetti għal imposti ogħla.

(238) Fl-aħħar nett, Air France tfakkar li għalkemm il-kundizzjoni tal-aċċess nondiskriminatorju għall-infrastruttura ta' ajruport tista' tidher faċilment issodisfata fit-teorija, il-prattika hija kompletament differenti, billi ċerti mudelli tal-operat huma xjentement żvantaġġjati.

6.3.2. IS-CCIPB

(239) Is-CCIPB irreferiet għall-kummenti preċedenti tagħha, u pprovdiet analiżi li tiddeskrivi r-raġunijiet għalfejn, għalkemm is-sussidji għat-tagħmir kienu kkunsidrati għajnuna għall-operat favur tagħha, dawn huma kompatibbli mad-dispożizzjonijiet tas-sezzjoni 5.1.2 tal-Linji Gwida l-ġodda, li jippermettu l-awtorizzazzjoni retroattiva tal-għajnuna għall-operat imħallsa lill-ajruporti qabel id-dħul fis-seħħ tagħhom.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Din l-organizzazzjoni nongovernattiva bagħtet kummenti li jikkritikaw il-Linji Gwida l-ġodda, u d-deċiżjonijiet tal-Kummissjoni fis-settur tal-ajru sal-lum, minħabba l-konsegwenzi allegatament dannużi tagħhom għall-ambjent.

7. **IL-KUMMENTI TA' FRANZA**

7.1. *IL-KUMMENTI MRESSQA MINN FRANZA WARA L-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

7.1.1. IL-KUNTRATT TAS-SERVIZZI FL-AJRUPORT TAL-2005

(241) Franza tinnota li l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-2005 jindika sempliċiment il-kundizzjonijiet tat-tariffi tal-ajruport li huma pubbliċi u li japplikaw bl-istess mod għal kull trasportatur li jservi lill-ajruport.

(242) Rigward l-imposta tal-ipparkjar, ir-regolament dwar it-tariffi tal-ajruport jipprovdi li din l-imposta tkun dovuta jekk l-ajruplan idum ipparkjat fl-ajrudrom għal aktar minn sagħtejn. B'hekk, skont Franza, billi l-ħin tal-waqfa tal-ajruplani operati minn Ryanair ma jaqbiżx ġeneralment il-25 minuta, huwa normali li din il-kumpanija normalment ma tħallasx għall-ipparkjar.

(243) Bl-istess mod, rigward l-imposta għad-dwal, din hija dovuta biss meta jinxtegħel id-dawl ta' indikazzjoni (jiġifieri billejl jew meta l-viżibbiltà tkun baxxa). Skont Franza, billi t-titjiriet ta' Ryanair isiru biss filgħodu, ma jagħmlux użu mis-servizz tad-dwal ta' indikazzjoni u għalhekk il-ħlas korrispondenti ma għandux għalfejn isir.

7.1.2. IT-TAXXA TAL-AVJAZZJONI ĊIVILI

(244) Franza għamlet xi kjarifiki rigward it-taxxa tal-ajruport, deskritta fis-sezzjoni 4.3.2, kif ukoll dwar it-taxxa tal-avjazzjoni ċivili.

(245) Fil-każ tat-taxxa tal-avjazzjoni ċivili, prevista mill-Artikolu 302(a)(K) tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa, din tinġabar mill-Istat mingħand it-trasportaturi bl-ajru bil-ħsieb li tiffinanzja l-missjonijiet tad-Direttorat Ġenerali tal-avjazzjoni ċivili li mhumiex iffinanzjati mill-imposti għas-servizzi pprovduti. Hija bbażata fuq l-għadd ta' passiġġieri u t-tunnellaġġ tal-merkanzija u tal-posta li jitilqu minn Franza. It-tariffa intrakomunitarja tagħha hija stabbilita mill-Artikolu msemmi qabel u hija l-istess għat-territorju kollu ta' Franza. Huwa l-Istat li jistabbilixxi t-tariffa tat-taxxa u l-ġbir tagħha, u l-operaturi tal-ajruporti mhumiex involuti fil-proċess.

7.1.3. IL-KUNTRATT LI JORBOT LIS-CCIPB MAL-KUMPANIJA AMS

(246) Rigward il-kuntratt li jorbot lis-CCIPB ma' AMS, li huwa l-bażi tal-proċedura ta' notifika, l-awtoritajiet Franċiżi jinnutaw li dan il-kuntratt jistipula li AMS għandha liċenzja esklussiva sabiex tipproponi servizzi ta' promozzjoni fuq is-sit tal-ivvjaġġar www.ryanair.com. Franza tinnota li dan is-sit tal-Internet jipproponi wkoll servizzi tal-ajru minn diversi ajruporti fl-Ewropa.

(247) Franza tinnota li s-CCIPB ipprovdiet dokument li jagħmel parti mill-offerta kummerċjali tas-sit www.voyages-sncf.com li fuqu s-servizzi proposti jidhru ferm simili għal dawk koperti fil-kuntratt ma' AMS. Dawn is-servizzi jammontaw għal EUR […] minbarra t-taxxa, jiġifieri EUR […] inklużi t-taxxi kollha, ammont li jidher simili għal dak mitlub mis-sussidjarja ta' Ryanair.

(248) Franza tqis li l-karatteristiċi l-oħrajn ta' dan il-kuntratt ukoll għandhom jiġu kkunsidrati, fosthom:

— it-terminu tiegħu ta' ħames snin;

— il-kundizzjonijiet tat-twettiq tiegħu, b'mod partikolari in-nuqqas ta' sejħa minn qabel għall-kompetizzjoni relatata mal-akkwist ta' servizzi fis-settur kummerċjali;

— it-termini tal-ipprezzar ta' dawn is-servizzi ta' promozzjoni, stabbiliti *a priori* u b'rata fissa u mhux *a posteriori* skont l-istatistika tat-traffiku tal-Internet fuq is-sit www.ryanair.com;

— il-klawżoli tal-esklussività rigward il-provvista ta' servizzi addizzjonali (kiri ta' karozzi, akkomodazzjoni) li jillimitaw l-aċċess tagħhom għal dawk l-impriżi biss li magħhom il-grupp Ryanair għandu ftehimiet kummerċjali.

7.2. *IL-KUMMENTI TA' FRANZA DWAR IL-KUMMENTI PPREŻENTATI MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI WARA L-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

(249) Franza ma xtaqitx tikkumenta dwar il-kummenti mressqa mill-partijiet terzi interessati wara l-ftuħ tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

7.3. *IL-KUMMENTI MRESSQA MINN FRANZA WARA L-ESTENSJONI TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

7.3.1. L-ALLEGATA GĦAJNUNA MOGĦTIJA LILL-KUMPANIJI TAL-AJRU

(250) Franza tqis li l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni għandhom ikunu vvalutati flimkien għal kull perjodu kkunsidrat biex ikun iddeterminat jekk jeżistix vantaġġ ekonomiku.

(251) Franza tikkunsidra wkoll li l-imġiba tas-CCIPB kollha, tas-CCIPB bħala operatur tal-ajruport u tal-Istat jew tal-awtoritajiet pubbliċi l-oħrajn li jikkontrollaw lill-operatur tal-ajruport jew jintervjenu fil-finanzjament tiegħu għandha tiġi vvalutata b'mod konġunt, fir-relazzjoni tagħhom ma' Ryanair u ma' AMS biex ikun jista' jiġi applikat il-kriterju tal-operatur privat f'ekonomija tas-suq.

(252) Madankollu Franza tinnota li l-kunsiderazzjonijiet li fuqhom jibbażaw l-awtoritajiet pubbliċi sabiex jieħdu sehem f'ċerti finanzjamenti ma jistrieħux biss fuq kriterji ta' profittabbiltà għall-ajruport iżda, b'mod aktar ġenerali, fuq l-impatt ekonomiku u soċjali tal-attività tal-ajruport għar-reġjun, li mhumiex ikkunsidrati fir-raġunament tal-operatur privat f'ekonomija tas-suq.

(253) F'dan ir-rigward, Franza tirreferi għal żewġ studji li saru fl-2005 u fl-2011 mis-CCIPB fuq l-impatt tat-traffiku tal-kumpanija Ryanair. Dawn l-istudji juru l-impatt ekonomiku sinifikanti tal-linja tal-ajru fuq ir-reġjun.

(254) Rigward id-dubji li esprimiet il-Kummissjoni fid-deċiżjoni li testendi l-proċeduri f'dak li jirrigwarda l-kompatibbiltà tal-miżuri ta' għajnuna eventwali mogħtija permezz tal-kuntratt konkluż ma' Ryanair fl-2003 u l-kuntratti tal-2005 mas-suq intern, Franza tfakkar li hija stess innotifikat dan il-fajl f'Jannar tal-2007 biex tesprimi d-dubji tagħha u tikseb mingħand il-Kummissjoni deċiżjoni dwar ir-regolarità, fir-rigward tas-sistema Komunitarja tal-għajnuna mill-Istat, tal-miżuri ta' għajnuna eventwalment mogħtija bil-kuntratti tal-2005. F'dan il-kuntest, Franza ma tqossx li hija kapaċi turi l-kompatibbiltà.

(255) Franza tikkonferma l-impatt kbir tal-attività tal-kumpaniji tal-ajru ffinanzjati mis-CCIPB fuq l-iżvilupp ekonomiku reġjonali. Franza ma tistax madankollu tikkonkludi li huma kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3) (c) tat-TFUE jew ir-regoli applikabbli għas-servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali.

7.3.2. KONTRIBUZZJONIJIET FINANZJARJI LILL-AJRUPORT

(256) F'dak li jirrigwarda l-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat fil-kontribuzzjonijiet finanzjarji lill-ajruport ta' Pau, Franza tqis li għal dan l-ajruport, bħal fil-każ tal-parti l-kbira tal-ajruporti l-oħrajn tal-istess daqs, id-deċiżjonijiet ta' investiment tal-awtoritajiet pubbliċi kontribwenti kienu bbażati mhux fuq kontroparti diretta mħallsa mill-konċessjonarju iżda fuq l-impatt ekonomiku u soċjali fuq ir-reġjun li tiġġenera l-attività tal-ajruport.

(257) Barra minn hekk Franza tirreferi għall-istrument legali ta' finanzjament tal-missjonijiet tas-sigurtà u ta' sikurezza, deskritt fis-sezzjoni 4.3.2. Franza tqis li dan l-istrument jeskludi kwalunkwe kumpens żejjed tal-kostijiet imġarrba mill-operaturi tal-ajruporti għat-twettiq tal-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza, li jaqgħu fil-missjonijiet sovrani tal-Istat. B'hekk, skont Franza, l-ammonti mħallsa mill-Istat għall-kopertura tal-ispejjeż ta' sikurezza (persunal u tagħmir jew vetturi tan-nar, il-prevenzjoni tal-periklu mill-annimali, għeluq) u ta' sigurtà (persunal u tagħmir għall-kontrolli tal-passiġġieri u tal-bagalji tagħhom) mhumiex simili għall-għajnuna mill-Istat.

7.4. *IL-KUMMENTI TA' FRANZA DWAR IL-KUMMENTI PPREŻENTATI MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI WARA L-ESTENSJONI TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

(258) Franza ma xtaqitx tikkumenta dwar il-kummenti ppreżentati mill-partijiet terzi interessati wara l-estensjoni tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

7.5. *IL-KUMMENTI TA' FRANZA DWAR L-APPLIKAZZJONI TAL-LINJI GWIDA L-ĠODDA GĦAL DAN IL-KAŻ*

(259) Franza tindika li l-Linji Gwida l-ġodda huma aktar flessibbli minn dawk ta' qabel għall-għajnuna operatorja. Għalhekk, l-applikazzjoni retroattiva tagħhom għal kull għajnuna sejra tgħin biex, skont Franza, is-sitwazzjonijiet passati ta' ċerti ajruporti jiġu ppenalizzati inqas.

(260) Madankollu Franza tiddikjara li l-għajnuna għall-investiment sejra tkun ivvalutata b'mod aktar sever minn qabel fid-dawl tal-Linji Gwida l-ġodda billi dawn jipprovdu intensitajiet massimi permessi tal-għajnuna skont id-daqs tal-ajruport.

7.6. *IL-KUMMENTI TA' FRANZA DWAR IL-KUMMENTI PPREŻENTATI MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI DWAR L-APPLIKAZZJONI TAL-LINJI GWIDA L-ĠODDA GĦAL DAN IL-KAŻ*

(261) Franza ma xtaqitx tikkummenta dwar il-kummenti ppreżentati mill-partijiet terzi interessati dwar l-applikazzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda għal dan il-każ.

8. VALUTAZZJONI

(262) Għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-miżuri inkwistjoni, jeħtieġ li ssir distinzjoni bejn l-għajnuna potenzjali mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru (sezzjoni 8.1 ta' din id-deċiżjoni) u l-għajnuna potenzjali lill-operatur tal-ajruport ta' Pau fil-forma ta' kontribuzzjonijiet finanzjarji (sezzjoni 8.2 ta' din id-deċiżjoni).

8.1. *MIŻURI FAVUR IL-KUMPANIJI TAL-AJRU*

8.1.1. L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA SKONT IT-TIFSIRA TAL-ARTIKOLU 107(1) TAT-TFUE

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

(264) Biex miżura tikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat, il-kundizzjonijiet li ġejjin iridu jkunu ssodisfati b'mod kumulattiv: 1) il-miżura inkwistjoni hija ffinanzjata permezz ta' riżorsi tal-Istat u hija imputabbli lill-Istat, 2) tagħti vantaġġ ekonomiku, 3) dan il-vantaġġ huwa selettiv u 4) il-miżura inkwistjoni toħloq distorsjoni jew thedded li toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni u tista' taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri, u 5) il-benefiċjarju huwa kumpanija skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE, li jimplika li jeżerċita attività ekonomika.

8.1.1.1. ***Riżorsi tal-Istat fil-kuntratti li s-CCIPB ikkonkludiet mal-kumpaniji tal-ajru matul il-perjodu eżaminat***

(265) Il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u ta' servizzi fl-ajruport ġew konklużi bejn il-kumpaniji tal-ajru, minn naħa, u s-CCIPB, min-naħa l-oħra.

(266) Il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma stabbilimenti pubbliċi skont il-liġi Franċiża. Skont il-verżjoni attwalment fis-seħħ tal-Artikolu L710-1 tal-Kodiċi tal-Kummerċ, "*l-istabbilimenti jew il-kmamar dipartimentali tan-netwerk tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija għandhom kull wieħed, skont il-kwalità tagħhom ta' korp intermedjarju tal-Istati, il-funzjoni li jirrappreżentaw l-interessi tal-industrija, tal-kummerċ u tas-servizzi mal-awtoritajiet pubbliċi jew awtoritajiet barranin. Waqt li jiżguraw il-komunikazzjoni bejn id-diversi atturi kkonċernati, huma jiżvolġu l-attività tagħhom mingħajr preġudizzju għall-missjonijiet ta' rappreżentanza konferiti lill-organizzazzjonijiet professjonali jew interprofessjonali mid-dispożizzjonijiet leġiżlattivi jew regolatorji fis-seħħ u għall-missjonijiet imwettqa mill-awtoritajiet territorjali taħt l-amministrazzjoni libera tagħhom. In-netwerk u, fi ħdanu, kull stabbiliment jew kamra dipartimentali jikkontribwixxu għall-iżvilupp ekonomiku, għall-attrazzjoni u għall-ippjanar territorjali kif ukoll għall-appoġġ lill-impriżi u lill-assoċjazzjonijiet tagħhom billi jwettqu, f'kundizzjonijiet stabbiliti b'digriet, kull missjoni ta' servizz pubbliku u kwalunkwe missjoni ta' interess ġenerali meħtieġa għat-twettiq ta' dawn il-missjonijiet*"

(267) L-istess dispożizzjoni tistipula:

"*Għal dan il-għan, kull istituzzjoni jew kamra dipartimentali tan-netwerk tista' twettaq, fir-rigward, jekk ikun il-każ, tal-iskemi settorjali applikabbli għaliha*:

1° Il-missjonijiet ta' interess ġenerali fdati lilha mil-liġijiet u r-regolamenti;

2° Il-missjonijiet ta' appoġġ, ta' akkumpanjament, ta' kollegament u ta' għoti ta' pariri ma' dawk li joħolqu u jixtru kumpaniji u mal-kumpaniji, fir-rispett tad-dispożizzjonijiet leġiżlattivi u regolatorji fis-seħħ dwar il-liġi tal-kompetizzjoni;

3° Missjoni ta' appoġġ u pariri għall-iżvilupp internazzjonali tal-impriżi u l-esportazzjoni tal-produzzjoni tagħhom, bi sħubija mal-Aġenzija Franċiża għall-iżvilupp internazzjonali tal-impriżi;

4° Missjoni favur it-taħriġ professjonali inizjali jew kontinwu b'mod partikolari permezz tal-istabbilimenti pubbliċi u privati tat-tagħlim li hija toħloq, iġġestixxi jew tiffinanzja;

5° Missjoni ta' ħolqien u ta' ġestjoni ta' tagħmir, b'mod partikolari dak tal-portijiet u tal-ajruporti;

6° Il-missjonijiet tas-suq li ġew fdati lilha minn persuna pubblika jew li huma meħtieġa għat-twettiq tal-missjonijiet l-oħrajn tagħha;

7° Kwalunkwe missjoni ta' kompetenza, ta' konsultazzjoni jew kwalunkwe studju mitlub mill-awtoritajiet pubbliċi dwar kwistjoni ta' industrija, kummerċ, servizzi, żvilupp ekonomiku, taħriġ professjonali jew ta' ppjanar spazjali, mingħajr ħsara għax-xogħlijiet li tagħhom jistgħu jieħdu inizjattiva"

(268) L-Artikolu L710-1 tal-Kodiċi tal-Kummerċ jindika wkoll: "*L-assemblea tal-kmamar Franċiżi tal-kummerċ u tal-industrija, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija tar-reġjun, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija territorjali u l-gruppi interkonsulari*

huma stabbilimenti pubbliċi taħt is-superviżjoni tal-Istat u amministrati minn diriġenti tal-kumpanija magħżulin."

(269) Din id-dispożizzjoni leġiżlattiva evolviet tul il-perjodu eżaminat, jiġifieri mill-2003 sal-2010. Madankollu, il-prinċipji fundamentali tagħha baqgħu l-istess. Fil-fatt, matul dan il-perjodu kollu, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija bħas-CCIPB baqgħu istituzzjonijiet pubbliċi stabbiliti mil-liġi, amministrati minn diriġenti ta' kumpaniji magħżula u taħt is-superviżjoni tal-Istat. Min-naħa l-oħra, peress li huma entitajiet intermedji tal-Istat, l-iskop tagħhom u l-għan ewlieni tagħhom huwa (skont it-termini tal-Artikolu L710-1 tal-Kodiċi kummerċjali) li jwettqu missjonijiet ta' interess ġenerali li tkun fdatilhom il-liġi, jiġifieri essenzjalment, ir-rappreżentanza tal-interessi tal-industrija, tal-kummerċ u tas-servizzi mal-awtoritajiet pubbliċi, l-appoġġ lill-impriżi lokali, u l-iżvilupp tal-attrattività u tal-ippjanar tat-territorji. L-attivitajiet industrijali u kummerċjali tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma relatati mal-eżerċizzju tal-missjonijiet tagħhom ta' interess ġenerali, u huma maħsuba biex jikkontribwixxu għat-twettiq ta' dawn tal-aħħar.

(270) Barra minn hekk, ta' min jinnota li l-leġiżlazzjoni nazzjonali tipprovdi arranġamenti speċifiċi ta' finanzjament għall-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija, b'mod partikolari fl-Artikolu L710-1 tal-Kodiċi tal-Kummerċ. Għalhekk, ir-riżorsi tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma magħmula b'mod partikolari minn dħul mit-taxxa (it-taxxa għall-ispejjeż tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija stabbilita mill-Artikolu 1600 tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxi), minn sussidji jew riżorsi li jkunu ġejjin mill-attivitajiet ta' taħriġ u ta' ġestjoni ta' infrastrutturi tat-trasport. Għalhekk, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija ma jiddependux biss mid-dħul kummerċjali tagħhom biex ilaħħqu mal-ispejjeż tagħhom. Dan jappoġġja l-konklużjoni li l-attivitajiet industrijali u kummerċjali tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma relatati mal-eżerċizzju ta' dawn il-missjonijiet ta' interess ġenerali, u huma maħsuba biex jikkontribwixxu għat-twettiq tagħhom.

(271) Franza kkonfermat din il-konklużjoni f'dak li jirrigwarda lis-CCIPB. Fil-fatt hija ddikjarat li: "*Bħala rappreżentanta legali tal-interessi tat-13 000 impriża lokali, is-CCI ta' Pau Béarn hija l-kelliema tagħhom mal-awtoritajiet pubbliċi u mal-awtoritajiet lokali. (…) Fil-kuntest ta' dawn il-missjonijiet, il-ġestjoni tal-ajruport ta' Pau Pyrénées tagħmel sens meta dan tal-aħħar jitqies bħala għodda ta' tkabbir u ta' żvilupp tal-attività ekonomika tat-territorju tiegħu. (…). Minn dan jirriżulta li s-CCI għandhom missjoni legali ta' interess ġenerali marbuta fost l-oħrajn mal-iżvilupp ekonomiku u t-titjib tal-attrazzjoni tat-territorju. Id-dispożizzjonijiet imsemmija hawn fuq juru wkoll li huwa proprju fil-qafas ta' din il-missjoni li tinsab il-ġestjoni tal-faċilitajiet tal-ajruport.*"

(272) Franza żiedet li: "*Is-CCI jwettqu u jiffinanzjaw regolarment azzjonijiet ta' lobbying favur l-attrazzjoni tat-territorju tagħhom u l-promozzjoni ta' faċilitajiet ġodda. Iwettqu anki azzjonijiet speċifiċi ta' promozzjoni turistika permezz tal-parteċipazzjoni tagħhom f'diversi strutturi reġjonali u dipartimentali f'dan il-qasam, b'mod partikolari permezz tal-kumitati reġjonali u dipartimentali tat-turiżmu previsti mill-Artikoli L131-4 u L132-3 tal-Kodiċi tat-Turiżmu (…). Fil-fatt, il-proċess tal-iżvilupp tal-attrazzjoni ta' territorju jeħtieġ għadd ta' azzjonijiet f'daqqa li jiġbdu l-kapital, is-swieq, l-impriżi, it-talenti, l-istudenti u t-turisti li jagħtu l-ħajja lill-impriżi u lir-reġjun. L-attazzjoni tirrikjedi wkoll influwenza internazzjonali. Il-kumpaniji tal-ajru bi prezz baxx bis-siti tal-Internet tagħhom jistgħu jgħinu wkoll f'dan il-proċess. Fl-aħħar nett, l-abitanti tar-reġjun stess jitolbu linji ġodda, diversità fl-offerta u b'mod aktar partikolari servizzi 'bi prezz baxx' biex ikunu konnessi aktar faċilment mal-Ewropa bi prezzijiet irħas.*"

(273) Dawn id-dikjarazzjonijiet juru biċ-ċar li l-għan u l-loġika essenzjali tas-CCIPB jikkonsistu, bħal fil-każ tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija l-oħrajn kollha, li sservi l-interessi tal-impriżi lokali kollha u li tikkontribwixxi għall-iżvilupp ekonomiku u l-attrazzjoni tat-territorju. Dawn id-dikjarazzjonijiet ta' Franza jindikaw ukoll li għal kamra tal-kummerċ u tal-industrija bħas-CCIPB, attività kummerċjali bħall-ġestjoni tal-ajruport ta' Pau ma ssirx f'perspettiva ta' profittabbiltà, iżda bl-għan li tikkontribwixxi kif xieraq għall-missjonijiet ta' interess ġenerali vestiti f'din l-entità bil-liġi. Kif kien imfakkar aktar 'il fuq fil-premessa 142, is-CCIPB tqis lilha nfisha bħala awtorità pubblika mingħajr skop ta' qligħ.

(274) Fid-dawl ta' dan li ntqal, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija bħas-CCIPB għandhom jitqiesu bħala awtoritajiet pubbliċi li d-deċiżjonijiet kollha tagħhom, bħal dawk tal-amministrazzjoni ċentrali tal-Istat jew tal-awtoritajiet territorjali, għandhom jitqiesu bħala "attribwibbli lill-Istat" skont il-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat ([34]), u li r-riżorsi tagħhom huma riżorsi tal-Istat ([35]). Ma jimpurtax f'dan ir-rigward li l-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija huma amministrati minn persuni magħżula minn kummerċjanti, kapijiet ta' impriżi u rappreżentanti ta' impriżi u mhux minn uffiċjali maħtura minn awtoritajiet pubbliċi oħrajn. Fil-fatt anki l-parlamenti nazzjonali huma eletti miċ-ċittadini kollha li għandhom id-dritt jivvutaw. Madankollu huma jirrappreżentaw waħda mis-setgħat kostituzzjonali ta' kwalunkwe Stat demokratiku, li d-deċiżjonijiet tagħha huma neċessarjament attribwibbli lill-Istat.

([34]) Ara pereżempju s-sentenza tal-21 ta' Marzu 1991 fil-Każ C-303/88, l-Italja v il-Kummissjoni, Ġabra. p. I-1433, il-punt 11, u s-sentenza tat-12 ta' Diċembru 1996 fil-Każ T-358/94, il-Kumpanija Nazzjonali Air France v il-Kummissjoni, il-punti 58 sa 61.

([35]) Ara dwar dan id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-14 ta' Lulju 2004 fil-Każ C 25/2004 – *il-Ġermanja – DVB-T in Berlin-Brandenburg*, il-premessa 20.

(275) Għalhekk, is-sitwazzjoni tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija tiddistingwi ruħha minn dik tal-impriżi pubbliċi, li dwarhom, fis-sentenza *Stardust Marine* ([36]), il-Qorti ddikjarat li: "*Fil-fatt, anki jekk l-Istat jista' jikkontrolla impriża politika u jeżerċita influwenza dominanti fuq l-operat tagħha, l-eżerċizzju effettiv ta' dan il-kontroll f'każ partikolari ma jistax ikun supponut b'mod awtomatiku. Impriża pubblika tista' taġixxi b'xi ftit jew wisq indipendenza, skont il-grad ta' awtonomija li jħallilha l-Istat. (…) Għaldaqstant, is-sempliċi fatt li impriża pubblika hija taħt il-kontroll tal-Istat mhuwiex biżżejjed biex il-miżuri li tieħu, bħall-miżuri ta' appoġġ finanzjarju inkwistjoni, jiġu attribwiti lill-Istat. Hemm bżonn li jiġi eżaminat ukoll jekk l-awtoritajiet pubbliċi għandhomx jitqiesu li kinux involuti, b'xi mod jew ieħor, fl-adozzjoni ta' dawn il-miżuri.*"

(276) Fil-fatt, fil-każ ta' miżura li tkun ittieħdet minn impriża pubblika, li l-missjoni tagħha hija li twettaq attività ekonomika, jeħieġ li jkun iddeterminat jekk l-awtoritajiet pubbliċi li jikkontrollaw lil din l-impriża, pereżempju minħabba s-sehem tal-kapital li huma jkollhom f'din l-impriża, humiex involuti fil-miżura inkwistjoni. Is-sitwazzjoni ta' kamra tal-kummerċ u tal-industrija hija differenti billi entità bħal din hija hi stess parti mill-amministrazzjoni pubbliku, jew "korp intermedjarju tal-Istat" u allura awtorità pubblika maħluqa mil-liġi bl-għan li tissodisfa interessi ġenerali. Għalhekk, biex ikun iddeterminat jekk deċiżjoni ta' kamra tal-kummerċ u tal-industrija hijiex attribwibbli lill-istat, ma hemmx bżonn li jiġi ddeterminat jekk xi awtorità pubblika oħra (pereżempju l-Istat fis-sens strett jew il-muniċipalità jew awtoritajiet lokali oħrajn) kinitx involta fid-deċiżjoni inkwistjoni. Fir-realtà, tali deċiżjoni bilfors tissodisfa l-kriterju tal-imputabbiltà.

(277) Dan l-approċċ diġà ntuża mill-Kummissjoni fil-prattika ta' teħid ta' deċiżjonijiet tagħha. B'hekk, dwar il-kamra tal-kummerċ u tal-industrija tal-Var, il-Kummissjoni ddikjarat li: "*minħabba l-istatus tagħha ta' istituzzjoni pubblika taħt il-liġi Franċiża, hija twettaq l-attività tagħha f'territorju ġeografiku speċifiku, hija mmexxija minn membri eletti u għandha riżorsi fiskali miġbura mingħand l-impriżi elenkati fir-reġistru tal-kummerċ u tal-kumpaniji u għalhekk taqa' taħt il-kategorija tal-'awtoritajiet pubbliċi' skont it-tifsira tad-Direttiva tal-Kummissjoni 2000/52/KE* ([37]). *Għaldaqstant, ma hemmx għalfejn tiġi stabbilita l-imputabbiltà tal-miżura lill-Istat skont il-ġurisprudenza* Stardust Maritime" ([38]).

(278) Is-CCIPB ikkontestat l-imputabbiltà lill-Istat tal-kuntratti koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali billi ċaħdet l-involviment tal-Istat u tal-awtoritajiet lokali fid-deċiżjonijiet tagħha. Fid-dawl ta' dak li ntqal, dan l-argument ma jaħdimx peress li s-CCIPB hija hi stess awtorità pubblika li d-deċiżjonijiet tagħha huma bilfors imputabbli lill-Istat fis-sens tal-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat, ikun xi jkun ir-rwol li awtoritajiet oħrajn jista' jkollhom fid-deċiżjonijiet tagħha. Għall-istess raġunijiet, l-argument tas-CCIPB li s-superviżjoni tal-Istat ma timplikax subordinazzjoni huwa irrilevanti wkoll. Kif diġà tfakkar fil-premessa 273, fil-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, is-CCIPB stess ippreżentat lilha nfisha bħala "*awtorità pubblika mingħajr ebda skop ta' qligħ*", u hekk tikkonferma t-teżi tal-Kummissjoni li s-CCIPB hija awtorità pubblika li d-deċiżjonijiet kollha tagħha huma imputabbli lill-Istat, mingħajr ma hemm bżonn li wieħed jivverifika l-involviment ta' awtoritajiet pubbliċi oħrajn fihom.

(279) Il-kummenti ta' Ryanair dwar dan il-punt huma, sostanzjalment, simili għal dawk tas-CCIPB. Ryanair qieset b'mod partikolari li l-Kummissjoni kellha teżamina l-kriterju tal-imputabbiltà billi tanalizza l-involviment tal-"awtoritajiet pubbliċi" fid-deċiżjonijiet tas-CCIPB vis-à-vis Ryanair u AMS. Barra minn hekk, Ryanair ikkwotat opinjoni tal-Kunsill tal-Istat li turi l-indipendenza tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija f'relazzjoni mal-Istat fit-tifsira stretta. Skont din l-opinjoni, il-fatt li l-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija "*huma marbuta mal-Istat, il-fatt li kwalunkwe istituzzjoni pubblika għandha tkun teknikament marbuta ma' persuna ġuridika fih innifsu ma jimplika l-ebda subordinazzjoni*". F'dan ir-rigward Ryanair targumenta li l-Istat (fit-tifsira stretta) huwa involut biss f'ċerti deċiżjonijiet tas-CCIPB, u jkun biss infurmat dwarhom *a posteriori*. Għar-raġunijiet kollha esposti hawnhekk, dan l-argument mhuwiex rilevanti, peress li ma hemmx bżonn li jiġi kkunsidrat l-involviment eventwali tal-awtoritajiet pubbliċi minbarra s-CCIPB fid-deċiżjonijiet tagħha.

(280) Bl-istess mod, l-argument tas-CCIPB li hija tamministra l-ajruport ta' Pau "*bil-kundizzjonijiet tal-liġi privata*" huwa irrilevanti, peress li l-miżuri inkwistjoni ġew adottati minn awtorità pubblika u għaldaqstant bilfors li huma imputabbli lill-Istat ([39]).

([36]) Ara s-sentenza tas-16 ta' Mejju 2002 fil-Każ *Franza v il-Kummissjoni*, (C-482/99, Ġabra. p. I-4397), il-punt 52.

([37]) Id-Direttiva tal-Kummissjoni 2000/52/KEE tas-26 ta' Lulju 2000 li temenda d-Direttiva 80/723/KEE dwar it-trasparenza fir-relazzjonijiet finanzjari bejn l-Istati Membri u impriżi pubbliċi (ĠU L 193, 29.7.2000, p. 75).

([38]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-22 ta' Ġunju 2006 fil-Każ N 563/05 – *Franza – Għajnuna lill-kumpanija Ryanair għar-rotta tal-ajru li sservi lil Toulon u Londra*, il-premessa 16.

([39]) Barra minn hekk il-Kummissjoni tenfasizza li mhemmx għalfejn tagħmel distinzjoni bejn is-CCIPB u s-servizz speċifiku tas-CCIPB li huwa ddedikat għall-ġestjoni tal-ajruport għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, peress li s-servizz li jmexxi l-ajruport ta' Pau ma għandux personalità ġuridika proprja, separata minn dik tas-CCIPB, u huwa biss struttura tas-servizzi interni tas-CCIPB mingħajr ebda awtonomija deċiżjonali ħlief għal dak li jirrigwarda l-ġestjoni ta' kuljum tal-ajruport. B'hekk, id-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u ta' promozzjoni koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali ġew iffirmati mill-President tas-CCIPB wara l-awtorizzazzjoni tal-Assemblea Ġenerali tas-CCIPB. Barra minn hekk, la Franza u lanqas il-partijiet terzi ma sostnew li l-miżuri koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali kellhom jiġu attribwiti għal dan is-servizz biss.

(281) Għaldaqstant, id-diversi kuntratti li qegħdin jiġu analizzati huma imputabbli għall-Istat u jinvolvu l-użu ta' riżorsi tal-Istat.

8.1.1.2. ***Vantaġġ selettiv għal Ryanair, AMS u Transavia fil-kuntratti konklużi mas-CCIPB matul il-perjodu investigat***

(282) Biex ikun ivvalutat jekk miżura tal-Istat hijiex għajnuna, jeħtieġ li jkun iddeterminat jekk l-impriża benefiċjarja tirċevix vantaġġ ekonomiku li ma kinitx tirċievi f'kundizzjonijiet normali tas-suq ([40]).

(283) Biex issir din l-analiżi, jeħtieġ li jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-miżuri inkwistjoni. Dan ifisser li jrid jiġi ddeterminat jekk operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq, li jaġixxi minflok is-CCIPB u jkun iggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà, kienx jidħol f'kuntratti simili.

(284) L-ewwel jeħtieġ li, sabiex il-prinċipju jiġi applikat kif suppost, jiġu eżaminati diversi mistoqsijiet ġenerali, fosthom dawn li ġejjin:

— kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż fl-istess żmien tal-ieħor għandhom ikunu eżaminati b'mod konġunt jew inkella b'mod separat ([41])?

— Meta wieħed japplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, għandu jikkunsidra li s-CCIPB aġixxiet bħala operatur tal-ajruport ta' Pau jew bħala awtorità pubblika li xtrat servizzi ta' promozzjoni bħala parti mill-missjoni tagħha ta' żvilupp ekonomiku lokali, irrispettivament mill-funzjoni tagħha ta' operatur ta' ajruport?

— X'benefiċċji kien jippretendi mill-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku li jaġixxi minflok is-CCIPB?

— X'inhi r-rilevanza tat-tqabbil tat-termini tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali mal-imposti tal-avjazzjoni mitluba f'ajruporti oħrajn biex jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq?

(285) Wara li tanalizza dawn id-diversi mistoqsijiet, il-Kummissjoni tapplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għad-diversi miżuri inkwistjoni.

Analiżi konġunta tal-kuntratti tas-servizzi fl-ajruport u l-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni

(286) Fid-deċiżjoni ta' estensjoni tal-proċedura, il-Kummissjoni kkunsidrat li ż-żewġ tipi ta' kuntratti koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali, jiġifieri l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, kellhom jiġu vvalutati b'mod konġunt, għal kull perjodu rivedut, fil-mument tal-konklużjoni ta' kull wieħed mill-kuntratti kkunsidrati. Dan l-approċċ ifisser b'mod partikolari li kull wieħed mill-gruppi ta' kuntratti li ġejjin, konklużi mis-CCIPB, għandhom jitqiesu bħala miżura waħda:

— il-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport konkluż fit-30 ta' Ġunju 2005 ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni iffirmat fl-istess jum ma' AMS, u li jirrigwardaw ir-rotta Pau–Londra Stansted;

— l-ittra tas-CCIPB lil Ryanair tal-25 ta' Settembru 2007 li testendi t-termini tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tat-30 ta' Ġunju 2005 ([42]) għar-rotta Pau–Charleroi u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni iffirmat fl-istess jum ma' AMS;

— l-ittra tas-CCIPB lil Ryanair tas-17 ta' Marzu 2008 li testendi t-termini tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tat-30 ta' Ġunju 2005 għar-rotta Pau–Bristol, u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fil-31 ta' Marzu 2008 ma' AMS rigward l-istess rotta;

([40]) Ara b'mod partikolari s-sentenza tad-29 ta' April 1999 fil-Każ C-342/96, Spanja v il-Kummissjoni, Ġabra 1999, I-2459, il-punt 41.

([41]) Din il-mistoqsija la tapplika għall-kuntratt konkluż fit-23 ta' Jannar 2006 bejn is-CCIPB u Transavia, li jittratta kemm is-servizzi fl-ajruport kif ukoll is-servizzi ta' promozzjoni, u lanqas għall-kuntratt konkluż fit-28 ta' Jannar 2003 bejn is-CCIPB u Ryanair li anki huwa jinkludi dispożizzjonijiet dwar is-servizzi fl-ajruport u s-servizzi ta' promozzjoni.

([42]) Dawn it-tip ta' ittri jistgħu jitqabblu ma' kuntratt ta' servizzi fl-ajruport, peress li jiddeterminaw il-metodi tal-iffissar tal-imposti tal-avjazzjoni u tas-servizzi ta' groundhandling. Aktar 'il quddiem ser ikun inkluż fost l-atti indikati bl-isem ta' "kuntratti ta' servizzi fl-ajruport".

— l-ittra tas-CCIPB lil Ryanair tas-16 ta' Ġunju 2009 li testendi t-termini tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tat-30 ta' Ġunju 2005 għar-rotta Pau–Bristol u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fl-istess jum ma' AMS rigward l-istess rotta;

— il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fit-28 ta' Jannar 2010 ma' AMS dwar ir-rotot ta' Pau-Londra, Pau-Charleroi u Pau-Beauvais. L-ebda kuntratt ta' servizzi fl-ajruport ma kien formalment iffirmat b'mod parallel ma' dan il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni. Madankollu, jista' jiġi identifikat kuntratt ta' servizzi fl-ajruport "impliċitu". Dan il-kuntratt impliċitu jinvolvi li jkomplu japplikaw għal Ryanair, għat-tliet rotot deskritti fil-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni ([43]), l-imposti ġenerali tal-ajruport, stabbiliti wara diskussjoni fi ħdan il-kumitat konsultattiv ekonomiku tal-ajruport, kif ukoll it-tariffi tas-servizzi ta' groundhandling previsti fil-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tat-30 ta' Ġunju 2005. Fil-fatt, Franza indikat li meta skada l-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tat-30 ta' Ġunju 2005 fit-30 ta' Ġunju 2010, dan ma ġġeddidx u li t-tariffi applikati minn dakinhar għal Ryanair baqgħu dawk adottati mill-kumitat konsultattiv ekonomiku tal-ajruport għall-imposti regolati u previsti mill-kuntratt tat-30 ta' Ġunju 2005 għas-servizzi ta' groundhandling.

(287) Franza qablet mal-approċċ adottat fid-deċiżjoni tal-estensjoni tal-proċedura li jiġu analizzati flimkien il-kuntratti tas-servizzi fl-ajruport u l-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni konklużi b'mod korrispondenti. Għall-kuntrarju, ċerti partijiet terzi interessati, fosthom is-CCIPB u Ryanair, jikkontestaw dan l-approċċ, u jqisu li l-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni għandhom ikunu analizzati b'mod separat.

(288) Madankollu, l-elementi tal-każ jikkonfermaw il-merti tal-approċċ adottat fid-deċiżjoni ta' estensjoni tal-proċedura, u approvat minn Franza. Fil-każ ta' Transavia u tal-kuntratt konkluż ma' Ryanair fl-2003, huwa evidenti peress li s-servizzi ta' promozzjoni u s-servizzi fl-ajruport huma l-oġġett ta' kuntratt wieħed. Għar-raġunijiet esposti fil-premessi 289 sa 313, dan huwa validu wkoll għall-kuntratti l-oħrajn konklużi ma' Ryanair u AMS.

(289) L-ewwel nett, kull kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni kien konkluż kważi fl-istess żmien ta' kuntratt ta' servizzi fl-ajruport. Fil-fatt, il-konklużjoni ta' dawn iż-żewġ tipi ta' kuntratti saret kull darba fl-istess data ħlief fil-każ tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-31 ta' Marzu 2008 li madankollu ġie ffirmat ftit żmien wara (14-il jum) wara l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport relatat mar-rotta Pau-Bristol, koperta wkoll mill-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni.

(290) Barra minn hekk, iż-żewġ tipi ta' kuntratti ġew konklużi mill-istess partijiet. Fil-fatt, AMS hija sussidjarja sħiħa ta' Ryanair u d-diriġenti tagħha huma uffiċjali għolja ta' Ryanair ([44]). Għalhekk, Ryanair u AMS jikkostitwixxu entità ekonomika waħda, fis-sens li AMS taġixxi skont l-interessi ta' Ryanair u hija taħt il-kontroll tagħha, u li l-benefiċċji li hija tiġġenera huma intiżi għal Ryanair, fil-forma ta' dividendi jew żieda fil-valur tal-kumpanija. Barra minn hekk, kif ser ikun spjegat aktar tard, id-diversi kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni huma relatati mal-operat ta' ċerti rotot tal-ajru ta' Ryanair li jitilqu mill-ajruport ta' Pau. Fil-fatt il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni jindikaw li oriġinaw mill-impenn ta' Ryanair li topera dawn ir-rotot, u barra minn hekk ġew konklużi fl-istess żmien tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport bejn is-CCIPB u Ryanair relatati mal-istess rotot. Għaldaqstant, il-fatt li l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni ġew konklużi mis-CCIPB ma' AMS u mhux ma' Ryanair ma jimpedixxux li kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konklużi fl-istess żmien jistgħu jitqiesu li jiffurmaw tranżazzjoni waħda, b'mod partikolari għall-fini tal-analiżi ta' dawn il-kuntratti fid-dawl tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq u li fil-kuntest ta' din l-analiżi, Ryanair u AMS għandhom jitqiesu bħala entità ekonomika waħda.

(291) Fl-aħħar nett, ċertu għadd ta' elementi oħrajn, ippreżentati fil-premessi 292 sa 313 għal kull kuntratt, jiżvelaw rabtiet addizzjonali mill-qrib bejn minn naħa, kull kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u min-naħa l-oħra, il-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport konkluż fl-istestt żmien ta' dan.

(292) B'hekk, il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni tat-30 ta' Ġunju 2005 kien iffirmat għal ħames snin, l-istes bħall-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tal-istess jum, li permezz tiegħu Ryanair intrabtet li toffri servizz kuljum bejn Londra u Pau. Barra minn hekk, il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni jistabbilixxi rabta espliċita bejnha stess u s-servizzi tat-trasport bl-ajru koperti mill-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport: "*dan il-kuntratt huwa bbażat fuq l-impenn ta' Ryanair li topera kuljum rotta bejn Pau u Londra (Stansted).*" Din il-frażi turi biċ-ċar li l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni żgur ma kienx ser isir kieku Ryanair ma kinitx sejra topera r-rotta msemmija fil-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport.

([43]) Skont dan il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, Ryanair intrabtet li topera dawn it-tliet rotot f'kundizzjonijiet speċifikati f'dan l-istess kuntratt.

([44]) Ara r-rapport tal-Kamra Reġjonali tal-Kontijiet ta' Aquitaine dwar is-CCIPB imsemmi fil-premessa 72 li jikkonkludi fost l-oħrajn li "*il-kumpanija AMS hija biss fergħa ta' Ryanair, immexxija minn żewġ uffiċjali għolja tal-kumpanija Ryanair*".

(293) Fil-preambolu tiegħu l-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni tat-30 ta' Ġunju 2005 jindika wkoll li: "*(…) Airport Marketing Services Limited hija – għal raġunijiet tekniċi – l-unika kumpanija li tista' tieħu f'idejha l-promozzjoni tar-reġjun ta' Pau u ta' Béarn permezz tas-sit tal-Internet oriġinali u esklussiv www.ryanair.com bl-għan li tikseb prenotazzjonijiet ta' biljetti tal-ajru Ryanair diretti lejn Pau.*" Din il-frażi tikkonferma li l-għan essenzjali tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni mhuwiex il-promozzjoni tar-reġjun ta' Pau u ta' Béarn b'mod ġenerali, iżda, b'mod aktar speċifiku, il-massimizzazzjoni tal-bejgħ ta' biljetti ta' Ryanair għal Pau permezz tal-promozzjoni ta' dan ir-reġjun.

(294) Min-naħa l-oħra, skont il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, is-servizzi li għandha toffri AMS jikkonsistu f'li ddaħħal messaġġi u links fuq il-paġna li tikkorrispondi għad-destinazzjoni ta' Pau fis-sit tal-Internet ta' Ryanair, u li ddaħħal link lejn is-sit tal-Internet iddisinjat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Ingliża ta' dan l-istess sit tal-Internet. Madankollu, il-paġna li tikkorrispondi għad-destinazzjoni ta' Pau fis-sit tal-Internet ta' Ryanair tindirizza essenzjalment lill-persuni li diġà ddeċidew jew li aktarx qegħdin jaħsbu li jużaw is-servizzi ta' Ryanair lejn Pau. Rigward il-paġna ewlenija tas-sit tal-Internet, huwa minnu li hija indirizzata lil pubbliku ferm usa' iżda l-verżjoni bl-Ingliż tagħha biss hija koperta mill-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni. Dan ikompli jindika li s-servizzi ta' promozzjoni huma maħsuba essenzjalment sabiex jgħinu l-promozzjoni tas-servizzi ta' Ryanair bejn Pau u Londra, u mhux taż-żjarat lejn Pau u r-reġjun tagħha b'mod indiskriminat. Fil-fatt, kieku kienu maħsuba biex jippromwovu lil Pau u r-reġjun tagħha fost it-turisti u n-negozjanti kollha li jistgħu juru interess fir-reġjun, kien ikun aktar probabbli li s-CCIPB titlob li l-link lejn sit tal-għażla tagħha jitqiegħed fuq il-verżjonijiet kollha, jew mill-inqas fuq diversi verżjonijiet tal-paġna ewlenija tas-sit ta' Ryanair, u mhux fuq il-verżjoni bl-Ingliż biss.

(295) Fl-aħħar nett, il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tat-30 ta' Ġunju 2005 jistipula li: "*f'każ ta' bidla kbira fil-kundizzjonijiet kummerċjali essenzjali wara l-iffirmar ta' dan il-Kuntratt, fosthom fil-livell tal-passiġġieri li jaslu ġġenerat minħabba dan il-Kuntratt, il-Partijiet jintrabtu b'rieda tajba li jemendaw dan il-Kuntratt sabiex jikkunsidraw l-imsemmija bidla.*" Għalhekk, il-livell ta' passiġġieri li jaslu huwa ppreżentat bħala "*kundizzjoni kummerċjali essenzjali*" tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, li jerġa' jikkonferma li mhumiex iż-żjarat lejn Pau u r-reġjun tagħha inġenerali li huma mfittxija l-aktar mis-servizzi ta' promozzjoni iżda, b'mod aktar speċifiku, il-massimizzazzjoni tal-għadd ta' passiġġieri fuq it-titjiriet ta' Ryanair lejn Pau.

(296) Jinstabu elementi simili fil-kuntratti l-oħrajn tas-servizzi ta' promozzjoni. Fir-rigward tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-25 ta' Settembru 2007, dan kien konkluż għal ħames snin, li huwa ż-żmien li għalih l-ittra tas-CCIPB lil Ryanair bid-data tal-istess jum estendiet għar-rotta Pau-Charleroi t-termini tal-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport tat-30 ta' Ġunju 2005. Barra minn hekk, il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni jistabbilixxi li: "*dan il-Kuntratt joriġina mill-impenn ta' Ryanair li topera servizz kull ġimgħa ta' 3 titjiriet fil-ġimgħa bejn PAU u CHARLEROI, ħlief f'każ ta' force majeure, għal kull sena ta' operat. Is-CCIPB, bħala tali, tista' tirreklama l-attrazzjonijiet kummerċjali u turistiċi ta' PAU BEARN u tar-reġjun tagħha billi timmira għal għadd kbir ta' turisti u ta' vjaġġaturi fuq xogħol li jżuru lil www.ryanair.com, u li tattira lejn PAU BEARN numru akbar ta' passiġġieri b'kapaċità kbira tal-akkwist mill-Belġju.*"

(297) Fil-preambolu tiegħu jindika wkoll li: "*(…) [Airport Marketing Services] hija l-unika li tista' timmira għal passiġġieri potenzjali ta' Ryanair f'numri kbar sabiex tirreklama l-attrazzjonijiet kummerċjali u turistiċi tar-reġjun.*". Dawn id-dikjarazzjonijiet jikkonfermaw li l-għan essenzjali tal-kuntratt mhuwiex ir-reklamar taż-żjarat lejn Pau u r-reġjun tagħha b'mod ġenerali iżda, b'mod aktar speċifiku, il-massimizzazzjoni tal-bejgħ tal-biljetti ta' Ryanair fuq ir-rotta ta' Charleroi-Pau.

(298) Min-naħa l-oħra, skont il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, is-servizzi li għandhom jingħataw minn AMS jikkonsistu f'li ddaħħal link lejn is-sit indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Belġjana u Olandiża tas-sit tal-Internet ta' Ryanair. Għalhekk is-servizzi ta' promozzjoni mhumiex indirizzati lejn il-persuni kollha li jistgħu jiġu mħajra jżuru Pau jew ir-reġjun tagħha, iżda jindirizzaw biss lil dawk li jistgħu jużaw is-servizzi ta' Ryanair bejn Charleroi u Pau, jiġifieri r-residenti tal-Belġju u tal-Pajjiżi l-Baxxi.

(299) F'dak li jirrigwarda l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tal-31 ta' Marzu 2008, dan kien konkluż għal perjodu mis-16 ta' Mejju sat-13 ta' Settembru 2008, li huwa l-perjodu li matulu Ryanair intrabtet li topera rotta lejn Bristol, kif tindika l-frażi li ġejja minn dan l-istess kuntratt: "*dan il-ftehim joriġina mill-impenn ta' Ryanair li topera rotta kull ġimgħa bejn PAU u BRISTOL, permezz ta' tliet titjiriet fil-ġimgħa, mis-16 ta' Mejju 2008 sat-13 ta' Settembru 2008, ħlief f'każ ta' force majeure, għal sena ta' operat. B'hekk, is-CCIPB tista' tirreklama l-attrazzjonijiet turistiċi u kummerċjali ta' PAU BEARN u tar-reġjun tagħha fost għadd kbir ta' turisti u ta' vjaġġaturi fuq xogħol li jżuru s-sit www.ryanair.com u tattira lejn PAU BEARN għadd akbar ta' passiġġieri Ingliżi b'kapaċità kbira ta' akkwist*" [45].

---

[45] Traduzzjoni mhux uffiċjali tat-test oriġinali bl-Ingliż: "*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN*".

(300) Huwa jindika wkoll fil-preambolu tiegħu li: "[*Airport Marketing Services] hija l-unika impriża li tista' tattira għadd kbir ta' passiġġieri potenzjali ta' Ryanair sabiex tirreklama l-attrazzjonijiet turistiċi u kummerċjali tar-reġjun*" ([46]). Min-naħa l-oħra, skont il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni, is-servizzi li għandhom jingħataw minn AMS jikkonsistu 'li ddaħħal link lejn is-sit indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Ingliża tas-sit tal-Internet ta' Ryanair.

(301) Il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni tas-16 ta' Ġunju 2009 min-naħa tiegħu ġie konkluż għall-perjodu ta' bejn l-1 ta' April u l-24 ta' Ottubru 2009, li huwa l-perjodu li matulu Ryanair intrabtet li topera rotta bejn Pau u Bristol, kif tindika l-frażi li ġejja minn dan l-istess kuntratt: "*dan il-Kuntratt jirriżulta mill-impenn ta' Ryanair li topera rotta kull ġimgħa bejn PAU u BRISTOL, ta' 2 titjiriet fil-ġimgħa mill-1 ta' April 2009 sal-24 ta' Ottubru 2009, jiġifieri stima ta' 60 titjira għall-programm kollu tal-2009, ħlief f'każ ta' force majeure, għal sena ta' operat. Għalhekk, is-CCIPB tista' tirreklama l-attrazzjonijiet kummerċjali u turistiċi ta' PAU BEARN u tar-reġjun tagħha billi timmira għal għadd kbir ta' turisti u ta' vjaġġaturi fuq xogħol li jżuru lil www.ryanair.com, u tattira lejn PAU BEARN għadd akbar ta' passiġġieri Ingliżi b'kapaċità kbira tal-akkwist.*"

(302) Fil-preambolu tiegħu jindika wkoll li: "*(…) [Airport Marketing Services] hija l-unika li tista' timmira għal passiġġieri potenzjali ta' Ryanair f'numri kbar sabiex tirreklama l-attrazzjonijiet kummerċjali u turistiċi tar-reġjun*". Min-naħa l-oħra, skont il-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni, is-servizzi li għandhom jingħataw minn AMS jikkonsistu f'li ddaħħal link lejn is-sit indikat mis-CCIPB fuq il-paġna ewlenija Ingliża tas-sit tal-Internet ta' Ryanair.

(303) F'dak li jirrigwarda l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tat-28 ta' Jannar 2010, dan jipprovdi li għandu japplika għal sena wara t-tnedija tas-servizzi ta' trasport bl-ajru li Ryanair kienet intrabtet li topera minn Pau lejn Londra, Charleroi u Beauvais skont l-Artikolu 1 ta' dan l-istess kuntratt. Din id-dispożizzjoni turi fiha nfisha rabta ċara bejn il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u dawn is-servizzi ta' trasport bl-ajru. Barra minn hekk, l-Artikolu 1 tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni jispeċifika:

"Dan il-kuntratt joriġina mill-impenn ta' Ryanair li tistabbilixxi u topera rotot bejn:

— PAU u LONDRA-Stansted mit-30 ta' Marzu 2010 b'rata ta' 3 titjiriet fil-ġimgħa matul is-sena kollha

— PAU u CHARLEROI mit-30 ta' Marzu 2010 b'rata ta' 3 titjiriet fil-ġimgħa matul il-perjodu tas-sajf

— PAU u BEAUVAIS minn April 2010 b'rata ta' 3 titjiriet fil-ġimgħa matul il-perjodu tas-sajf

B'hekk, is-CCIPB tista' tirreklama l-impriżi u l-attrazzjonijiet kummerċjali u turistiċi ta' PAU BEARN u tar-reġjun tagħha fost għadd kbir ta' turisti u vjaġġaturi fuq xogħol li jżuru s-sit www.ryanair.com u tattira lejn PA U BEARN numru akbar ta' passiġġieri li għandhom kapaċità għolja tal-akkwist ([47])"

(304) Fil-preambolu tiegħu l-kuntratt jindika wkoll li: "*(…) [Airport Marketing Services] hija l-unika impriża li tista' tattira għadd kbir ta' passiġġieri potenzjali ta' Ryanair sabiex tirreklama l-impriżi u l-attrazzjonijiet turistiċi u kummerċjali tar-reġjun* ([48])". Min-naħa l-oħra, bħall-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni tal-2005, il-kuntratt tal-2010 jipprovdi li s-servizzi li għandha tagħti AMS jikkonsistu f'li ddaħħal messaġġi u links fuq il-paġna korrispondenti għad-destinazzjoni ta' Pau fis-sit tal-Internet ta' Ryanair, u f'li ddaħħal link lejn is-sit tal-Internet indikat mis-CCIPB (i) fuq il-paġna ewlenija Ingliża tas-sit tal-Internet ta' Ryanair f'dak li jirrigwarda r-rotta lejn Londra, (ii) fuq il-paġna ewlenija Belġjana u Olandiża tas-sit tal-Internet ta' Ryanair f'dak li jirrigwarda r-rotta lejn Charleroi, (iii) fuq il-paġna ewlenija Franċiża tas-sit tal-Internet ta' Ryanair f'dak li jirrigwarda r-rotta lejn Beauvais. Fl-aħħar nett, il-kuntratt jispeċifika li jekk is-servizzi ta' trasport bl-ajru ta' Ryanair lejn Londra, Charleroi u Beauvais imsemmija fl-Artikolu 1 tiegħu ma jkunux imħabbra jew mibdija sa Frar tal-2010, il-kuntratt jiskadi mingħajr ebda responsabbiltà vis-à-vis kwalunkwe parti. Din id-dispożizzjoni tistabbilixxi għalhekk rabta addizzjonali bejn il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u s-servizzi ta' Ryanair lejn Londra, Charleroi u Beauvais.

([46]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 45.
([47]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 45.
([48]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 45.

(305) Dawn l-elementi relatati mad-diversi kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni juru li s-servizzi ta' promozzjoni previsti f'dawn il-kuntratti huma, kemm minħabba t-tul tagħhom kif ukoll minħabba n-natura tagħhom, marbuta mill-qrib mas-servizzi ta' trasport bl-ajru offruti minn Ryanair imsemmija fil-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni u koperti mill-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti. Il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni jindikaw ukoll li joriġinaw mill-impenn ta' Ryanair li topera s-servizzi tat-trasport inkwistjoni. Aktar milli kienu maħsuba biex iżidu b'mod ġenerali u mingħajr distinzjoni ż-żjarat lejn Pau u r-reġjun tagħha mit-turisti u n-negozjanti, is-servizzi ta' promozzjoni huma mmirati speċifikament lejn persuni li aktarx jużaw is-servizzi ta' trasport ta' Ryanair koperti mill-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, u essenzjalment għandhom l-għan li jirreklamaw dawn is-servizzi.

(306) Għaldaqstant il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni huma inseparabbli mill-kuntratti tas-servizzi fl-ajruport li huma jagħmlu referenza għalihom u mis-servizzi tat-trasport bl-ajru koperti minnhom. Il-fatti ppreżentati fil-premessi 286 sa 305 juru wkoll li fin-nuqqas tar-rotot tal-ajru inkwistjoni (u għalhekk, tas-servizz fl-ajruport relatati magħhom), il-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni ma kinux ikunu konklużi. Fil-fatt, kif indikat fil-premessi 286 sa 305, il-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni jindikaw b'mod espliċitu li joriġinaw mill-impenn ta' Ryanair li topera ċerti rotot bl-ajru u, barra minn hekk, jipprovdu servizzi ta' promozzjoni li essenzjalment għandhom l-għan li jiżguraw il-promozzjoni ta' dawn ir-rotot.

(307) F'dan ir-rigward, l-argument tas-CCIPB li dawn iż-żewġ tipi ta' kuntratti għandhom ikunu analizzati separatament għaliex "*kull wieħed isegwi għan differenti*" huwa ineffettiv. Fil-fatt, minn dak li ntqal qabel jirriżulta biċ-ċar li l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni jagħmlu parti integrali, flimkien mal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport, mir-relazzjonijiet kummerċjali ta' Ryanair u tas-CCIPB li jirregolaw l-operat tar-rotot tal-ajru koperti minn dawn iż-żewġ kuntratti.

(308) Barra minn hekk, jidher li qabel ma ffirmat il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni inkwistjoni, is-CCIPB ma organizzatx sejħa għall-offerti miftuħa għall-kumpaniji kollha li jipprovdu servizzi ta' dan it-tip ([49]), u lanqas ma kellmet lil xi fornituri potenzjali biex tqabbel l-offerti tagħhom. B'mod aktar ġenerali, hija ma qisitx fornituri oħrajn minbarra l-kumpaniji tal-ajru kkonċernati jew is-sussidjarji tagħhom għall-fornitura tas-servizzi ta' promozzjoni inkwistjoni. Dan jikkorrobora d-dipendenza li teżisti bejn il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u r-rotot tal-ajru operati minn Pau minn Ryanair. Fil-fatt, kieku l-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni kienu verament indipendenti mill-kuntratti tas-servizzi fl-ajruport, aktarx li s-CCIPB kienet tikkonsulta diversi fornituri minbarra AMS, speċjalment billi hija korp pubbliku li normalment juża s-sejħa għall-offerti għall-akkwisti tiegħu.

(309) Barra minn hekk, jidher ukoll li l-konklużjoni tal-kuntratti kollha tas-servizz fl-ajruport kienet ikkundizzjonata mill-konklużjoni tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni.

(310) Fil-fatt, l-ewwel nett, skont Franza ż-żewġ kuntratti tal-2005 (il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tat-30 ta' Ġunju 2005), "*għalkemm legalment indipendenti, huma marbuta mill-qrib ma' xulxin*" ([50]) u "*r-rabta stretta bejn il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż ma' AMS, sussidjarja sħiħa tal-kumpanija, ma tistax tiġi miċħuda*" ([51]). Jekk wieħed jikkunsidra s-similaritajiet kbar li jeżistu bejn il-kuntratti tal-2005 u l-kuntratti konklużi wara ma' Ryanair u ma' AMS, il-kummenti msemmija qabel ta' Franza jistgħu faċilment ikunu ġeneralizzati għal dawn il-kuntratti sussegwenti.

(311) Fl-ittra tagħha tat-30 ta' Mejju 2011, Franza tindika wkoll li "*s-CCIPB kienet imġiegħla tikkonkludi*" il-kuntratti fit-30 ta' Ġunju 2005. Fl-ittra tagħha, hija tfakkar ukoll li "*wara li l-kuntratt ma' AMS ma ġiex imġedded, Ryanair iddeċidiet, mingħajr ebda forma ta' kitba indirizzata lis-CCIPB, li ma ġġeddidx it-titjiriet tagħha fl-ajruport ta' Pau-Pyrénées mill-istaġun IATA tas-sajf 2011 (April 2011)*". Dan jindika li mill-inqas f'ċerti każijiet, Ryanair ma taċċettax li topera rotta tal-ajru jekk ikollha tħallas l-imposti ġenerali tal-ajruport mingħajr kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż bejn l-operatur tal-ajruport u AMS.

(312) Is-CRC ukoll qablet ma' dan l-approċċ fir-rapport tagħha tal-5 ta' Jannar 2007 ([52]).

([49]) Ħlief għar-reklam f'Air & Cosmos li ma kellux suċċess, ara l-premessa 132.

([50]) Ittra tal-awtoritajiet Franċiżi tat-13 ta' Lulju 2007.

([51]) Ittra tal-awtoritajiet Franċiżi tat-30 ta' Mejju 2011.

([52]) Ir-rapport isemmi li: "… dan il-ftehim ta' provvediment ta' servizzi fir-realtà huwa għajnuna finanzjarja lil Ryanair u hija illegali għaliex din l-għajnuna ma ġietx innotifikata minn qabel lill-Kummissjoni" u li "is-CCI (…) irrikorriet, biex tevita l-effetti tad-deċiżjoni tal-Qorti Amministrattiva (li kkonkludiet li l-ftehim tal-2003 ma' Ryanair kien jinkludi għajnuna illegali mill-Istat), għal struttura legali ġdida".

(313) Minn dak kollu li ntqal, jirriżulta li kull kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni huwa inseparabbli mill-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport sottostanti, flimkien jiffurmaw tranżazzjoni waħda, u huwa ferm probabbli li ma kienx ikun konkluż fin-nuqqas tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport relatat u r-rotot tal-ajru koperti minn dawn iż-żewġ kuntratti. Għaldaqstant jeħtieġ, għal kull kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, li dan il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konklużi fl-istess ħin jiġu analizzati bħala miżura waħda, biex ikun iddeterminat jekk dan il-kuntratt huwiex għajnuna mill-Istat.

L-applikazzjoni tal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għas-CCIPB f'dak li jirrigwarda l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni

(314) Biex wieħed japplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq f'dak li jirrigwarda l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, jeħtieġ li jkun iddeterminat għal liema operatur tas-suq ipotetiku jeħtieġ li wieħed jirreferi sabiex janalizza l-imġiba tas-CCIPB.

(315) L-ewwel soluzzjoni hija li wieħed jikkunsidra li s-CCIPB ikkonkludiet il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni bħala operatur ta' ajruport ([53]), u għalhekk, li jqabbel l-imġiba tagħha u ma' dik ta' operatur ta' ajruport ipotetiku ggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà.

(316) Soluzzjoni oħra tkun li wieħed jikkunsidra li s-CCIPB aġixxiet bħala entità pubblika inkarigata b'missjoni ta' interess ġenerali, f'dan il-każ l-iżvilupp ekonomiku ta' Pau u tar-reġjun tagħha, u li xtrat dawn is-servizzi ta' promozzjoni sabiex twettaq din il-missjoni, irrispettivament mill-kwalità tagħha ta' operatur tal-ajruport ta' Pau. B'din it-tieni soluzzjoni, jeħtieġ li, skont il-ġurisprudenza, jiġi vverifikat minn naħa li s-servizzi inkwistjoni jissodisfaw il-"*ħtiġijiet effettivi*" tax-xerrej pubbliku, u min-naħa l-oħra, li nxtraw bl-istess "prezz tas-suq" ([54]) jew orħos jew, inkella, li operatur f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà u li kien jeħtieġ servizzi ekwivalenti (mingħajr ma jkun bilfors operatur ta' ajruport), kien ikun lest li jaċċetta kundizzjonijiet simili għal dawk aċċettati mis-CCIPB.

(317) Il-kummenti ta' ċerti partijiet terzi interessati jindikaw li jippreferu t-tieni soluzzjoni, għall-inqas b'mod impliċitu. B'mod partikolari, Ryanair ippreżentat elementi, b'mod speċjali fl-istudju tagħha tal-20 ta' Diċembru 2013 li ssemma qabel, biex turi li l-prezz tas-servizzi ta' promozzjoni ta' AMS ma kinux jaqbżu dak li jista' jitqies bħala prezz tas-suq għal dawn is-servizzi, u żiedet ukoll ma' dan l-argument li l-operaturi tal-ajruporti ma humiex differenti mit-tipi l-oħra ta' klijenti ta' AMS.

(318) Is-CCIPB ipprovdiet elementi li jmorru fl-istess direzzjoni u nnutat ukoll: "*Hawnhekk infakkru li s-CCIPB hija inkarigata sabiex tiżviluppa l-attrazzjoni ekonomika tat-territorju li jaqa' taħt il-kompetenza tagħha. B'hekk, l-ammonti mħallsa għal dawn is-servizzi ta' promozzjoni għenu biex nippromwovu l-aspetti sbieħ ta' Pau u tar-reġjun tagħha, u s-56 miljun euro annwali li l-passiġġieri ta' Ryanair nefqu fl-2010 (…) matul il-waqfa tagħhom kienu ta' benefiċċju dirett għas-setturi tal-akkomodazzjoni, tar-ristoranti, tal-kummerċ u tal-proprjetà (dan l-ammont kien ta' tmien miljun euro fl-2005, ipoteżi baxxa ħafna meta mqabbla mal-istudji tal-impatt magħmula minn ajruporti oħrajn).*" Din il-frażi tissuġġerixxi li skont is-CCIPB, l-imġiba tagħha għandha tkun analizzata bħal dik ta' xerrej pubbliku li jakkwista servizzi meħtieġa għat-twettiq tal-missjonijiet ta' interess ġenerali tiegħu.

(319) Il-Kummissjoni tikkumenta f'dan ir-rigward li, minn naħa, dan l-argument jikkontradixxi t-teżi li d-deċiżjonijiet tas-CCIPB dwar il-miżuri inkwistjoni mhumiex attribwibbli lill-Istat. Għalkemm is-CCIPB issostni li ffirmat dawn il-kuntratti biex twettaq il-kompitu tagħha ta' żvilupp tal-ekonomija lokali, hija ma tistax ma tammettix li l-imġiba tagħha hija tipikament dik ta' awtorità pubblika lokali.

(320) Min-naħa l-oħra, il-Kummissjoni tikkunsidra li fost iż-żewġ soluzzjonijiet imsemmija hawn fuq, it-tieni waħda għandha tkun skartata peress li tinjora n-natura inseparabbli tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni korrispondenti, stabbilita qabel. Dan l-approċċ iwassal fil-fatt sabiex jiġi kkunsidrat li s-CCIPB iffirmat il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni mingħajr rigward għar-rotot tal-ajru offruti minn Ryanair mill-ajruport li hija tamministra, u li hija kienet tiffirma dawn il-kuntratti anki fl-assenza tar-rotot tal-ajru inkwistjoni u tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti. Għar-raġunijiet dettaljati fil-premessi 286 sa 313, tali ipoteżi hija ferm improbabbli.

(321) Barra minn hekk, kieku kellha tiġi adottata t-tieni soluzzjoni, din ma twassalx għall-konklużjoni li l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni ma humiex ta' vantaġġ ekonomiku għal Ryanair u għal AMS.

([53]) Mingħajr preġudizzju għal kwalunkwe għan ta' politika pubblika ta' żvilupp ekonomiku lokali li s-CCIPB setgħet issegwi meta kkonkludiet il-kuntratti inkwistjoni.

([54]) Ara pereżempju s-sentenza tat-28 ta' Jannar 1999 fil-Każ T-14/96 *BAI v il-Kummissjoni*, Ġabra 1999, p. II-139, il-punti 75-76, u tal-5 ta' Awwissu 2003 fil-Każijiet konġunti T-116/01 u T-118/01 *P & O European Ferries (Vizcaya), SA u Diputación Foral de Vizcaya v il-Kummissjoni*, Ġabra 2003, p. II-2957, il-punt 117.

(322) Fil-fatt, kif tfakkar fil-premessa 316, biex akkwisti magħmula minn entità pubblika ma jkunux vantaġġ ekonomiku favur il-bejjiegħ, mhuwiex biżżejjed li dawn ikunu saru bi prezz orħos jew ugwali għall-"prezz tas-suq". Jeħtieġ ukoll li jikkorrispondu għal "ħtieġa effettiva" tax-xerrej pubbliku.

(323) B'mod kategoriku ma jistax jiġi eskluż li fit-twettiq tal-missjoni tagħha ta' żvilupp ekonomiku tar-reġjun tagħha, is-CCIPB tħoss il-ħtieġa li tuża fornituri kummerċjali sabiex twettaq attivitajiet ta' promozzjoni tat-territorju. Madankollu, f'dan il-każ, din hija attività promozzjonali li timmira lejn l-attività kummerċjali ta' żewġ impriżi ferm speċifiċi, jiġifieri Ryanair u s-CCIPB innifisha bħala operatur tal-ajruport ta' Pau. Entità pubblika ma tistax tikkunsidra li servizzi ta' promozzjoni li jiżguraw l-aktar il-promozzjoni tal-attivitajiet ta' impriża jew ta' xi impriżi ferm speċifiċi jagħmlu parti mill-kompitu ta' din l-entità li jikkonsisti fil-promozzjoni tal-iżvilupp ekonomiku lokali. Fil-fatt, huwa loġiku li tali entità pubblika titlaq mill-prinċipju li l-impriżi lokali jridu jipprovdu jew jiffinanzjaw huma stess l-operazzjonijiet ta' promozzjoni tagħhom, u li hija tillimita l-azzjonijiet tagħha għall-promozzjoni ġenerali tat-territorju u tal-ekonomija lokali, mingħajr ma timmira lejn impriżi speċifiċi.

(324) Kull soluzzjoni oħra twassal biex jiġi kkunsidrat li entità pubblika inkarigata mill-iżvilupp ekonomiku lokali tista', mingħajr ma dawn il-miżuri jkunu għajnuna mill-Istat, tixtri servizzi ta' promozzjoni li essenzjalment jippromwovu l-prodotti jew is-servizzi ta' ċerti impriżi stabbiliti lokalment, minħabba li dawn is-servizzi jiffavorixxu l-iżvilupp ekonomiku lokali, u huma mixtrija bil-"prezz tas-suq". Soluzzjoni bħal din iddur mal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(325) Għaldaqstant, jidher li s-servizzi ta' promozzjoni mixtrija mis-CCIPB mingħand AMS ma jistgħux jitqiesu li jwieġbu għal "ħtieġa effettiva" tas-CCIPB bħala entità pubblika inkarigata b'missjoni ta' żvilupp ekonomiku lokali. Din il-konklużjoni hija kkonfermata minn ċerti elementi kkomunikati minn Franza, li fil-fehma tagħha, b'mod partikolari, *"żgur mhuwiex normali li kmamar tal-kummerċ u tal-industrija li ma joperawx ajruporti jixtru servizzi ta' promozzjoni mingħand kumpaniji tal-ajru"* ([55]).

(326) Għalhekk, jekk wieħed jadotta t-tieni soluzzjoni msemmija fil-premessi 316 sa 321 jasal għall-konklużjoni li l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni jagħtu vantaġġ ekonomiku lill-impriżi li pprovdew dawn is-servizzi kif ukoll lill-kumpaniji tal-ajru li bbenefikaw direttament minn dawn is-servizzi ta' promozzjoni. B'hekk, skont din is-soluzzjoni, il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni konklużi ma' AMS huma għajnuna lil AMS bħala fornitur tas-servizzi ta' promozzjoni u għajnuna għal Ryanair bħala l-benefiċjarja diretta u essenzjali ta' dawn is-servizzi.

(327) Barra minn hekk, meta entità pubblika tagħmel xi akkwisti waqt it-twettiq tal-missjonijiet ta' interess ġenerali tagħha, wieħed ġeneralment jistenna li hija tnaqqas l-ispejjeż tagħha billi torganizza sejħa għall-offerti, jew għall-inqas, tikkonsulta ma' diversi fornituri u tqabbel l-offerti tagħhom. Dan japplika aktar u aktar għal oġġetti jew servizzi differenti ħafna minn xulxin li għalihom ma hemm l-ebda referenza ovvja ta' prezz tas-suq, li huwa fiċ-ċar il-każ tas-servizzi ta' promozzjoni. Għall-kuntrarju, f'dan il-każ, il-kuntratti ta' promozzjoni ma sarux fuq sejħa għall-offerti. Sejħa għal proġetti mnedija mis-CCIPB ma sabitx kumpanija tal-ajru lesta li topera fl-ajruport ta' Pau fil-kundizzjonijiet maħsuba ([56]). Din il-konsiderazzjoni tikkonferma n-nuqqas ta' adegwatezza tat-tieni approċċ.

(328) Dan in-nuqqas ta' adegwatezza huwa kkonfermat ukoll mill-kummenti ppreżentati ms-CCIPB dwar id-deċiżjoni ta' estensjoni tal-proċedura. Huwa tabilħaqq notevoli li meta qabblet l-imġiba tagħha ma' dik ta' diversi impriżi privati sabiex tistabbilixxi r-rispett tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, is-CCIPB qabblet lilha nfisha l-aktar ma' operaturi ta' ajruporti. B'hekk, semmiet diversi ajruporti privati kbar Ingliżi, ajruport Taljan u sitt ajruporti Franċiżi. Dan l-approċċ isostni l-konklużjoni li huwa l-ewwel nett fir-rwol tagħha bħala operatur ta' ajruport u mhux bħala awtorità pubblika li taġixxi skont il-missjoni ta' żvilupp ekonomiku lokali li s-CCIPB ikkonkludiet il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni.

(329) Barra minn hekk, Franza indikat li l-promozzjoni turistika ta' Béarn kienet taqa' taħt il-kompetenza tal-Kumitat Dipartimentali tat-Turiżmu ta' Béarn Pays Basque u li b'mod ġenerali, is-CCI jwettqu *"attivitajiet speċifiċi ta' promozzjoni turistika permezz tal-parteċipazzjoni tagħhom f'diversi strutturi reġjonali u dipartimentali f'dan il-qasam, fosthom permezz tal-kumitati reġjonali u dipartimentali tat-turiżmu"*. Madankollu, il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni li, skont is-CCIPB, għandhom l-għan primarju li jippromwovu l-attrazzjonijiet turistiċi u kummerċjali ta' Pau u tar-reġjun tagħha, ġew konklużi direttament mis-CCIPB, mingħajr ebda intervent mingħand strutturi lokali responsabbli mill-promozzjoni turistika. Dan huwa element ieħor li aktarx jikkonferma li huwa l-ewwel nett bħala operatur ta' ajruport li s-CCIPB iffirmat il-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni.

([55]) Din id-dikjarazzjoni tikkonferma wkoll li s-servizzi ta' promozzjoni inkwistjoni ġew akkwistati fir-realtà mis-CCIPB l-ewwel nett fil-kwalità tagħha bħala operatur tal-ajruport, u mhux bħala awtorità pubblika inkarigata mill-iżvilupp ekonomiku reġjonali.

([56]) Ara l-premessa 132.

(330) Għalhekk, biex ikun jista' jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, jeħtieġ li tiġi adotatta l-ewwel soluzzjoni msemmija fil-premessa 315 li tinvolvi t-tqabbil tal-imġiba tas-CCIPB ma' operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku, iggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà, li kien iġestixxi l-ajruport ta' Pau minflokha.

(331) Din il-konklużjoni, stabbilita għall-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS tapplika wkoll, għall-istess raġunijiet, għall-kuntratt konkluż ma' Transavia, aktar u aktar peress li fil-każ ta' Transavia kuntratt wieħed biss jittratta s-servizzi fl-ajruport u s-servizzi ta' promozzjoni f'daqqa.

Il-benefiċċji li operatur f'ekonomija tas-suq kien jippretendi mill-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u l-prezz li kien ikun lest li jħallas għal dawn is-servizzi

(332) Minn dak kollu li ntqal qabel jirriżulta li biex jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni inkwistjoni, dawn għandhom ikunu analizzati fl-istess waqt mal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti, daqslikieku jiffurmaw tranżazzjoni waħda ma' dawn tal-aħħar ([57]), u li l-imġiba tas-CCIPB għandha tkun analizzata skont l-imġiba ta' operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku li jopera l-ajruport ta' Pau minflokha.

(333) Meta tiġi analizzata kull waħda mit-tranżazzjonijiet identifikati, jeħtieġ li jiġu ddeterminati l-benefiċċji li dan l-operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku, iggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà, seta' jippretendi mis-servizzi ta' promozzjoni. F'dan ir-rigward, l-impatti ġenerali ta' tali servizzi fuq it-turiżmu u l-attività ekonomika tar-reġjun ma għandhomx, bħala tali, jiġu kkunsidrati. Jgħoddu biss l-effetti ta' dawn is-servizzi fuq il-profittabbiltà tal-ajruport peress li huma dawk biss li l-operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku kien jikkunsidra f'din l-analiżi.

(334) Is-servizzi ta' promozzjoni huma maħsuba biex iħeġġu l-frekwentazzjoni tar-rotot bl-ajru koperti mill-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti, peress li huma maħsuba biex jirreklamaw dawn ir-rotot. Anki jekk dan l-effett huwa l-ewwel nett ta' vantaġġ għall-kumpanija tal-ajru, huwa ta' vantaġġ għall-operatur tal-ajruport ukoll. Fil-fatt, numru akbar ta' passiġġieri jista' jirriżulta f'żieda fid-dħul għall-operatur tal-ajruport li tkun ġejja mill-imposti tal-avjazzjoni, mill-provvedimenti ta' servizzi ta' groundhandling, kif ukoll mid-dħul mhux mill-avjazzjoni li jkun ġej mill-attività tal-parkeġġi, ristoranti u ħwienet oħrajn eċċ.

(335) Għalhekk, wieħed ma jistax jiċħad li operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport ta' Pau minflok is-CCIPB seta' kkunsidra dan l-effett pożittiv meta kkunsidra l-konklużjoni tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti. Huwa kien jagħmel dan waqt li jivvaluta l-impatt tar-rotot tal-ajru kkonċernati fuq id-dħul u l-kost futuri tiegħu, u waqt li jipprevedi, f'dan il-kuntest, għadd ta' passiġġieri li jużaw dawn ir-rotot li kien jirrifletti l-effett pożittiv tas-servizzi ta' promozzjoni. Kien jikkunsidra dan l-effett tul l-operat kollu tar-rotot ikkonċernati, kif previst fil-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni.

(336) Waqt il-proċedura, il-Kummissjoni aċċettat dan il-punt, peress li meta stiednet lil Franza tibni mill-ġdid l-estimi tad-dħul u l-kost li operatur f'ekonomija tas-suq kien ikollu wara l-konklużjoni tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport, hija ppproponitilha li tikkunsidra l-effetti tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni fuq it-traffiku mistenni. Meta operatur ta' ajruport jikkonkludi kuntratt li jipprovdi attivitajiet ta' promozzjoni effettivi minn ċerti rotot tal-ajru, huwa fil-fatt possibbli li jipprovdi rata ta' mili (jew il-fattur tat-tagħbija) ([58]) relattivament għolja fuq ir-rotot tal-ajru kkonċernati, u jikkunsidraha fil-valutazzjoni tad-dħul futur tiegħu. Fuq dan il-punt, il-Kummissjoni tinnota l-opinjoni ta' Ryanair li l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni ma jfissrux biss kost għal amministratur ta'ajruport, iżda wkoll bħala benefiċċju possibbli.

(337) Jeħtieġ li jkun iddeterminat jekk għal operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku li jopera l-ajruport ta' Pau minflok is-CCIPB, setgħux ikunu raġonevolment mistennija u kkwantifikati benefiċċji oħrajn minbarra dawk li jirriżultaw mill-effett pożittiv fuq il-frekwentazzjoni tar-rotot tal-ajru msemmija fil-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tul l-operat kollu ta' dawn ir-rotot, kif previst mill-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni jew il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport.

([57]) Kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni partikolari għandu jkun analizzat flimkien ma' kuntratt ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti daqs li kieku jifforma miegħu tranżazzjoni waħda. Għall-kuntrarju, hemm daqstant tranżazzjonijiet separati daqs kemm hemm "pari" ta' kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u kuntratti ta' servizzi fl-ajruport.

([58]) Ir-rata ta' mili jew il-fattur tat-tagħbija huwa definit bħala l-proporzjon ta' postijiet mimlija fl-ajruplani użati fuq ir-rotta tal-ajru inkwistjoni.

(338) Ċerti partijiet terzi interessati, fosthom Ryanair fl-istudju tagħha tas-17 ta' Jannar 2014, isostnu din it-teżi. L-istudju tas-17 ta' Jannar 2014 huwa bbażat fuq l-idea li s-servizzi ta' promozzjoni mixtrija minn operatur ta' ajruport bħas-CCIPB huma tali li jsaħħu l-immaġni tal-marka kummerċjali tal-ajruport u allura, jagħtu spinta sostenibbli lill-għadd ta' passiġġieri li jużaw dan l-ajruport, lil hinn mir-rotot tal-ajru biss li huma koperti mill-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport tul l-operat kollu ta' dawn ir-rotot previst minn dawn il-kuntratti. B'mod partikolari, jirriżulta minn dan l-istudju li skont Ryanair, is-servizzi ta' promozzjoni kapaċi jipproduċu effetti pożittivi sostenibbli fuq il-frekwentazzjoni tal-ajruport, lil hinn mill-iskadenza tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni.

(339) Jeħtieġ li jkun innutat l-ewwel nett f'dan ir-rigward li ma hemm l-ebda element fil-fajl li jissuġġerixxi li meta ġew konklużi l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali, is-CCIPB ikkontemplat u *a fortiori* kkwantifikat l-effetti pożittivi potenzjali mill-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni li jmorru lil hinn mir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratti biss, jew li temporanjament, imorru lil hinn miż-żmien tal-operat previst tar-rotot inkwistjoni. Barra minn hekk, la Franza u lanqas is-CCIPB ma pproponew xi metodu li jippermetti l-valutazzjoni tal-valur potenzjali li operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku li jmexxi l-ajruport ta' Pau minflok is-CCIPB kien jattribwixxi lil dawn l-effetti fil-mument li jivvaluta l-opportunità li jikkonkludi l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport.

(340) Kif kien indikat qabel, is-servizzi ta' promozzjoni akkwistati mingħand AMS huma mmirati lejn il-persuni li jżuru s-sit ta' Ryanair u, b'mod aktar speċifiku, il-paġna ddedikata lil Pau fuq dan is-sit, jew il-paġna Ingliża tas-sit (għall-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni relatati mar-rotot ta' Pau-Londra u Pau-Bristol), jew il-paġna Belġjana u dik Olandiża (għall-kuntratti relatati mar-rotta Pau-Charleroi) jew il-paġna Franċiża (għall-kuntratt relatat mar-rotta Pau-Beauvais). Għal Transavia, kien previst li s-servizzi ta' promozzjoni kollha fuq is-sit www.transavia.com jirrigwardaw il-paġna relatata mad-destinazzjoni ta' Pau. Għaldaqstant is-servizzi ta' promozzjoni inkwistjoni kienu jiffukaw l-aktar fuq il-persuni li aktarx jużaw ir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni. L-effett pożittiv fuq il-frekwentazzjoni ta' rotot oħrajn lejn Pau jidher ferm aktar ipotetiku, u xorta waħda jibqa' ferm inċert biex jista' jiġi kkwantifikat minn operatur prudenti f'ekonomija tas-suq fil-valutazzjoni tiegħu tal-interess li jikkonkludi l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni.

(341) Barra minn hekk, rigward in-natura sostenibbli ta' dawn l-effetti, din ukoll tidher ferm inċerta. Huwa konċepibbli li l-promozzjoni ta' Pau u tar-reġjun tagħha fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair setgħet ħeġġet lill-persuni li jżuru dan is-sit jixtru biljetti ta' Ryanair lejn Pau meta kellhom aċċess għal dan ir-reklam jew ftit wara. Għall-kuntrarju, ftit hemm probabbiltà li l-memorja ta' dan ir-reklam li wieħed ikun ra meta żar is-sit tal-Internet ta' Ryanair tibqa' tippersisti u tinfluwenza x-xiri tal-biljetti tal-ajru għal aktar minn ftit ġimgħat. Kampanja ta' reklamar jista' jkollha effetti sostenibbli meta l-operazzjonijiet ta' promozzjoni jsiru permezz ta' mezz wieħed jew aktar ta' promozzjoni li għalihom il-konsumaturi jkunu esposti spiss għal perjodu speċifiku. Pereżempju, kampanja ta' reklami fuq il-kanali tat-televiżjoni u fuq l-istazzjonijiet tar-radju ġenerali, għadd ta' siti tal- Internet u/jew għadd ta' billboards imxerrda barra jew f'postijiet pubbliċi, aktarx li tipproduċi tali effett sostenibbli jekk il-konsumaturi jkollhom aċċess għal dawn il-mezzi b'mod passiv u ripetut. Għall-kuntrarju, operazzjoni ta' reklamar limitata għal ċerti paġni tas-sit tal-Internet ta' Ryanair biss ftit li xejn jista' jkollha effett li jdum aktar mill-operazzjoni ta' promozzjoni.

(342) Fil-fatt, huwa probabbli ħafna li għall-parti l-kbira tan-nies, iż-żjara fuq is-sit tal-Internet ta' Ryanair mhijiex frekwenti biżżejjed biex tistampa waħedha memorja dejjiema tal-promozzjoni ta' reġjun magħmula fuq dan is-sit. Din l-osservazzjoni hija msaħħa b'mod sinifikanti minn żewġ elementi. L-ewwel nett, meta ntemmu d-diversi kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, il-promozzjoni tar-reġjun ta' Pau fuq il-paġna ewlenija tas-sit ta' Ryanair kienet limitata għal sempliċi link lejn sit indikat mis-CCIPB għal perjodi limitati u saħansitra qosra ħafna (42 jum fis-sena għal ħames snin skont il-kuntratt tal-2005, sena sħiħa skont il-kuntratt tal-2007, 8 ijiem skont il-kuntratt tal-2008, 9 ijiem skont il-kuntratt tal-2009, 45 jum fuq il-paġna Ingliża, 25 jum fuq il-paġna Belġjana u Olandiża u 25 jum fuq il-paġna Franċiża skont il-kuntratt tal-2010). Kemm in-natura ta' dawn l-operazzjonijiet ta' promozzjoni (il-preżenza ta' sempliċi link, b'valur promozzjonali limitat) kif ukoll il-qosor tagħhom setgħu llimitaw ħafna l-effett ta' dawn l-operazzjonijiet fiż-żmien wara li spiċċaw, aktar u aktar meta dawn l-operazzjonijiet kienu limitati biss għas-sit tal-Internet ta' Ryanair u ma kinux imxandra fuq mezzi oħrajn. It-tieni, l-operazzjonijiet l-oħrajn ta' promozzjoni previsti fil-kuntratti konklużi ma' AMS kienu jirrigwardaw biss il-paġni tas-sit Internet tagħha li jirrigwardaw id-destinazzjoni ta' Pau. Huwa ferm probabbli li l-parti l-kbira tan-nies ma jżurux din il-paġna spiss, u jagħmlu dan biss meta aktarx li jkunu diġà interessati f'din id-destinazzjoni.

(343) Il-kunsiderazzjonijiet preċedenti japplikaw ukoll għall-kuntratt tal-2006 konkluż ma' Transavia. Fil-fatt, is-servizzi ta' promozzjoni previsti f'dan il-kuntratt kienu jikkonsistu sempliċiment f'li jiddaħlu messaġġi u links fuq il-paġna relatata mad-destinazzjoni ta' Pau fuq is-sit tal-Internet ta' Transavia, kif ukoll li jintbagħtu offerti permezz tal-posta elettronika li jippreżentaw l-attrazzjonijiet tad-destinazzjoni ta' Pau, mibgħuta regolarment lill-abbonati tar-rivista elettronika transavia.com.

(344) B'hekk, anki jekk is-servizzi ta' promozzjoni setgħu ħeġġew il-frekwentazzjoni tar-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni matul il-perjodu ta' implimentazzjoni ta' dawn is-servizzi, huwa possibbli ħafna li tali effett kien null jew negliġibbli lil hinn minn dan il-perjodu jew fuq rotot oħrajn.

(345) Barra minn hekk, mill-istudji ta' Ryanair tas-17 u l-31 ta' Jannar 2014 jirriżulta li l-benefiċċji tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni li jmorru lil hinn mir-rotot tal-ajru koperti minn dawn il-kuntratti jew lil hinn mit-tul tal-operat ta' dawn ir-rotot, kif previst mill-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport, huma estremament inċerti u ma jistgħux ikunu kkwantifikati bi grad ta' affidabbiltà li jkun meqjus suffiċjenti minn operatur prudenti f'ekonomija tas-suq.

(346) Għalhekk, pereżempju, skont l-istudju tas-17 ta' Jannar 2014 ([59]), "*[…] profitt inkrementali futur lil hinn mill-iskadenza prevista tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport huwa intrinsikament inċert*" ([60]). Barra minn hekk, dan l-istudju jipproponi żewġ metodi biex jiġu vvalutati *ex ante* l-effetti pożittivi tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, approċċ "ibbażat fuq il-flussi tal-flus" u approċċ ta' "kapitalizzazzjoni".

(347) L-approċċ "ibbażat fuq il-flussi tal-flus" jikkonsisti fil-valutazzjoni tal-benefiċċji tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport fil-forma ta' dħul futur iġġenerat għall-operatur tal-ajruport mis-servizzi ta' promozzjoni u mill-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport, bit-tnaqqis tal-kostijiet korrispondenti. L-approċċ ta' "kapitalizzazzjoni" jikkonsisti fl-ikkunsidrar tat-titjib tal-immaġni tal-marka tal-ajruport dovut għas-servizzi ta' promozzjoni bħala assi intanġibbli, mixtri fil-prezz previst fil-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni.

(348) L-istudju madankollu jinvoka l-iskala tad-diffikultajiet maħluqa mill-approċċ tal-"kapitalizzazzjoni", biex b'hekk juri n-nuqqas ta' affidabbiltà tar-riżultati li jista' jipproduċi tali metodu, u jagħti preferenza lill-approċċ tal-"flussi tal-flus". L-istudju jindika fost l-oħrajn li: "*L-approċċ tal-'kapitalizzazzjoni' għandu jikkunsidra biss il-proporzjon tal-ispejjeż tal-promozzjoni imputabbli għall-assi intanġibbli ta' ajruport. Madankollu, jista' jkun diffiċli li wieħed jidentifika l-proporzjon tal-ispejjeż tal-promozzjoni maħsuba biex jiġġeneraw dħul futur għall-ajruport (jiġifieri, investiment fl-assi intanġibbli tal-ajruport), għall-kuntrarju ta' dawk li jiġġeneraw dħul attwali għall-ajruport* ([61])". Huwa jenfasizza wkoll li "*Biex jiġi implimentat l-approċċ tal-'kapitalizzazzjoni', jeħtieġ li wieħed jistma t-tul medju li matulu ajruport ikun jista' jżomm klijent bis-saħħa tal-kampanja ta' promozzjoni ta' AMS. Fil-prattika, ikun diffiċli ħafna li wieħed jistma t-tul medju ta' żamma tal-klijentela wara kampanja ta' AMS minħabba n-nuqqas ta' dejta suffiċjenti* ([62])".

(349) Min-naħa tiegħu l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 ippropona li jiġi applikat b'mod prattiku l-approċċ "ibbażat fuq il-flussi tal-flus". Skont dan l-approċċ, il-benefiċċji tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport li jmorru lil hinn mill-iskadenza tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni jieħdu l-forma ta' "valur terminali" kkalkolat fid-data ta' skadenza tal-kuntratt. Dan il-valur terminali huwa kkalkolat fuq il-bażi ta' profitti inkrementali mistennija mill-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u ta' servizzi ta' promozzjoni matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport. Fil-fatt, il-metodu jikkonsisti f'li wieħed jibda mill-profitt inkrementali mistenni fl-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizz fl-ajruport u jipproġettahom fil-futur b'tul ta' żmien ugwali għat-tul tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport, aġġustati skont ir-rata ta' tkabbir tas-suq tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa u b'fattur ta' probabbiltà meqjus li jirrifletti l-kapaċità tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni li jikkontribwixxi għall-profitti tal-ajruport lil hinn mill-iskadenza tagħhom ([63]). Din il-kapaċità li jiġu prodotti benefiċċji sostenibbli tirriżulta skont l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 minn sensiela ta' fatturi "*[…] li jinkludu fama akbar u marka kummerċjali b'saħħitha aktar kif ukoll aspetti esterni tan-netwerk u tal-passiġġieri rikorrenti*" ([64]), mingħajr aktar preċiżjoni f'dan ir-rigward. Barra minn hekk, dan il-metodu jikkunsidra rata ta' skont li tirrifletti l-kost tal-kapital.

([59]) Ara s-sezzjoni 6.2.2.7.

([60]) Traduzzjoni mhux uffiċjali tat-test oriġinali bl-Ingliż: "… *future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain*".

([61]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 45.

([62]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 45.

([63]) Ara l-premessi 356 u 357.

([64]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 45.

(350) F'dak li jirrigwarda l-fattur ta' probabbiltà, l-istudju jipproponi rata ta' […] % li huwa jqis prudenti. Madankollu, l-istudju, ta' natura teorika ħafna, ma jipprovdi l-ebda ġustifikazzjoni serja fuq dan il-punt, kemm jekk kwantitattiva kif ukoll kwalitattiva. Ma jibbaża fuq l-ebda element fattwali speċifiku għall-attività ta' Ryanair jew għas-swieq tat-trasport bl-ajru jew tas-servizzi fl-ajruport biex jappoġġja din ir-rata ta' […] %. Ma jistabbilixxi l-ebda rabta bejn din ir-rata u l-fatturi li jsemmi fil-qasir ħafna (fama, marka b'saħħitha, aspetti esterni tan-netwerk u passiġġieri rikorrenti), meqjusa li jtawlu l-benefiċċji tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u tas-servizzi ta' promozzjoni lil hinn mill-iskadenza tagħhom. Fl-aħħar nett, xejn ma jibbaża fuq il-kontenut speċifiku tas-servizzi ta' promozzjoni previsti fid-diversi kuntratti ma' AMS sabiex janalizza safejn dawn is-servizzi jistgħu jinfluwenzaw il-fatturi msemmija hawn fuq.

(351) Barra minn hekk, dan ma jurix li mal-iskadenza tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u ta' kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, il-profitti li ġġeneraw għall-operatur tal-ajruport matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni jistgħu jkomplu fil-futur bi kwalunkwe grad ta' probabbiltà. Lanqas ma jiġġustifika r-rilevanza tar-rata ta' tkabbir tas-suq tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa sabiex jivvaluta l-effetti ta' kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni għal ajruport speċifiku.

(352) "Valur terminali" kkalkolat skont il-metodu propost minn Ryanair ftit ikun jista' jiġi kkunsidrat minn operatur prudenti f'ekonomija tas-suq li jivvaluta l-interess li jikkonkludi l-kuntratt.

(353) Għaldaqstant, l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 juri li l-metodu bbażat fuq il-"flussi tal-flus" jista' jagħti biss riżultati inċerti ħafna u ftit li xejn affidabbli, bħall-metodu tal-"kapitalizzazzjoni".

(354) Barra minn hekk, la Franza, u lanqas xi parti terza oħra interessata ma pprovdiet xi element li jista' jindika li l-metodu propost minn Ryanair f'dan l-istudju, jew kwalunkwe metodu ieħor li għandu l-għan li jikkunsidra b'mod ikkwantifikat il-benefiċċji li jmorru lil hinn mill-iskadenza tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, jista' jkun effettivament ipprattikat minn operaturi ta' ajruporti reġjonali li jixbhu lil dak ta' Pau. Franza ma kkummentat xejn dwar l-istudji tas-17 u tal-31 ta' Jannar 2014 u għaldaqstant ma aċċettatx il-konklużjonijiet tagħhom.

(355) Barra minn hekk, kif indikat qabel, is-servizzi ta' promozzjoni koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali jiffukaw fuq il-persuni li jistgħu jużaw ir-rotot imsemmija fil-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni. Jekk dawn ir-rotot ma jiġux imġedda meta jiskadi l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport, ftit li xejn huwa probabbli li s-servizzi ta' promozzjoni jistgħu jkomplu jkollhom effetti pożittivi fuq il-frekwentazzjoni tal-ajruport lil hinn minn din l-iskadenza. Madankollu, huwa diffiċli ħafna li operatur ta' ajruport jivvaluta l-probabbiltà li kumpanija tal-ajru tkun trid tkompli topera rotta lil hinn miż-żmien li hija tkun intrabtet li toperaha fil-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport. Il-kumpaniji tal-ajru bi prezz baxx, b'mod partikolari, urew li huma jamministraw il-ftuħ u l-għeluq tar-rotot b'mod dinamiku ħafna. Fil-konklużjoni ta' tranżazzjoni bħal dawk eżaminati fil-proċedura ta' investigazzjoni formali, operatur prudenti f'ekonomija tas-suq ma jkunx jista' għalhekk jibbaża fuq ir-rieda tal-kumpanija tal-ajru li tkompli topera r-rotta kkonċernata meta jiskadi l-kuntratt.

(356) Barra minn hekk, ta' min jinnota li valur terminali kkalkolat skont il-metodu propost minn Ryanair fl-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 huwa pożittiv biss (u għalhekk, għandu biss effett pożittiv fuq il-profittabbiltà mistennija mill-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport u mill-kuntratt tas-servizzi ta' promozzjoni) meta l-profitt inkrementali mistenni minn dawn il-kuntratti matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport ikun pożittiv. Fil-fatt, il-metodu jikkonsisti f'li wieħed jitlaq mill-profitt inkrementali mistenni matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u jipproġettah fil-futur bl-applikazzjoni ta' żewġ fatturi. L-ewwel fattur jirrappreżenta t-tkabbir globali tas-suq Ewropew tat-trasport bl-ajru u jirrifletti t-tkabbir tat-traffiku mistenni. It-tieni huwa fattur ta' […] % li jirrappreżenta skematikament il-probabbiltà li t-twettiq tal-kuntratti li skadew jiffavorixxi l-konklużjoni ta' kuntratti simili fil-futur, b'mod li jiġġeneraw flussi finanzjarji simili. B'hekk, jekk il-profitt inkrementali futur mistenni matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport huwa negattiv, il-valur terminali jkun ukoll negattiv, (jew l-aktar ikun ugwali għal żero), u dan jirrifletti l-fatt li l-konklużjoni ta' kuntratti simili għal dawk li għadhom kemm skadew għandha fin-natura tagħha, eżatt bħal tali kuntratti, it-tendenza li kull sena tnaqqas il-profitabbiltà tal-ajruport.

(357) L-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 jikkunsidra fil-qosor ħafna dan il-każ, billi sempliċiment jindika f'nota ta' qiegħ il-paġna, mingħajr kummenti jew ġustifikazzjonijiet li: "*[…] l-ebda valur terminali ma jista' jiġi kkalkolat jekk il-profitt inkrementali nett tal-ħlasijiet lil AMS ikun negattiv matul l-aħħar sena tal-perjodu inkwistjoni*" ([65]). Madankollu, kif ser jintwera wara, il-kuntratti kollha kkonċernati f'dan il-każ iwasslu għal flussi inkrementali proġettati li huma negattivi kull sena, u mhux biss globalment, f'valur nett preżenti. B'hekk, fil-każ ta' dawn il-kuntratti, "valur terminali"

([65]) Studju tal-31 ta' Jannar 2014, nota ta' qiegħ il-paġna 17, traduzzjoni mhux uffiċjali tat-test oriġinali bl-Ingliż: "*[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.*".

ikkalkolat skont il-metodu propost minn Ryanair ikun null jew saħansitra negattiv. Il-kunsiderazzjoni ta' tali valur terminali ma tixħetx dubju fuq il-konklużjoni li d-diversi kuntratti jinvolvu vantaġġ ekonomiku.

(358) Bħala konklużjoni, minn dak li ntqal jirriżulta li l-uniku benefiċċju tanġibbli li operatur prudenti f'ekonomija tas-suq jistenna minn kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u li jikkunsidra b'mod kwantifikat waqt li jivvaluta l-interess li jikkonkludi tali kuntratt, flimkien ma' kuntratt ta' servizzi fl-ajruport, ikun effett pożittiv possibbli tas-servizzi ta' promozzjoni fuq l-għadd ta' passiġġieri li jużaw ir-rotot imsemmija mill-kuntratti inkwistjoni, sakemm idumu joperaw ir-rotot, kif previst mill-kuntratti. Il-benefiċċji eventwali l-oħrajn jitqiesu inċerti wisq biex jiġu kkunsidrati b'mod kwantifikat u, fil-fatt, l-ebda element ma jissuġġerixxi li dawn ġew ikkunsidrati mis-CCIPB.

Ir-rilevanza tat-tqabbil tat-termini tal-kuntratti tas-servizzi fl-ajruport koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali mal-imposti tal-avjazzjoni mitluba f'ajruporti oħrajn

(359) Skont il-Linji Gwida l-ġodda, minħabba l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, l-eżistenza ta' għajnuna favur kumpanija tal-ajru li tuża ajruport tista' fil-prinċipju tkun eskluża diment li:

(a) il-prezz mitlub għas-servizzi tal-avjazzjoni jikkorrispondi għall-prezz tas-suq, jew

(b) jekk jista' jintwera, permezz ta' analiżi *ex ante*, jiġifieri bbażata fuq informazzjoni disponibbli fil-mument tal-għoti tal-miżura u fuq żviluppi prevedibbli f'dak il-mument, li l-ftehim bejn l-ajruport u l-kumpanija tal-ajru ser iġib, għall-ajruport, kontribut marġinali pożittiv għad-dħul ([66]).

(360) Barra minn hekk, skont il-Linji Gwida l-ġodda, "*meta hija tevalwa l-ftehimiet bejn l-ajruporti u l-kumpaniji tal-ajru, il-Kummissjoni sejra tikkunsidra wkoll il-miżura li fiha l-imsemmija ftehimiet jistgħu jkunu kkunsidrati li jaqgħu fil-kuntest ta' strateġija globali tal-ajruporti maħsuba biex tiksbilhom profittabbiltà, għall-inqas fit-tul*" ([67]).

(361) Madankollu, rigward l-ewwel approċċ (it-tqabbil ma' "prezz tas-suq"), il-Kummissjoni tiddubita serjament kemm huwa fil-fatt possibbli li wieħed jiddefinixxi element ta' tqabbil xieraq għall-finijiet tal-iffissar ta' prezz tas-suq ġust għas-servizzi pprovduti mill-ajruporti. Hija tqis li analiżi *ex ante* tal-profittabbiltà addizzjonali hija l-kriterju l-aktar rilevanti għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-arranġamenti konklużi mill-ajruporti mal-kumpaniji tal-ajru individwali ([68]).

(362) F'dan ir-rigward ta' min jinnota li, b'mod ġenerali, l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq b'referenza għal prezz medju osservat fi swieq oħrajn simili tista' tirriżulta konklużiva meta prezz tas-suq jista' ikun identifikat jew jitnaqqas b'mod raġonevoli minn indikaturi oħrajn tas-suq. Madankollu, dan il-metodu ma jistax ikollu l-istess rilevanza fil-każ tas-servizzi tal-avjazzjoni. Fil-fatt, l-istruttura tal-kost u d-dħul għandha tendenza li tvarja ħafna minn ajruport għal ieħor. Dawn l-kostijiet u d-dħul jiddependu mill-istat ta' żvilupp tal-ajruport, min-numru ta' kumpaniji tal-ajru li jużawh, mill-kapaċità f'termini ta' traffiku ta' passiġġieri, mill-istat tal-infrastrutturi, mill-qafas regolatorju li jista' jvarja minn Stat Membru għal ieħor kif ukoll mid-defiċits u mill-obbligi tal-ajruport fil-passat ([69]).

(363) Barra minn hekk, il-liberalizzazzjoni tas-suq tat-trasport bl-ajru tikkomplika kull analiżi strettament komparattiva. Kif juri dan il-każ, il-prattiki kummerċjali bejn l-ajruporti u l-kumpaniji tal-ajru mhumiex ibbażati bilfors fuq lista ta' prezzijiet pubbliċi mqabbla ma' servizzi individwali. Fil-fatt, dawn ir-relazzjonijiet kummerċjali jvarjaw ħafna. Jinkludu kondiviżjoni tar-riskji f'termini ta' frekwentazzjoni u ta' responsabbiltajiet kummerċjali u finanzjarji konsegwenzjali, ġeneralizzazzjoni tal-mekkaniżmi ta' inċentivazzjoni (pereżempju fil-forma ta' tnaqqis marbut mal-għadd ta' rotot jew ta' passiġġieri trasportati) kif ukoll varjazzjonijiet bejn il-kondiviżjoni tar-riskji matul id-durata tal-kuntratti. Għaldaqstant, it-tranżazzjonijiet ftit li xejn jistgħu jitqabblu bejniethom fuq il-bażi ta' prezz skont ir-rotazzjoni jew għal kull passiġġier.

(364) Fl-istudju tagħha tad-9 ta' April 2013, Ryanair sostanzjalment issostni t-teżi li huwa possibbli li wieħed japplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq billi wieħed jibbaża fuq tqabbil mal-prattiki kummerċjali ta' ajruporti oħrajn Ewropej.

([66]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punt 53.
([67]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punt 66.
([68]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punti 59 u 61.
([69]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-27 ta' Jannar 2010 dwar l-għajnuna mill-Istat C 12/08 – Slovakkja – Ftehim bejn l-ajruport ta' Bratislava u Ryanair, ĠU L 27, 1.2.2011, p. 24, il-premessi 88 u 89.

(365) Jeħtieġ li jkun innutat l-ewwel nett li matul il-proċedura, la Franza u lanqas xi parti terza interessata ma pproponiet lill-Kummissjoni kampjun ta' ajruporti għat-tqabbil li seta' jintuża f'dan il-każ u li huma komparabbli biżżejjed mal-ajruport ta' Pau f'dak li jirrigwarda l-volum tat-traffiku, it-tip ta' traffiku, it-tip u l-livell ta' servizzi tal-avjazzjoni, il-preżenza ta' belt kbira qrib l-ajruport, l-għadd ta' abitanti fiż-żona ta' attrazzjoni, il-prosperità fl-inħawi, u l-eżistenza ta' żoni ġeografiċi oħrajn li jistgħu jattiraw lill-passiġġieri ([70]).

(366) Anki jekk tali kampjun ta' ajruporti kien ikun disponibbli, metodu komparattiv xorta waħda ma kienx ikun prattiku f'dan il-każ. Fil-fatt, kif diġà ntwera qabel, it-tranżazzjonijiet li jridu jiġu analizzati huma sett ikkumplikat magħmul minn kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni (xi drabi magħquda flimkien fuq bażi legali waħda). Dawn it-tranżazzjonijiet jinkludu diversi "prezzijiet", jiġifieri d-diversi imposti tal-avjazzjoni, il-prezz tas-servizzi ta' groundhandling u l-prezz tas-servizzi ta' promozzjoni, li wħud minnhom jiddependu mill-għadd ta' passiġġieri, oħrajn mill-għadd ta' movimenti tal-ajruplani u oħrajn huma ammonti fissi. Għalhekk, kull waħda minn dawn it-tranżazzjonijiet tiġġenera sett kompless ta' flussi finanzjarji bejn l-operatur tal-ajruport u l-kumpanija tal-ajru u s-sussidjarji tagħha, iffurmati mid-dħul li ġej mill-imposti tal-avjazzjoni, id-dħul marbut mas-servizzi ta' groundhandling u d-dħul marbut mas-servizzi ta' promozzjoni.

(367) B'hekk, tqabbil tal-imposti tal-avjazzjoni biss mitluba mis-CCIPB lill-kumpaniji tal-ajru kkonċernati mal-imposti tal-avjazzjoni mitluba mill-ajruporti paragunabbli ma joffri l-ebda indikazzjoni utli rigward l-issodisfar tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Biex wieħed japplika metodu komparattiv validu għat-tranżazzjonijiet koperti minn din il-valutazzjoni, huwa mill-inqas meħtieġ li fost l-ajruporti tal-kampjun ta' tqabbil jinstab sett ta' tranżazzjonijiet komparabbli, li jinkludu b'mod partikolari servizzi ta' promozzjoni ekwivalenti u servizzi ta' groundhandling ekwivalenti. It-tfittxija għal kampjun ta' tranżazzjonijiet komparabbli bħal dan hija impossibbli, tant kemm huma komplessi u speċifiċi t-tranżazzjonijiet li qegħdin jiġu vvalutati, aktar u aktar meta l-prezzijiet tas-servizzi ta' groundhandling u tas-servizzi ta' promozzjoni rarament ikunu informazzjoni pubblika u diffiċilment ikunu aċċessibbli biex wieħed jista' jqabbel magħhom.

(368) Fl-aħħar nett, jekk nassumu li jista' jkun stabbilit, abbażi ta' analiżi komparattiva valida, li l-"prezzijiet" inkwistjoni fid-diversi tranżazzjonijiet li qegħdin jiġu analizzati huma ekwivalenti jew ogħla mill-"prezzijiet tas-suq" stabbiliti permezz ta' kampjun ta' tranżazzjonijiet simili, il-Kummissjoni xorta waħda ma tkunx tista' tikkonkludi li dawn it-tranżazzjonijiet huma konformi mal-prezz tas-suq jekk jirriżulta li meta ġew miftiehma, l-operatur tal-ajruport seta' jippretendi li jiġġeneraw kostijiet inkrementali ogħla mid-dħul inkrementali. Fil-fatt, operatur f'ekonomija tas-suq ma għandu l-ebda interess li joffri oġġetti jew servizzi fil-"prezz tas-suq" meta din l-imġiba twassal għal telf inkrementali.

(369) Il-Kummissjoni tqis li huwa xieraq li tfakkar fil-kuntest ta' din l-analiżi li, wara l-adozzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda, kemm Franza kif ukoll il-partijiet interessati ġew mistiedna jifformulaw kummenti dwar l-applikazzjoni għal dan il-każ tad-dispożizzjonijiet ta' dawn il-Linji Gwida (ara l-premessi 22 u 23). F'dan il-każ, la Franza u lanqas il-partijiet interessati ma kkontestaw il-merti tal-approċċ tal-Kummissjoni li diment li huwa impossibbli li wieħed jiddefinixxi element ta' tqabbil xieraq biex jiġi stabbilit prezz tas-suq ġust għas-servizzi pprovduti mill-ajruporti lill-kumpaniji tal-ajru, l-aktar kriterju rilevanti għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-arranġamenti magħmula bejn dawn iż-żewġ partijiet hija analiżi *ex ante* tar-redditu addizzjonali tagħhom.

(370) Fid-dawl ta' dak li ntqal, il-Kummissjoni tikkunsidra li f'dan il-każ għandu jkun applikat l-approċċ ġeneralment rakkomandat fil-Linji Gwida l-ġodda għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għar-relazzjonijiet bejn l-ajruporti u l-kumpaniji tal-ajru, jiġifieri l-analiżi *ex ante* tar-redditu addizzjonali (jew inkrementali).

(371) Dan l-approċċ huwa ġġustifikat minħabba l-fatt li operatur ta' ajruport jista' jkollu interess oġġettiv li jikkonkludi tranżazzjoni ma' kumpanija tal-ajru diment li jista' raġonevolment jippretendi li din it-tranżazzjoni ttejjeb il-profitti tiegħu (jew tnaqqaslu t-telf) meta mqabbla ma' sitwazzjoni kontrofattwali fejn din it-tranżazzjoni ma ssirx ([71]), u dan irrispettivament minn kwalunkwe paragun mal-kundizzjonijiet offruti lill-kumpaniji tal-ajru minn operaturi ta' ajruporti oħrajn, jew inkella, mal-kundizzjonijiet offruti mill-istess amministratur lil-kumpaniji tal-ajru oħrajn.

(372) Dwar dan l-aħħar punt, kif innutat il-Kummissjoni fil-Linji Gwida l-ġodda, "*id-differenzazzjoni tal-prezz hija prassi standard tan-negozju, sakemm tkun konformi mal-leġiżlazzjoni rilevanti kollha dwar il-kompetizzjoni u dik settorjali. Madanakollu, tali politiki ta' pprezzar iddifferenzjat għandhom jiġu ġustifikati mil-lat kummerċjali sabiex jikkonformaw mal-prinċipju ta' operatur fl-ekonomija tas-suq*" ([72]) (noti ta' qiegħ il-paġna mneħħija). F'dan ir-rigward, jeħtieġ li jkun innotat

([70]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punt 60.
([71]) Fi kliem ieħor, jekk ir-redditu inkrementali mistenni ta' din it-tranżazzjoni huwa pożittiv.
([72]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punt 62.

li l-kummenti ta' ċerti partijiet terzi li jakkużaw sostanzjalment lis-CCIPB li ma applikatx is-sistema ta' pprezzar ġenerali tagħha b'mod ugwali mal-kumpaniji tal-ajru kollha, mhumiex rilevanti f'dak li jirrigwarda l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Pereżempju, il-kummenti ta' Air France miġburin fil-premessa 169, li skont dan is-CCIPB kellha titlob lil Ryanair l-"imposta tad-dwal" f'ċerti ċirkostanzi, huma irrilevanti. Fil-fatt, jekk operatur ta' ajruport jinnegozja ma' kumpanija tal-ajru kundizzjonijiet differenti mis-sistema ġenerali ta' pprezzar tiegħu, jew saħansitra jinnegozja struttura ta' tariffi differenti minn din is-sistema ġenerali, dan ma jfissirx li qed jagħti vantaġġ ekonomiku lil din il-kumpanija.

Valutazzjoni konġunta tal-imġiba tal-operatur tal-ajruport u tas-CCIPB kollha

(373) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ tal-proċedura, il-Kummissjoni kienet qieset b'mod preliminari li l-imġiba tas-CCIPB kollha kellha tkun ivvalutata b'mod konġunt ma' dik tal-operatur tal-ajruport u, jekk ikun il-każ, ma' dak tal-Istat jew tal-awtoritajiet pubbliċi l-oħrajn li jikkontrollaw lill-operatur tal-ajruport jew li jintervjenu fl-iffinanzjar tiegħu.

(374) Franza ddikjarat li kienet taqbel mal-valutazzjoni konġunta tal-imġiba tas-servizz li jopera l-ajruport, tas-CCIPB kumplessivament u ta' awtoritajiet pubbliċi oħrajn.

(375) Fl-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, jeħtieġ fil-fatt li tiġi kkunsidrata l-imġiba tas-CCIPB kumplessivamentg, u mhux biss dik tas-servizz tagħha li jopera l-ajruport. Fil-fatt, is-servizz li jmexxi l-ajruport fi ħdan is-CCIPB ma għandux personalità ġuridika separata mis-CCIPB. Min-naħa l-oħra, għalkemm il-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport ġew konklużi mal-ajruport li jirċievi l-imposti tal-avjazzjoni mħallsa minn Ryanair u l-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn, il-kostijiet tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni huma primarjament attribwiti għall-baġit ġenerali tas-CCIPB u mhux bilfors jidhru fil-kontijiet tal-ajruport. Franza tindika wkoll f'dan ir-rigward li s-CCIPB assumiet dawn il-kostijiet direttament ([73]).

(376) Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li l-imġiba tal-operatur tal-ajruport u tas-CCIPB kollha għandha tkun ivvalutata b'mod konġunt fir-relazzjoni tagħhom mal-kumpaniji tal-ajru u s-sussidjarji tagħhom biex ikun applikat il-kriterju tal-operatur privat f'ekonomija tas-suq.

Konklużjoni dwar il-modalitajiet ta' applikazzjoni tal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq

(377) Minn dak kollu li ntqal jirriżulta li biex jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratti kkonċernati, il-Kummissjoni, għal kull kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, trid tanalizza flimkien dan il-kuntratt u l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti u trid tiddetermina jekk operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku, iggwidat minn prospetti ta' redditu u li jmexxi l-ajruport ta' Pau minflok is-CCIPB, kienx jikkonkludi dawn it-tranżazzjonijiet. Biex tagħmel dan, jeħtieġ li tiddetermina r-redditu inkrementali tal-kuntratti kif kien jivvalutah l-operatur f'ekonomija tas-suq fiż-żmien tal-konklużjoni tal-kuntratti, waqt li jistma, tul il-perjodu kollu li matulu japplikaw il-kuntratti:

— it-traffiku inkrementali futur mistenni mill-implimentazzjoni ta' dawn il-kuntratti, filwaqt li tikkunsidra eventwalment l-effetti tas-servizzi ta' promozzjoni fuq ir-rati ta' mili tar-rotot koperti mill-kuntratti;

— id-dħul inkrementali futur mistenni mill-implimentazzjoni ta' dawn il-kuntratti, filwaqt li tinkludi d-dħul li jiġi mill-imposti tal-avjazzjoni u mis-servizzi ta' groundhandling, iġġenerati mir-rotot koperti minn dawn il-kuntratti, kif ukoll id-dħul mhux mill-avjazzjoni li jiġi mit-traffiku addizzjonali ġġenerat mill-implimentazzjoni ta' dawn il-kuntratti;

— il-kostijiet inkrementali futuri mistennija mill-implimentazzjoni ta' dawn il-kuntratti, inklużi l-kostijiet operatorji u l-kostijiet eventwali ta' investimenti inkrementali ġġenerati mir-rotot koperti minn dawn il-kuntratti, kif ukoll il-kostijiet tas-servizzi ta' promozzjoni.

(378) Minn dawn il-kalkoli għandhom jirriżultaw flussi annwali futuri li jikkorrispondu mad-differenza bejn id-dħul u l-kostijiet inkrementali, li jiġu aġġornati jekk ikun meħtieġ b'rata li tirrifletti l-kost tal-kapital għall-operatur tal-ajruport. Valur aġġornat nett pożittiv jindika fil-prinċipju li l-kuntratti kkonċernati ma jagħtux vantaġġ ekonomiku filwaqt li valur aġġornat nett negattiv jiżvela l-preżenza ta' tali vantaġġ.

([73]) Dwar dan Franza indikat li: "Is-CCIPB, li waħda mill-missjonijiet tagħha hija l-iżvilupp ekonomiku tat-territorju tagħha, assumiet direttament fuq il-baġit proprju u mhux fuq dak tal-ajruport, id-dispożizzjonijiet finanzjarji previsti mill-kuntratt iffirmat fit-30 ta' Ġunju 2005 ma' AMS għar-rotta Pau–Londra".

(379) Ta' min jinnota li f'valutazzjoni bħal din, l-argumenti tas-CCIPB u ta' Ryanair li l-prezz tas-servizzi ta' promozzjoni mixtrija mis-CCIPB huwa ekwivalenti jew orħos minn dak li jista' jitqies bħala "prezz tas-suq" għal tali servizzi huma irrilevanti. Fil-fatt, operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku ggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà ma jkunx lest li jixtri t-tali servizzi, anki bi prezz orħos jew ekwivalenti għall-"prezz tas-suq", kieku jbassar li minkejja l-effett pożittiv ta' dawn is-servizzi fuq il-frekwentazzjoni tar-rotot tal-ajru kkonċernati, il-kostijiet inkrementali ġġenerati mill-kuntratti jisbqu d-dħul inkrementali fil-valur aġġornat. Fil-fatt, f'każ bħal dan, il-"prezz tas-suq" jisboq ir-rieda tiegħu li jħallas u, għalhekk, loġikament jasal biex jirrinunzja għas-servizzi inkwistjoni.

(380) Għall-istess raġunijiet, il-fatt li l-prezzijiet previsti għas-servizzi fl-ajruport fil-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport jistgħu jkunu ogħla jew ekwivalenti għall-prezzijiet mitluba minn operaturi ta' ajruporti xi ftit simili għal servizzi simili jkun irrilevanti fil-kuntest ta' din l-analiżi, billi wieħed ma jistax jistenna li jwasslu għal dħul inkrementali suffiċjenti biex ikopri l-kostijiet inkrementali f'valur preżenti.

L-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq

(381) Għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-kuntratti inkwistjoni u minħabba l-kunsiderazzjonijiet preċedenti, jeħtieġ li jitfakkar li kemm l-eżistenza kif ukoll il-kobor tal-elementi ta' għajnuna f'dawn il-kuntratti jridu jkunu vvalutati meta wieħed iqis is-sitwazzjoni prevalenti fil-mument tal-konklużjoni tagħhom ([74]), u b'mod aktar preċiż, minħabba l-informazzjoni disponibbli u l-iżviluppi prevedibbli f'dak iż-żmien.

(382) Fl-ittra tagħha tat-30 ta' Mejju 2011, Franza indikat li fiż-żmien meta ġew konklużi l-kuntratti tal-2005 ma' Ryanair u ma' AMS, ma kien hemm l-ebda studju tas-suq, u lanqas pjan ta' direzzjoni tan-negozju li jivvaluta u jappoġġja ekonomikament l-impenji li ħa l-ajruport *vis-à-vis* Ryanair.

(383) Skont l-elementi pprovduti minn Franza, jidher ukoll li s-CCIPB ma għamlet l-ebda studju tas-suq, pjan ta' direzzjoni tan-negozju jew valutazzjoni tar-redditu f'ċifri qabel il-konklużjoni tal-kuntratti l-oħrajn koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali, ħlief għall-kuntratt tal-2006 ma' Transavia, li għalih sar pjan ta' direzzjoni tan-negozju f'Diċembru 2005 (*"il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia"*).

(384) Minbarra l-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia, l-unika valutazzjoni ekonomika f'ċifri pprovduta minn Franza hija studju tal-impatt li sar għall-perjodu 2003-2004, li vvaluta l-impatt ekonomiku tal-passiġġieri ta' Ryanair għar-reġjun għal EUR 8-10 miljun. Stħarriġ li sar fost il-passiġġieri tal-ajruport f'Jannar 2011 li wkoll ġie pprovdut minn Franza jikkonferma dawn ir-riżultati u jivvaluta n-nefqa medja għal kull passiġġier ta' titjira Ryanair lejn id-destinazzjoni ta' Pau għal EUR 339. Madankollu, dawn l-istudji mhumiex rilevanti għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Fil-fatt, jirrigwardaw l-impatt tal-attività ta' Ryanair fuq l-ekonomija reġjonali inġenerali, u mhux fuq il-profittabbiltà tal-ajruport biss. Madankollu, skont ġurisprudenza stabbilita, il-kunsiderazzjonijiet ta' żvilupp reġjonali ma jistgħux jiġu kkunsidrati għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq ([75]).

(385) Skont Ryanair, in-nuqqas ta' pjan ta' direzzjoni tan-negozju fil-konklużjoni ta' kuntratti bħal dawk koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali ma jistax jintuża bħala prova tan-nuqqas ta' ssodisfar tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(386) Il-Kummissjoni tikkunsidra li n-nuqqas ta' pjan ta' direzzjoni tan-negozju huwa indikazzjoni serja biex wieħed jikkonkludi li l-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS ma jissodisfawx il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq u dan aktar u aktar meta, f'dawn il-kuntratti, la Franza u lanqas is-CCIPB ma kienu kapaċi jipprovdu l-iċken analiżi ta' profittabbiltà, anki jekk mhux kompluta, imfassla qabel il-konklużjoni tal-kuntratti.

(387) B'mod ġenerali, Franza ma pprovdiet l-ebda element li jindika li l-operatur tal-ajruport għamel xi analiżi tar-riskju meħud fir-rigward tal-benefiċċji li jistgħu jirriżultaw ladarba jiġu ffirmati l-kuntratti ma' Ryanair u ma' AMS. Għall-kuntrarju, skont Franza, is-CCIPB kienet iggwidata minn għan ta' żvilupp reġjonali. Dan l-element huwa indikazzjoni oħra li tissuġġerixxi li l-kuntratti ma' Ryanair u ma' AMS mhumiex konformi mal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

([74]) Ara pereżempju s-sentenza tad-19 ta' Ottubru 2005 fil-Każ T-318/00 Freistaat Thüringen v il-Kummissjoni, Ġabra 2005, p. II-4179, il-punt 125, u s-sentenza fil-Każ C-124/10 P, EDF v il-Kummissjoni, ECLI:EU:C:2012:318, il-punti 85, 104 u 105.

([75]) Ara s-sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza tal-21 ta' Jannar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke u Lech-Stahlwerke v il-Kummissjoni (T-129/95, T-2/96 u T-97/96, Ġabra 1999, p. II-17), il-punt 120.

(388) Kif spjegat aktar 'il quddiem, dawn l-indikazzjonijiet huma kkonfermati mill-valutazzjoni li saret mill-Kummissjoni dwar dik li kellha tkun l-analiżi tal-profittabbiltà magħmula minn operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku.

(389) Matul il-proċedura, il-Kummissjoni stiednet lil Franza tagħmel rikostruzzjoni kwantifikata tal-analiżi tal-profittabbiltà li operatur f'ekonomija tas-suq kien jagħmel qabel jiffirma l-kuntratti ma' Ryanair u ma' AMS, waqt li tibbaża fuq l-informazzjoni oġġettiva magħrufa dwar is-CCIPB fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti u fuq l-iżviluppi prevedibbli.

(390) Bi tweġiba għal din l-istedina, Franza pprovdiet rikostruzzjoni tal-kostijiet u d-dħul inkrementali proġettati marbuta ma' kull kuntratt konkluż ma' Ryanair u ma' AMS. Din l-analiżi tibbaża fil-parti l-kbira tagħha fuq id-dejta osservata *a posteriori*, jiġifieri wara l-konklużjoni tal-kuntratti. B'hekk il-metodu magħżul minn Franza kien jikkonsisti fil-kalkolu tal-kostijiet u tad-dħul medji ta' unità għal kull passiġġier fuq il-bażi tal-kostijiet operatorji, id-dħul u t-traffiku tal-ajruport irreġistrati matul il-perjodu ta' bejn l-2003 u l-2011. Fl-analiżi tagħha ta' kull kuntratt, Franza użat din id-dejta u mmultiplikatha bit-traffiku inkrementali proġettat ta' kull kuntratt, jiġifieri t-traffiku li wieħed seta' jistenna li joħloq il-kuntratt ladarba dan ikun konkluż. Billi l-parti l-kbira ta' din l-analiżi tibbaża fuq dejta ta' kostijiet u ta' dħul osservati wara l-konklużjoni tad-diversi kuntratti, u mhux bilfors fuq elementi prevedibbli meta ġew konklużi l-kuntratti, dan il-metodu ma jistax jirrifletti l-valutazzjoni tal-profittabbiltà li operatur f'ekonomija tas-suq kien jagħmel qabel ma jiddeċiedi li jikkonkludi dawn il-kuntratti.

(391) Barra minn hekk, fir-rigward tal-kostijiet operatorji inkrementali, il-metodu magħżul minn Franza jikkunsidra l-kostijiet sħaħ ta' unità, jiġifieri t-total tal-kostijiet operatorji tal-ajruport għal kull passiġġier, minflok il-kostijiet inkrementali, jiġifieri l-kostijet għal kull passiġġier speċifikament maħluqa minn kull kuntratt. Madankollu, il-kostijiet inkrementali jistgħu jkunu differenti mill-kostijiet sħaħ ta' unità, u ġeneralment, ferm inqas, jekk wieħed iqis is-sehem importanti tal-kostijiet fissi ta' ajruport. Għalhekk, l-użu tal-kostijiet sħaħ ta' unità huwa punt dgħajjef ieħor tal-metodu propost minn Franza. Dan iwassal ukoll biex inaqqas sew il-profittabbiltà ta' ċerti kuntratti, u b'hekk jippenalizza lill-kumpaniji tal-ajru kkonċernati li kkonkludew il-kuntratti inkwistjoni.

(392) Għaldaqstant, il-Kummissjoni għamlet l-analiżi hija stess billi reġgħet fasslet il-kostijiet u d-dħul inkrementali tad-diversi kuntratti, kif kien jivvalutahom operatur f'ekonomija tas-suq *ex ante*, bl-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Is-suppożizzjonijiet u r-riżultati tal-analiżi huma ppreżentati fil-premessi 393 sa 440. F'dak li jirrigwarda l-kuntratt ma' Transavia, il-Kummissjoni użat direttament il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia biex tivvalutah.

Qafas ta' żmien

(393) Meta jivvaluta jekk jikkonkludix kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u/jew kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni, operatur f'ekonomija tas-suq kien jagħżel bħala perjodu ta' żmien tal-valutazzjoni tiegħu t-tul tal-kuntratti inkwistjoni. Fi kliem ieħor, kien jivvaluta l-kostijiet u d-dħul inkrementali matul it-terminu tal-kuntratti.

(394) Ma hemmx raġuni għaliex għandu jintuża perjodu itwal. Fil-fatt, fid-dati tal-konklużjoni tal-kuntratti, operatur prudenti f'ekonomija tas-suq ma kienx jaħseb li jġedded dawn il-kuntratti malli jiskadu, bl-istess termini jew b'termini differenti, aktar u aktar meta l-kumpaniji tal-ajru bi prezz baxx bħal Ryanair u Transavia kienu u għadhom magħrufa għal kif jibdlu l-attivitajiet tagħhom b'mod ferm dinamiku fir-rigward tal-ftuħ u l-għeluq ta' rotot, jew inkella ż-żieda u t-tnaqqis tal-frekwenzi. Għalhekk, kwalunkwe tiġdid tal-kuntratti kien perspettiva futura mbiegħda u inċerta wisq biex operatur tas-suq jista' jibbaża deċiżjonijiet ekonomiċi raġonevoli fuq din il-perspettiva.

(395) Barra minn hekk, ta' min jinnota li għal ċerti kuntratti, id-data tal-bidu effettiv tal-attivitajiet imsemmija fil-kuntratt mhijiex id-data tal-konklużjoni tal-kuntratt. F'dan il-każ, hija d-data tal-bidu effettiv li ttieħdet bħala punt ta' tluq, u mhux id-data tal-konklużjoni ([76]).

(396) Ta' min jinnota wkoll li fil-kuntest tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, il-fatt li Ryanair ma operatx ċerti rotot tul il-perjodu previst f'ċerti kuntratti ma ġiex ikkunsidrat peress li dan l-element la kien magħruf u lanqas ma kien prevedibbli meta ġew konklużi l-kuntratti.

(397) Fil-bqija tad-deċiżjoni, il-Kummissjoni ser teżamina l-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS fir-rigward tat-traffiku, id-dħul u l-kostijiet inkrementali fid-dawl tas-suppożizzjonijiet magħmula, qabel ma mbagħad tippreżenta r-riżultati tal-analiżi tal-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS, u wara l-analiżi tal-kuntratt konkluż ma' Transavia.

([76]) Ara t-tabella 6.

It-traffiku inkrementali u l-għadd ta' rotazzjonijiet proġettati (il-kuntratti ma' Ryanair u ma' AMS)

(398) L-analiżi li għamlet il-Kummissjoni hija bbażata fuq it-traffiku inkrementali (jiġifieri l-għadd ta' passiġġieri addizzjonali) li operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport ta' Pau minflok is-CCIPB seta' jbassar meta kkonkluda l-kuntratti. F'dak li jirrigwarda l-kuntratt tal-2003 pereżempju, irid jiġi stabbilit l-għadd ta' passiġġieri li, fl-2003, l-operatur tal-ajruport ta' Pau seta' jistenna li ser jużaw ir-rotta Pau-Londra operata minn Ryanair, matul it-terminu tal-kuntratt.

(399) It-traffiku inkrementali proġettat ġie stabbilit skont in-numru ta' rotot u frekwenzi previsti fid-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u ta' servizzi ta' promozzjoni, u mill-għadd ta' rotazzjonijiet annwali li jirriżultaw.

(400) Barra minn hekk, il-Kummissjoni kkunsidrat il-kapaċità tal-ajruplani użati minn Ryanair, jiġifieri Boeing 737-800 mgħammra b'189 post ([77]).

(401) Il-Kummissjoni bdiet billi assumiet rata ta' mili ta' 85 % kull titjira. Din hija suppożizzjoni favorevoli għal Ryanair, peress li rata ta' 85 % hija valur għoli. Din ir-rata hija wkoll xi ftit ogħla mill-medja tat-titjiriet operati minn Ryanair fuq in-netwerk tagħha ([78]) u ogħla jew daqs ir-rata ta' mili proposta minn Franza għad-diversi kuntratti fir-rikostruzzjoni tagħha tal-analiżi tal-profittabbiltà. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li din ir-rata ta' mili għolja, anki jekk hija suppożizzjoni favorevoli, tista' tintuża sabiex tirrifletti effett benefiku potenzjali tas-servizzi ta' promozzjoni fuq il-frekwentazzjoni tar-rotot tal-ajru koperti mid-diversi kuntratti, u fin-nuqqas ta' elementi oħrajn li jikkwantifikaw l-impatt prevedibbli ta' dawn is-servizzi fuq ir-rata ta' mili.

(402) Meta t-terminu ta' kuntratt ma kienx jaħbat ma' snin kalendarji sħaħ, il-Kummissjoni qieset dan il-fatt billi kkalkolat, għal kull sena ta' terminu tal-kuntratt, it-traffiku prevedibbli prorata mal-għadd ta' ġranet tas-sena li fihom kellu japplika l-kuntratt.

(403) Ċerti kuntratti kienu jinkludu indikazzjonijiet rigward l-għadd ta' passiġġieri mistenni fuq ir-rotot previsti. Madankollu, peress li dawn l-indikazzjonijiet ma kinux legalment vinkolanti, mhux bilfors kienu jiġu kkunsidrati minn operatur prudenti f'ekonomija tas-suq fl-analiżi tal-profittabbiltà tiegħu. Għaldaqstant, il-Kummissjoni ma kkunsidrathomx u żammet is-suppożizzjoni ta' 85 % rata ta' mili għall-kuntratti kollha (li hija ogħla minn dawn l-indikazzjonijiet).

(404) Barra minn hekk, ċerti kuntratti kienu jinkludu impenn tal-kumpanija tal-ajru rigward in-numru minimu ta' passiġġieri li kellhom ikunu ttrasportati fuq ir-rotot ikkonċernati. Madankollu, operatur f'ekonomija tas-suq aktarx li kien jibbaża fuq għadd ta' passiġġieri akbar mill-minimu garantit mill-kumpanija tal-ajru. Fil-fatt, aktarx li kien jissupponi li l-kumpanija tal-ajru kienet ippjanat marġni ta' sigurtà bejn l-inqas traffiku li għalih kienet ser tintrabat u t-traffiku li wieħed seta' jistenna b'mod raġonevoli. Għalhekk il-Kummissjoni ddeċidiet li ma tikkunsidrax dawn il-minimi obbligatorji fil-valutazzjoni tagħha.

(405) It-traffiku addizzjonali kkalkolat mill-Kummissjoni huwa ġeneralment ogħla kemm mill-minimi vinkolanti kif ukoll mill-indikazzjonijiet mhux vinkolanti li jinsabu fid-diversi kuntratti.

(406) Fl-aħħar nett, ta' min jinnota li fl-2009, is-CCIPB u Ryanair/AMS bidlu t-termini tal-kuntratti tal-2005 billi naqqsu l-frekwenza tar-rotta Pau-Londra, waqt li stabbilixxew in-numru ta' titjiriet prevedibbli għal 211 għas-sena 2009, u billi naqqsu għal EUR […] l-ammont annwali tas-servizzi ta' promozzjoni. Waqt li applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, il-Kummissjoni rraġunat bl-istess mod tal-kuntratti l-oħrajn, jiġifieri, billi kkunsidrat li t-traffiku inkrementali marbut ma' din l-emenda kien jikkorrispondi għar-rotot, il-frekwenzi u t-titjiriet kollha msemmija f'din l-emenda.

Id-dħul inkrementali (il-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS)

(407) Għal kull tranżazzjoni meqjusa fl-analiżi tagħha, il-Kummissjoni ppruvat tiddetermina d-dħul inkrementali, jiġifieri d-dħul iġġenerat mit-tranżazzjoni, kif kien jipprovdi operatur f'ekonomija tas-suq.

(408) Skont il-prinċipju ta' "fond uniku", il-Kummissjoni tqis li jeħtieġ li tikkunsidra d-dħul mill-avjazzjoni u d-dħul mhux mill-avjazzjoni.

([77]) Il-kuntratt tal-2003 isemmi żewġ mudelli ta' ajruplani li jistgħu jintużaw minn Ryanair, il-Boeing 737-200 u l-Boeing 737-800. Fl-analiżi tagħha, il-Kummissjoni għażlet ipoteżi favorevoli f'dak li jirrigwarda t-traffiku ta' Ryanair, billi bbażat fuq l-ajruplan bl-akbar kapaċità (il-Boeing 737-800).

([78]) Ara http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(409) Rigward id-dħul mill-avjazzjoni, dan huwa magħmul mill-prodott tad-diversi imposti li jridu jitħallsu mill-kumpanija tal-ajru lill-operatur tal-ajruport, jiġifieri:

— l-imposta għall-inżul, jiġifieri ammont għal kull rotazzjoni,

— l-imposta għall-passiġġieri, jiġifieri ammont għal kull passiġġier,

— l-imposta mħallsa għas-servizzi ta' groundhandling, li tkun ammont fiss għal kull rotazzjoni fid-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport.

(410) L-imposta għall-inżul u l-imposta għall-passiġġieri li titlob is-CCIPB huma fil-prinċipju imposti regolati li jitħallsu għall-aċċess għall-infrastrutturi tal-ajruport, stabbiliti għall-kumpaniji tal-ajru kollha li jużaw l-ajruport wara proċess ta' konsultazzjoni u mbagħad jiġu ppubblikati. Id-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport konklużi ma' Ryanair u Transavia jagħmlu s-sistema ta' imposti pubbliċi tal-ajruport applikabbli. Għal dawn id-diversi kuntratti, il-Kummissjoni għażlet bħala ammonti unitarji proġettati ta' imposti għall-inżul u imposti għall-passiġġieri, l-imposti pubbliċi fis-seħħ fil-mument li saru l-kuntratti, filwaqt li integrat indiċjar ta' 2 % fis-sena. Il-Kummissjoni tqis li operatur f'ekonomija tas-suq seta' jipprevedi rata ta' inflazzjoni ta' 2 %, peress li din hija r-rata msemmija mill-Bank Ċentrali Ewropew (il-"BĊE") għaż-Żona tal-Euro ([79]). Fil-fatt, kien raġonevoli li wieħed jistenna li l-imposti regolati jiżdiedu kull sena biex iżommu l-pass mal-inflazzjoni.

(411) Min-naħa tagħhom, l-imposti għas-servizz ta' groundhandling mhumiex irregolati iżda jiġu nnegozjati miż-żewġ naħat. Fid-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport konklużi ma' Ryanair u fil-kuntratt konkluż ma' Transavia, dawn jieħdu l-forma ta' ammonti fissi għal kull rotazzjoni, mingħajr indiċjar. Għaldaqstant, il-Kummissjoni żammet dawn l-ammonti fl-analiżi tagħha.

(412) Biex tikkalkola r-riżultat tat-tliet imposti tal-avjazzjoni msemmija hawn fuq li operatur f'ekonomija tas-suq kien jippretendi minn kull kuntratt, il-Kummissjoni użat l-għadd ta' rotazzjonijiet previsti (għall-imposta għall-inżul u l-imposta għas-servizzi ta' groundhandling) u l-għadd ta' passiġġieri addizzjonali previsti (għall-imposta għall-passiġġieri), stabbiliti għal kull kuntratt, u mmultiplikathom bl-ammonti unitarji tal-imposti.

(413) Rigward id-dħul mhux mill-avjazzjoni, fil-prinċipju dan huwa kważi proporzjonat għall-għadd ta' passiġġieri. Fil-fatt, l-attività tal-parkeġġi, tar-ristoranti u ta' ħwienet oħrajn li jinsabu fl-ajruport tiddependi mill-għadd ta' passiġġieri. Dan huwa l-każ tad-dħul li jagħmel l-operatur tal-ajruport b'rabta ma' dawn l-attivitajiet. Għalhekk, l-aktar approċċ raġonevoli biex wieħed jistabbilixxi d-dħul inkrementali previst li mhuwiex mill-avjazzjoni jikkonsisti fl-istabbiliment tal-ammont ta' dħul mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier, li mbagħad jiġi mmultiplikat bit-traffiku inkrementali previst.

(414) F'dak li jirrigwarda l-ammont tad-dħul mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier, il-Kummissjoni tqis li huwa probabbli li operatur raġonevoli f'ekonomija tas-suq kien jistabbilixxih, fil-mument tal-konklużjoni tad-diversi kuntratti, billi jibbaża fuq it-total tad-dħul mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier tul perjodu twil biżżejjed biex ikun rappreżentattiv, u eżatt qabel il-konklużjoni tal-kuntratt ikkonċernat ([80]). F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tqis li perjodu ta' tliet snin huwa raġonevoli ([81]). Il-Kummissjoni tqis ukoll li operatur f'ekonomija tas-suq kien jipprovdi

([79]) Wieħed mill-objettivi tal-BĊE huwa li jżomm l-istabbiltà tal-prezzijiet, u l-inflazzjoni annwali "taħt, iżda qrib, it-2 %, fuq żmien medju": Traduzzjoni mhux uffiċjali tat-test oriġinali bl-Ingliż: "In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term." Ara: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) Il-Kummissjoni tinnota li t-traffiku ta' Air France fl-ajruport ta' Pau huwa ddominat mill-vjaġġaturi fuq xogħol, filwaqt li t-traffiku ta' Ryanair u Transavia huwa essenzjalment traffiku ta' btala. Id-dħul mhux mill-avjazzjoni ġġenerat minn dawn iż-żewġ kategoriji ta' vjaġġaturi jista', imnaqqas għan-numru ta' passiġġieri, ikun differenti, pereżempju minħabba d-differenzi eventwali fil-kapaċità tal-akkwist. Madankollu, diffiċli wieħed jivvaluta dawn id-differenzi, l-aktar meta fatturi oħrajn minbarra l-kapaċità tal-akkwist jista' jkollhom impatt. Pereżempju, dawk li jivvjaġġaw fuq xogħol ġeneralment huma konxji ħafna mill-ħin u aktarx li jippruvaw inaqqsu l-ħin kemm idumu fl-ajruport, li jista' jnaqqas l-infiq tagħhom. Barra minn hekk, peress li d-dħul mhux mill-avjazzjoni tal-operatur tal-ajruport ma jgħaddix mill-kumpaniji tal-ajru, huwa diffiċli, għal operatur tal-ajruport, li jivvaluta b'kemm l-ammont medju tad-dħul mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier jista' jvarja minn kumpanija tal-ajru għal oħra. Fid-dawl ta' dawn l-elementi, aktarx li operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport ta' Pau minflok is-CCIPB kien jibbaża ruħu, fil-valutazzjoni tiegħu tad-dħul inkrementali mhux mill-avjazzjoni, fuq id-dħul mhux mill-avjazzjoni fuq kull passiġġier irreġistrat matul is-snin preċedenti għat-traffiku kollu tal-ajruport, mingħajr ma jipprova jintegra l-fatt li dan l-ammont għal kull passiġġier jista' eventwalment ivarja minn kumpanija tal-ajru għal oħra.

([81]) Operatur f'ekonomija tas-suq kien jagħżel il-perjodu inkwistjoni waqt li jikkunsidra diversi fatturi: l-effett ta' twittija li jippermetti perjodu relattivament twil, u l-iżvantaġġi ta' perjodu pjuttost twil, bħall-bidliet possibbli tal-preferenzi u l-metodi ta' nfiq tal-passiġġieri matul perjodu twil. B'hekk, l-użu tal-medja tad-dħul mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier ta' sena waħda jagħmel l-ammont miksub dipendenti wisq miċ-ċirkostanzi partikolari ta' dik is-sena, u dan jiġġustifika l-għażla ta' perjodu itwal. Iżda perjodu ta' ħames snin huwa twil wisq għaliex jista' jiġri li l-imġiba tal-passiġġieri f'dak li jirrigwarda l-infiq mhux mill-avjazzjoni tinbidel b'mod sostanzjali matul perjodu bħal dan. Għaldaqstant, perjodu ta' tliet snin jidher għażla raġonevoli.

indiċjar ta' dan l-ammont tul iż-żmien, sabiex jirrifletti l-inflazzjoni. Minħabba f'hekk il-Kummissjoni għażlet rata ta' 2 % ([82]), (li tapplika mis-sena f'nofs il-perjodu ta' tliet snin).

(415) It-tabella li ġejja tippreżenta d-dħul totali mhux mill-avjazzjoni rreġistrat tal-ajruport tul il-perjodu bejn is-sena 2000 u l-2011, sena b'sena, kif ukoll, għal kull sena, l-ammont unitarju medju tad-dħul mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier matul it-tliet snin ta' qabel.

Tabella 5

Dħul mhux mill-avjazzjoni

Sena	Dħul mhux mill-avjazzjoni	
	Ammonti totali (f'eluf ta' EUR)	Ammont unitarju medju għal kull passiġġier matul it-tliet snin ta' qabel (f'EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Kostijiet inkrementali (il-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS)

(416) Il-kostijiet inkrementali li setgħu jkunu mistennija *ex ante* minn kull tranżazzjoni (inklużi, fejn rilevanti, kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni) minn operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport minflok is-CCIPB jaqgħu taħt it-tliet kategoriji li ġejjin:

— il-kostijiet tal-akkwist tas-servizzi ta' promozzjoni;

— il-kostijiet tal-investimenti inkrementali, dovuti għall-investimenti magħmula minħabba t-tranżazzjoni;

— il-kostijiet operatorji inkrementali, jiġifieri l-kostijiet operatorji (persunal, akkwisti diversi) li jistgħu jinqalgħu minħabba t-twettiq tat-tranżazzjoni.

(417) F'dak li jirrigwarda l-kostijiet tal-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni, il-Kummissjoni kkunsidrat l-ammonti previsti fid-diversi kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni. Il-kuntratti tas-servizzi ta' promozzjoni ġeneralment jipprovdu ammonti fissi, annwali jew totali. Min-naħa tiegħu, il-kuntratt konkluż ma' Ryanair fl-2003 għar-rotta Pau-Londra kien jipprovdi arranġamenti partikolari, jiġifieri pagament inizjali, u pagamenti annwali għal kull passiġġier sa

([82]) Ara l-premessa 410.

massimu ta' EUR 400 000 fis-sena. Jekk wieħed iqis it-tbassir tat-traffiku marbut mal-kuntratt tal-2003, fuq il-bażi ta' rata ta' mili ta' 85 %, jidher li l-operatur f'ekonomija tas-suq kien jipprevedi li jintlaħaq dan il-massimu ta' EUR 400 000. Għaldaqstant huwa dan l-ammont massimu li l-Kummissjoni żammet bħala kost għas-servizzi ta' promozzjoni, minbarra l-pagament inizjali definit fil-kuntratt.

(418) Bħal fil-każ tal-previżjonijiet tat-traffiku, il-pagamenti proġettati ta' promozzjoni mhux bilfors jirrappreżentaw l-ammonti li effettivament tħallsu, għaliex ċerti avvenimenti li seħħew wara l-konklużjoni tal-kuntratti setgħu varjaw l-ammonti previsti fil-bidu. Dan kien partikolarment il-każ meta l-kuntratt ġie tterminat kmieni. Madankollu, dawn l-avvenimenti ma jistgħux jiġu kkunsidrati fl-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq peress li seħħew wara l-konklużjoni tal-kuntratti.

(419) F'dak li jirrigwarda l-kostijiet tal-investimenti inkrementali, ta' min jinnota li, skont Franza, ma kellu jsir l-ebda investiment fl-ajruport ta' Pau minħabba d-diversi kuntratti li qegħdin jiġu investigati. Għalhekk, u minħabba l-fatt li l-ebda element mid-dokument ma juri li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna li jagħmel ċerti investimenti minħabba xi wieħed jew aktar mill-kuntratti fost dawk li qegħdin jiġu formalment investigati, ma ġie kkunsidrat l-ebda kost ta' investiment inkrementali f'din l-analiżi.

(420) Rigward il-kostijiet operatorji inkrementali prevedibbli fil-konklużjoni tad-diversi kuntratti, dawn huma, fin-nuqqas ta' pjan ta' direzzjoni tan-negozju għal kull kuntratt, l-aktar kategorija diffiċli. B'mod partikolari, approċċ bħal dak użat għad-dħul mhux mill-avjazzjoni, li kien jikkonsisti fit-tnaqqis tad-dħul inkrementali mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier mit-total tad-dħul mhux mill-avjazzjoni tal-ajruport, ma jistax jintuża għall-kostijiet operatorji. Fil-fatt, approċċ bħal dan jikkunsidra l-kostijiet operatorji totali tal-ajruport, imnaqqsa għall-għadd ta' passiġġieri, bħala kostijiet inkrementali. Madankollu, parti kbira mill-kostijiet operatorji ta' ajruport hija fissa, li jfisser li l-kostijiet operatorji totali għal kull passiġġier aktarx li jkunu ferm ogħla, fil-parti l-kbira tal-każijiet, mill-kostijiet inkrementali marbuta mal-konklużjoni ta' kuntratt ġdid li joħloq traffiku addizzjonali.

(421) Biex tistma l-kostijiet operatorji inkrementali, il-Kummissjoni trid tibbaża fuq l-elementi tal-analiżi tal-operatur tal-ajruport, peress li hija stess ma tistax tistma l-mod kif kuntratt partikolari jista' jaffettwa d-diversi oġġetti tal-kostijiet tal-ajruport.

(422) Madankollu, l-unika stima li fuqha l-Kummissjoni tista' tibbaża tinsab fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia, li fih is-CCIPB stmat li l-kuntratt konkluż ma' Transavia jirriżulta f'kost operatorju inkrementali medju ta' EUR […] għal kull passiġġier addizzjonali matul il-perjodu tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia tal-2006-2012 ([83]). Fin-nuqqas ta' xi ħaġa aħjar, il-Kummissjoni tqis li din iċ-ċifra hija bażi aċċettabbli sabiex tiddetermina l-impatt ta' traffiku addizzjonali fuq l-kostijiet operatorji tal-ajruport. Għaldaqstant il-Kummissjoni użatha fil-valutazzjoni tagħha tal-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS, b'indiċjar ta' 2 % fis-sena ([84]), meta mqabbel mas-sena 2009, li tinsab f'nofs il-perjodu ta' referenza tal-2006-2012. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li dan l-indiċjar jirrappreżenta trattament konsistenti mal-indiċjar imsemmi aktar 'il fuq rigward id-dħul.

(423) Il-Kummissjoni tinnota li din l-istima saret mis-CCIPB qabel ma ffirmat il-parti l-kbira tal-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali u, għaldaqstant, kienet disponibbli meta ġew konklużi dawn il-kuntratti. L-uniċi eċċezzjonijiet huma l-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS fl-2003 u fl-2005. Dawn huma ttrattati fil-premessi 425 u 426.

(424) Il-Kummissjoni tinnota li l-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia sar għal kumpanija tal-ajru differenti, mhux Ryanair. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li Transavia għandha mudell ekonomiku ta' trasportatur "bi prezz baxx" paragunabbli għal dak ta' Ryanair u li, għalhekk, l-kostijiet operatorji inkrementali previsti minn operatur f'ekonomija tas-suq x'aktarx li kienu jkunu simili għaż-żewġ kumpaniji, ladarba li jkunu maħduma għall-għadd ta' passiġġieri.

([83]) L-elementi (inkrementali fil-ftuħ tar-rotta l-ġdida Amsterdam-Pau) inklużi f'din iċ-ċifra huma spjegati fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju: "*L-impatt fuq il-Ħaddiema u l-Kost: din il-linja ġdida ser tiġġenera xogħol addizzjonali marġinali f'ċerti servizzi: kontabilità (l-ipproċessar tal-fatturi), operat (l-allokazzjoni ta' riżorsi tal-ajruport), akkomodazzjoni (prenotazzjoni tas-servizzi għat-turisti u informazzjoni) u sigurtà (skrinjar); is-servizzi l-oħrajn mhux ser ikunu affettwati: ġestjoni, ambjent, kwalità, manutenzjoni, żvilupp, sikurezza. Il-kostijiet ta' assistenza biss sejrin ikunu affettwati: Fuq medja ta' 7 snin, il-kost tal-persunal u l-kost stmat għal kull persuna huwa ta'EUR […]*". Dan l-ammont għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport ġie diviż bi 2 biex jintlaħaq l-ammont totali ta' EUR […] għal kull passiġġier.

([84]) Ara l-premessa 410.

(425) Il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia jġib id-data tal-15 ta' Diċembru 2005. Għaldaqstant jiġi wara d-data ta' konklużjoni tal-kuntratti tal-2003 u tal-2005 ma' Ryanair u ma' AMS, jiġifieri t-28 ta' Jannar 2003 u t-30 ta' Ġunju 2005. Madankollu, il-Kummissjoni tikkunsidra li operatur f'ekonomija tas-suq ma kienx jistma l-kostijiet operatorji inkrementali għal kull passiġġier b'mod differenti f'Ġunju 2005 u f'Diċembru 2005, jiġifieri sitt xhur wara biss. Fil-fatt, huwa ferm improbabbli li l-istruttura tal-kostijiet ta' operatur ta' ajruport jinbidlu b'mod sinifikanti fi żmien sitt xhur. Għaldaqstant, l-istima ta' Diċembru 2005 hija approssimazzjoni aċċettabbli tal-istima li operatur f'ekonomija tas-suq kien jagħmel f'Ġunju 2005 sabiex jivvaluta jekk hux rilevanti li jikkonkludi l-kuntratti tiegħu ma' Ryanair u ma' AMS.

(426) Rigward il-kuntratt tal-2003, dan kien konkluż kważi tliet snin qabel it-tfassil tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia. Madankollu, l-istruttura tat-traffiku u l-attivitajiet tal-ajruport ma nbidlux wisq matul dan il-perjodu ta' tliet snin. Għaldaqstant, u fin-nuqqas ta' alternattiva aħjar, il-Kummissjoni tqis li l-kost operatorju inkrementali medju ta' EUR […] għal kull passiġġier, bl-indiċjar ta' 2 % meta mqabbla mas-sena 2009, huwa adegwat għall-analiżi tal-ftehim tal-2003 ukoll.

(427) Il-Kummissjoni tinnota li l-kost operatorju inkrementali propost minn Franza (EUR […] għal kull passiġġier), ikkalkolat bħala medja tal-kostijiet operatorji għal kull passiġġier irreġistrat matul il-perjodu bejn l-2003 u l-2011, huwa ferm ogħla mill-kost inkrementali għal kull passiġġier użat mill-Kummissjoni, li din tqis aktar rilevanti fir-rigward tal-kunsiderazzjonijiet elaborati aktar 'il fuq.

(428) Għal kull tranżazzjoni, il-kost operatorju inkrementali għal kull passiġġier huwa mmultiplikat bit-traffiku inkrementali previst sabiex jiġi ddeterminat, sena b'sena, il-kost operatorju inkrementali totali marbut mal-kuntratt.

Preżentazzjoni tar-riżultati f'dak li jirrigwarda l-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS

(429) Ladarba ddeterminat għal kull kuntratt id-dħul kollu inkrementali u l-kostijiet kollha inkrementali li kien jipprovdi operatur f'ekonomija tas-suq, il-Kummissjoni tista' tiddetermina għal kull kuntratt u sena b'sena tul it-terminu sħiħ previst tal-kuntratt, il-flussi inkrementali mistennija (id-dħul mingħajr il-kostijiet). Dawn ir-riżultati huma ppreżentati fit-tabelli 6 sa 11 aktar 'l isfel.

(430) Il-Kummissjoni tinnota li għall-kuntratti kollha, u għall-emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt tal-2005 għar-rotta Pau-Londra, il-flussi inkrementali annwali kollha huma negattivi, kif indikat fit-tabelli li ġejjin u dan minkejja s-suppożizzjonijiet favorevoli għal Ryanair li għamlet il-Kummissjoni, fosthom rigward it-traffiku inkrementali u l-kostijiet inkrementali.

(431) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li din il-konklużjoni tibqa' valida għall-kuntratti tal-2007, l-2008, l-2009 u l-2010 anki jekk wieħed jeskludi għal kollox l-kostijiet operatorji inkrementali, u jekk iżomm biss bħala spejjeż inkrementali l-ispejjeż tal-akkwist tas-servizzi ta' promozzjoni.

(432) Għaldaqstant, huwa ċar li kull wieħed mill-kuntratti u l-emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt tal-2005 għal Londra, konklużi mis-CCIPB ma' Ryanair u ma' AMS, u li qegħdin jiġu investigati, jagħti vantaġġ ekonomiku lil Ryanair u/jew lil AMS. Peress li dan il-vantaġġ ġej minn dispożizzjonijiet kuntrattwali speċifiċi ma' Ryanair jew ma' AMS, dan huwa selettiv.

(433) L-emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt tal-2007 għar-rotta Pau-Charleroi, li ġġib l-isforz ta' promozzjoni minn EUR […] għal EUR […] fis-sena mill-1 ta' Jannar 2009 mingħajr tibdil fis-servizzi, tagħti wkoll vantaġġ selettiv lil Ryanair u lil AMS, minħabba li s-CCIPB ma tirċievi xejn għall-ħlas supplementari ta' EUR […] fis-sena, u b'mod partikolari, ma setgħetx tistenna traffiku addizzjonali minnu.

Tabella 6

Passiġġieri. ("(s)" = staġjonali).

Kuntratt	titjiriet/ġimgħa	titjiriet/sena	Data tal-iffirmar tal-kuntratt(i)	Data tal-bidu effettiv	Data tat-tmiem effettiv previst oriġinarjament
Londra 2003	7	365	28/01/2003	28/01/2003	27/01/2008

Kuntratt	titjiriet/ġimgħa	titjiriet/sena	Data tal-iffirmar tal-kuntratt(i)	Data tal-bidu effettiv	Data tat-tmiem effettiv previst oriġinarjament
Londra 2005	7	365	30/06/2005	30/06/2005	29/06/2010
Charleroi 2007	3	156	25/09/2007	30/10/2007	24/09/2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31/03/2008	16/05/2008	13/09/2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16/06/2009	01/04/2009	24/10/2009
Emenda tal-2009 għall-kuntratt tal-2005 għal Londra		211	15/06/2009	01/01/2009	29/06/2010
Londra, Charleroi (s) & Beauvais (s) 2010	6	312	28/01/2010	30/03/2010	29/03/2011

Tabella 7

Il-kuntratt tal-2003 relatat mar-rotta Pau-Londra

(f'EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	338	365	365	365	365	27
imposta għall-inżul	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
imposta għall-passiġġieri	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
prodotti tal-ground-handling	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
dħul totali mill-avjazzjoni	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[0-99 999]
dħul totali mhux mill-avjazzjoni	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
dħul totali	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[0-99 999]**
kostijiet operatorji (persunal, akkwisti varji…)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
kostijiet ta' promozzjoni	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(f'EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
kostijiet totali	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[0-99 999]**
flussi inkrementali (dħul mingħajr il-kostijiet)	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[-1 sa - 99 999]**

Tabella 8

Il-kuntratt tal-2005 relatat mar-rotta Pau-Londra

(f'EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
numru ta' rotazzjoni-jiet fis-sena	184	365	365	365	365	181
imposta għall-inżul	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
imposta għall-passiġ-ġieri	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
prodotti tal-ground-handling	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
dħul totali mill-avjaz-zjoni	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
dħul totali mhux mill-avjazzjoni	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
dħul totali	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
kostijiet operatorji (persunal, akkwisti varji…)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
kostijiet ta' promozz-joni	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
kostijiet totali	**[300 000-599 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[300 000-599 999]**
flussi inkrementali (dħul mingħajr il-kostijiet)	**[-1 sa - 99 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[-1 sa - 99 999]**	**[-1 sa - 99 999]**	**[-1 sa - 99 999]**

Tabella 9

Emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni tat-30 ta' Ġunju 2005

(f'EUR)

	2009	2010
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	67 794	33 709
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	211	105
imposta għall-inżul	*29 173*	*14 795*
imposta għall-passiġġieri	*162 706*	*82 519*
prodotti tal-groundhandling	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
dħul totali mill-avjazzjoni	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
dħul totali mhux mill-avjazzjoni	[100 000-299 999]	[0-99 999]
dħul totali	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
kostijiet operatorji (persunal, akkwisti varji…)	[100 000-299 999]	[0-99 999]
kostijiet ta' promozzjoni	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
kostijiet totali	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
flussi inkrementali (dħul mingħajr il-kostijiet)	**[-1 sa - 99 999]**	**[-1 sa - 99 999]**

Tabella 10

Il-kuntratt tal-2007 relatat mar-rotta Pau-Charleroi

(f'EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	42	156	156	156	156	114
imposta għall-inżul	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
imposta għall-passiġġieri	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
prodotti tal-groundhandling	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
dħul totali mill-avjazzjoni	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]

(f'EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
dħul totali mhux mill-avjazzjoni	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
dħul totali	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**
kostijiet operatorji (persunal, akkwisti varji…)	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
kostijiet ta' promozzjoni	[0-99 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
kostijiet totali	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**
flussi inkrementali (dħul mingħajr il-kostijiet)	**[-1 sa - 99 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**

Tabella 11

Il-kuntratt tal-2008 u tal-2009 relatati mar-rotot Pau-Bristol u l-kuntratti tal-2010 relatati mar-rotot Pau-Londra, Pau-Charleroi u Pau-Beauvais

(f'EUR)

	Il-kuntratt ta' Bristol 2008	Il-kuntratt ta' Bristol 2009	Il-kuntratt ta' Londra, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	16 111	18 635	75 463	24 783
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	50	58	235	77
imposta għall-inżul	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
imposta għall-passiġġieri	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
prodotti tal-groundhandling	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
dħul totali mill-avjazzjoni	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
dħul totali mhux mill-avjazzjoni	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
dħul totali	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
kostijiet operatorji (persunal, akkwisti varji…)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]

(f'EUR)

	Il-kuntratt ta' Bristol 2008	Il-kuntratt ta' Bristol 2009	Il-kuntratt ta' Londra, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
kostijiet ta' promozzjoni	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[1 000 000-1 499 999]	[300 000-599 999]
kostijiet totali	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[1 000 000-1 499 999]**	**[300 000-599 999]**
flussi inkrementali (dħul mingħajr il-kostijiet)	**[-1 sa - 99 999]**	**[-1 sa - 99 999]**	**[- 600 000 sa - 999 999]**	**[- 100 000 sa - 299 999]**

L-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratt konkluż ma' Transavia

(434) Il-Kummissjoni tfakkar li s-CCIPB ħejjiet pjan ta' direzzjoni tan-negozju qabel il-konklużjoni tal-kuntratt tagħha ma' Transavia b'rabta mar-rotta Pau-Amsterdam ("il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia"). Il-Kummissjoni tqis li dan il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju huwa punt ta' tluq xieraq biex tapplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratt konkluż ma' Transavia u ma għandhiex raġuni biex tqajjem dubji dwar is-suppożizzjonijiet magħmula, ħlief fuq punt wieħed, jiġifieri l-perjodu ta' żmien użat fil-valutazzjoni. Dan il-punt ser ikun diskuss aktar 'il quddiem.

(435) Il-Kummissjoni tinnota li dan il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju jwassal għal "riżultat finanzjarju annwali" (analogu għall-flussi inkrementali (dħul mingħajr il-kostijiet) tal-analiżi tal-kuntratti ma' Ryanair/AMS), li huwa negattiv għall-perjodu ta' bejn l-2006 u l-2008, u mbagħad pożittiv għall-perjodu ta' bejn l-2009 sal-2012 (ara t-tabella 12 hawn taħt).

(436) Skont il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia, *"huwa biss matul is-seba' sena li l-investiment (ir-redditu fuq l-investiment) isir profittabbli (b'mod kumulattiv)."* Fi kliem ieħor, il-pjan ma japplikax rati ta' skont għall-flussi annwali proġettati sabiex jikkalkola l-valur preżenti nett tagħhom u allura biex jivverifika jekk mill-aspett tal-profittabbiltà tal-ajruport, il-flussi pożittivi ta' tmiem il-perjodu kkunsidrat jikkumpensawx għall-flussi negattivi tal-perjodu inizjali. Għall-kuntrarju, il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju juża t-total kumulat tal-flussi mingħajr skont (ara "riżultat kumulat" fit-tabella 12 hawn taħt), li huwa negattiv għall-perjodu mill-2006 sal-2011, iżda jsir pożittiv fl-2012 ([85]).

(437) Il-Kummissjoni stiednet lil Franza tagħmel analiżi elaborata billi tibbaża fuq informazzjoni oġġettiva magħrufa mingħand is-CCIPB meta ġie konkluż il-kuntratt ma' Transavia sabiex tivverifika jekk kienx ikun konkluż minn operatur f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà.

(438) Għall-finijiet ta' din l-analiżi, Franza ħadet ir-"riżultat finanzjarju annwali" tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia, naqqset it-taxxa fuq il-kumpaniji għas-snin li matulhom il-flussi kienu pożittivi, u wara użat rata ta' skont ta' 6,5 % sabiex tikkalkola l-valur preżenti nett. Għalhekk, ir-riżultat ta' din l-analiżi, huwa valur preżenti nett ta' EUR [- 100 000 sa - 200 000], ikkalkolat fid-data prevista tal-ftuħ tal-linja Pau-Amsterdam, jiġifieri s-26 ta' April 2006.

(439) Madankollu, il-Kummissjoni tinnota li kemm il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia kif ukoll il-kalkolu ta' Franza huma bbażati fuq stima ta' profittabbiltà tul il-perjodu mill-2006 sal-2012, meta l-kuntratt stess ma kellux jibda japplika, skont it-termini tiegħu stess, qabel l-2009, mingħajr klawżola ta' tiġdid awtomatiku. Madankollu, għar-raġunijiet spjegati fil-premessi 393 sa 397, l-analiżi tal-profittabbiltà proġettata għandha ssir fuq il-perjodu tal-applikazzjoni tal-kuntratt kif previst fil-bidu, u mhux fuq perjodu itwal. Dan huwa dovut b'mod partikolari għall-fatt li operatur raġonevoli u prudenti f'ekonomija tas-suq ma jistax jibbaża, meta jikkonkludi l-kuntratt, fuq it-tiġdid

([85]) Il-Kummissjoni tinnota l-kumment tas-CCIPB fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju: *"F'termini mhux kumulattivi meta n-nefqa tal-promozzjoni tonqos b'mod sinifikanti fl-2009 (ir-4 sena) ir-riżultat annwali huwa pożittiv"*. Dan huwa spjegat mill-fatt li skont il-kuntratt, il-ħlasijiet għall-promozzjoni kienu jammontaw għal EUR […] għal kull passiġġier (b'limitu annwali ta' EUR […]) matul it-tielet sena, u kellhom jitnaqqsu matul ir-raba' sena għal EUR […] għal kull passiġġier, (EUR […] għall-ħames sena, u EUR […] għas-sitt u s-seba' sena). Ara l-premessa 84.

tiegħu, kemm jekk ikun bl-istess termini kif ukoll jekk b'termini differenti [86]. Il-Kummissjoni tinnota li valur preżenti nett ikkalkolat mill-ġdid għall-perjodu 2006-2009, ibbażat fuq il-flussi annwali ppreżentati fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju għal dawn is-snin biss, u bl-użu ta' rata ta' skont proposta minn Franza, ikun ta' EUR [- 300 000 sa - 400 000].

(440) Madankollu, il-Kummissjoni tosserva li l-kuntratt iwassal għal flussi inkrementali annwali li lkoll huma negattivi matul il-perjodu kopert mill-analiżi tal-profittabbiltà (ħlief għas-sena 2009 li fiha l-fluss inkrementali huwa kważi żero), li bilfors jirriżulta f'valur preżenti nett negattiv tkun xi tkun ir-rata ta' skont magħżula. Għalhekk, il-kuntratt tal-2006 ma' Transavia jimplika vantaġġ ekonomiku favur Transavia. Billi huwa mogħti biss lil kumpanija waħda, huwa selettiv.

Tabella 12

Pjan ta' direzzjoni tan-negozju adattat, għar-rotta Amsterdam – Pau ma' Transavia

(f'eluf ta' EUR)

Pau – Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Traffiku (persuni)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Prodotti	Total (A)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Kostijiet	fosthom – servizzi ta' promozzjoni	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
	Total (B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Riżultat finanzjarju annwali	(A-B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Riżultat kumulat		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Taxxa fuq il-Kumpaniji (IS)		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Fluss finanzjarju inkrementali wara t-Taxxa fuq il-Kumpaniji		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Valur preżenti nett 2006-2009	[-300 sa - 400]							

8.1.1.3. ***Distorsjoni tal-kompetizzjoni***

(441) Meta għajnuna finanzjarja mogħtija minn Stat Membru ssaħħaħ il-pożizzjoni ta' kumpaniji fil-konfront ta' kumpaniji kompetituri oħrajn fil-kummerċ ġewwa l-Unjoni, dawn tal-aħħar għandhom jitqiesu li huma affettwati mill-għajnuna. Skont ġurisprudenza stabbilita [87], biex għajnuna toħloq jew thedded li toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni, huwa biżżejjed li d-destinatarju tal-għajnuna jkun f'kompetizzjoni ma' kumpaniji oħrajn fi swieq miftuħa għall-kompetizzjoni.

(442) Minn meta daħal fis-seħħ it-tielet komponent tal-liberalizzazzjoni tat-trasport bl-ajru fl-1 ta' Jannar 1993 [88], ma kien hemm xejn xi jżomm lit-trasportaturi bl-ajru tal-Unjoni milli joperaw titjiriet fuq rotot fi ħdan l-Unjoni u jibbenefikaw mill-awtorizzazzjoni ta' kabotaġġ illimitat.

(86) Operatur raġonevoli u prudenti f'ekonomija tas-suq jista' jikkunsidra wkoll il-probabbiltà ta' terminazzjoni qabel l-iskadenza tal-kuntratt. Il-probabbiltà ta' xenarju bħal dan tiddependi mid-dettalji tal-klawżoli ta' terminazzjoni tal-kuntratt.

(87) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza tat-30 ta' April 1998, *Het Vlaamse Gewest (Reġjun Fjamming) v il-Kummissjoni*, (T-214/95, Ġabra 1998, p. II-717).

(88) Ir-Regolament (KEE) Nru 2407/92 tal-Kunsill, tat-23 ta' Lulju 1992, dwar liċenzjar ta' air carriers (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 1), ir-Regolament (KEE) Nru 2408/92 tal-Kunsill, tat-23 ta' Lulju 1992 dwar aċċess għat-trasportaturi tal-ajru tal-Komunità għal rotot tal-ajru intra-Komunitarji (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 8), ir-Regolament (KEE) Nru 2409/92 tal-Kunsill, tat-23 ta' Lulju 1992, dwar nollijiet u rati għal servizzi tal-ajru (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 15).

(443) Il-vantaġġi riċevuti minn Ryanair, AMS u Transavia permezz tad-diversi kuntratti u emendi koperti minn din l-analiżi saħħew il-pożizzjoni tagħhom meta mqabbla mat-trasportaturi l-oħrajn tal-ajru tal-Unjoni, li effettivament jew potenzjalment jikkompetu ma' Ryanair u Transavia fuq ir-rotot fejn huma preżenti. B'hekk, huma ħolqu distorsjoni jew heddew li joħolqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u affettwaw il-kummerċ fi ħdan l-Unjoni.

8.1.1.4. ***Konklużjoni***

(444) Id-diversi kuntratti u emendi konklużi mis-CCIPB ma' Ryanair u ma' AMS u ma' Transavia, suġġetti tal-proċedura ta' investigazzjoni formali jissodisfaw il-kriterji kollha tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE u għaldaqstant huma għajnuna mill-Istat.

8.1.2. IN-NATURA ILLEGALI TAL-GĦAJNUNA

(445) Peress li dawn il-miżuri ġew implimentati mingħajr ma ġew awtorizzati mill-Kummissjoni, dawn huma għajnuniet illegali.

8.1.3. IL-KOMPATIBBILTÀ MAS-SUQ INTERN

(446) L-għajnuna inkwistjoni hija għajnuna għall-operat. Madankollu, tali għajnuna ma tistax tkun iddikjarata kompatibbli ħlief f'ċirkostanzi eċċezzjonali u debitament ġustifikati.

(447) Barra minn hekk, jirriżulta mill-ġurisprudenza tal-Qorti ([89]), li kienet ir-responsabbiltà ta' Franza li tindika fuq liema bażi legali l-għajnuniet inkwistjoni setgħu jitqiesu kompatibbli mas-suq intern, u li turi li l-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà kienu ssodisfati. Għaldaqstant, fid-deċiżjoni ta' ftuħ tal-proċedura u f'talba għal informazzjoni addizzjonali, il-Kummissjoni stiednet lil-Franza sabiex tindika bażijiet legali potenzjali ta' kompatibbiltà, kif ukoll sabiex tistabbilixxi jekk il-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà applikabbli kinux issodisfati, b'mod partikolari f'każ li l-għajnuna inkwistjoni kellha tkun ikkunsidrata bħala għajnuna għall-bidu mal-ftuħ ta' rotot ġodda. Madankollu Franza qatt ma sostniet li l-miżuri eżaminati kienu għajnuna għall-bidu kompatibbli mas-suq intern, u qatt ma pproponiet bażijiet oħrajn ta' kompatibbiltà possibbli, lanqas xi raġunament li kien jippermetti li din l-għajnuna tiġi ddikjarata għajnuna kompatibbli mas-suq intern. Barra minn hekk, l-ebda parti terza interessata ma ppruvat turi l-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri mas-suq intern.

(448) Madankollu, il-Kummissjoni tqis utli li teżamina kemm din l-għajnuna tista' tkun iddikjarata kompatibbli minħabba l-kontribut eventwali tagħha għall-ftuħ ta' rotot ġodda jew ta' frekwenzi ġodda. Madankollu, hemm bżonn li wieħed jisħaq li din l-analiżi hija kunsiderazzjoni sussidjarja, peress li fin-nuqqas ta' elementi pprovduti mill-Istat Membru jew mill-partijiet terzi interessati li juru l-kompatibbiltà tal-għajnuna, din għandha tiġi ddikjarata inkompatibbli.

(449) Fir-rigward ta' għajnuna bħal din, il-Linji Gwida l-ġodda jindikaw li: "*Fir-rigward ta' għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru, il-Kummissjoni se tapplika l-prinċipji mħabbra f'dawn il-linji gwida għall-għajnuna tal-bidu notifikata li fir-rigward tagħha hija għandha tieħu deċiżjoni mill-4 April 2014, anke meta l-miżuri kienu nnotifikati qabel dik id-data. Skont l-avviż tal-Kummissjoni dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni ta' għajnuna mill-Istat illegali, il-Kummissjoni, fir-rigward ta' għajnuna għall-investiment illegali, se tapplika r-regoli fis-seħħ dakinhar li tkun ingħatat l-għajnuna tal-bidu illegali lil-linji tal-ajru. Għaldaqstant, mhijiex se tapplika l-prinċipji previsti f'dawn il-Linji Gwida fil-każ ta' għajnuna tal-bidu illegali lil linji tal-ajru mogħtija qabel l-4 April 2014*" ([90]).

(450) Il-Linji Gwida tal-2005 jistipulaw li "*il-Kummissjoni sejra teżamina l-kompatibbiltà ta' kull għajnuna għall-iffinanzjar tal-infrastrutturi tal-ajruporti jew għajnuna tal-bidu mogħtija mingħajr l-awtorizzazzjoni tagħha u allura bi ksur tal-Artikolu 88 (3) tat-Trattat fuq il-bażi ta' dawn il-Linji Gwida jekk l-għajnuna bdiet tingħata wara l-pubblikazzjoni tagħhom f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea. Fil-każijiet l-oħrajn, hija sejra tagħmel valutazzjoni abbażi tar-regoli applikabbli meta bdiet tingħata l-għajnuna*" ([91]).

(451) Il-Kummissjoni tfakkar li l-għajnuna inkwistjoni ngħatat biex tħeġġeġ il-bidu ta' rotot tal-ajru ġodda jew iżżid il-frekwenza fuq rotot eżistenti jew inkella biex iżżomm rotot li setgħu jinqatgħu. Għaldaqstant din hija għajnuna għall-operat maħsuba għall-promozzjoni tat-traffiku tal-ajru li jitlaq minn ajruport reġjonali. Rigward dan, ta' min ifakkar li skont il-prattika tad-deċiżjonijiet tal-Kummissjoni l-għajnuna għall-operat rarament tkun iddikjarata kompatibbli mas-suq komuni peress li normalment toħloq distorsjoni fil-kundizzjonijiet tal-kompetizzjoni fl-oqsma li tingħata fihom.

([89]) Ara s-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-28 ta' April 1993, l-Italja v il-Kummissjoni (C-364/90, Ġabra 1993, p. I-02097), il-punt 20.
([90]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punt 174.
([91]) Il-punt 85 tal-Linji Gwida tal-2005.

8.1.3.1. *Miżuri preċedenti għad-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005*

(452) Il-kuntratt tal-2003 u l-kuntratti tal-2005 ġew konklużi qabel il-pubblikazzjoni tal-Linji Gwida tal-2005, fid-9 ta' Diċembru 2005 ([92]). F'dak li jirrigwarda l-kompatibbiltà tal-għajnuna mogħtija qabel din id-data, il-punt 85 tal-Linji Gwida tal-2005, kif ukoll il-punt 174 tal-Linji Gwida l-ġodda jirreferu għar-regoli applikabbli fiż-żmien meta ngħatat l-għajnuna.

(453) Qabel l-adozzjoni tal-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni kienet adottat il-Linji Gwida tal-1994 ([93]). Madankollu dawn il-Linji Gwida ma kinux iffokati b'mod speċifiku fuq il-kwistjoni tal-għajnuna operatorja għall-promozzjoni tat-traffiku tal-ajru mill-ajruporti reġjonali. Fil-fatt, din il-kwistjoni bdiet titfaċċa bil-mod wara l-konġestjoni progressiva ta' ċerti ajruporti kbar Ewropej u l-iżvilupp tal-attività tal-kumpaniji tal-ajru bi prezz baxx li, fl-1994, kienu għadhom ma jeżistux. Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li l-Linji Gwida tal-1994 lanqas ma jistgħu jiġu applikati f'dan il-każ. Għaldaqstant il-Kummissjoni trid tivvaluta l-kompatibbiltà tal-għajnuna inkwistjoni direttament abbażi tal-Artikolu 107(3)(c), tat-TFUE.

(454) F'dan ir-rigward ta' min jgħid li l-evalwazzjoni tal-Kummissjoni *vis-à-vis* dan it-tip ta' għajnuna mill-Istat kompliet tirfina maż-żmien, filwaqt li żammet ċerti punti l-istess. Dawn joriġinaw mill-prinċipju ġenerali li jirregolaw il-kompatibbiltà tal-għajnuna skont id-dispożizzjoni tat-Trattat li għadna kemm semmejna.

(455) Għalhekk fid-Deċiżjoni dwar l-ajruport ta' Manchester ta' Ġunju 1999 ([94]), il-Kummissjoni kienet qieset li tnaqqis mill-imposti tal-ajruport mogħti mingħajr diskriminazzjoni u limitat fiż-żmien bħala miżura għall-promozzjoni ta' rotot ġodda huwa kompatibbli mar-regoli li jirregolaw l-għajnuna mill-Istat.

(456) Wara, fid-Deċiżjoni ta' Frar 2004 dwar l-ajruport ta' Charleroi ([95]), il-Kummissjoni kienet spjegat li *"L-għajnuniet operatorji maħsubin biex jgħinu t-tnedija ta' linji tal-ajru ġodda jew għat-tisħiħ ta' ċerti frekwenzi jistgħu jkunu għodda utli għall-iżvilupp ta' ajruporti reġjonali żgħar. Effettivament din tista' tikkonvinċi lill-impriżi interessati sabiex jieħdu r-riskju li jinvestu f'rotot ġodda. Madankollu, biex tali għajnuna tkun iddikjarata kompatibbli b'konformità mal-Artikolu 87(3)(c) tat-Trattat, jeħtieġ li jkun iddeterminat jekk din l-għajnuna hijiex neċessarja u proporzjonata għall-għan mixtieq u jekk taffettwax il-kummerċ b'mod li jmur kontra l-interess komuni."* Imbagħad il-Kummissjoni kienet identifikat ċerti kundizzjonijiet li għandhom ikunu ssodisfati biex tkun tista' tiddikjara kompatibbli dawn l-għajnuniet għall-operat, jiġifieri, fost l-oħrajn:

— l-għajnuna trid tikkontribwixxi għall-għan ta' interess komunitarju li tiżviluppa ajruport reġjonali permezz ta' żieda netta tat-traffiku fuq rotot ġodda ([96]);

— l-għajnuna trid tkun meħtieġa fis-sens li ma tkunx tinkludi rotta diġà operata mill-istess kumpanija, kumpanija oħra jew rotta simili ([97]);

— l-għajnuna jrid ikollha effett ta' inċentiv fis-sens li trid tikkontribwixxi għall-iżvilupp ta' attività li, wara ċertu perjodu, tista' ssir profittabbli, li jimplika li ż-żmien tal-għajnuna huwa limitat ([98]);

— l-għajnuna trid tkun proporzjonata, jiġifieri l-ammont irid ikun marbut mal-iżvilupp nett tat-traffiku ([99]);

— l-għajnuna trid tkun ingħatat b'mod trasparenti u nondiskriminatorju u ma tridx tkun ikkombinata ma' tipi oħrajn ta' għajnuna.

([92]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna nru18.
([93]) Il-Linji Gwida tal-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tal-Artikoli 92 u 93 tat-Trattat KE u tal-Artikolu 61 tal-Ftehim ŻEE għall-għajnuna mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni (ĠU C 350, 10.12.1994, p. 5).
([94]) Ara d-Deċiżjoni NN 109/98 tal-14 ta' Ġunju 1999 intitolata "Ir-Renju Unit, *Manchester Airport*".
([95]) Id-Deċiżjoni 2004/393/KE "Il-vantaġġi mogħtija mir-Reġjun tal-Vallonja u Brussels South Charleroi Airport lill-kumpanija tal-ajru Ryanair meta stabbiliet ruħha f'Charleroi". ĠU L 137, 30.4.2004 p. 280. Din id-deċiżjoni ġiet annullata bis-sentenza tas-17 ta' Diċembru 2008 fil-Każ T-196/04, Ryanair Ltd v il-Kummissjoni (is-sentenza "Charleroi"), Ġabra 2008, p. II-3643, iżda xorta waħda tixhed l-evoluzzjoni tal-valutazzjoni tal-Kummissjoni dwar l-għajnuna inkwistjoni.
([96]) Ara l-punti 283-297.
([97]) Ara l-punti 288-309.
([98]) Ara l-punti 311-317.
([99]) Ara l-punti 318-325.

(457) Il-Linji Gwida tal-2005 u l-Linji Gwida l-ġodda żviluppaw dawn il-prinċipji ta' kompatibbiltà bi preċiżjoni, iżda xorta waħda l-għajnuna għall-operat mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru tista' tkun iddikjarata kompatibbli mill-Kummissjoni diment li tikkontribwixxi għall-iżvilupp ta' ajruporti żgħar permezz ta' żieda netta fit-traffiku fuq rotot ġodda, li l-għajnuna hija meħtieġa fis-sens li ma tirrigwardax rotta diġà operata mill-istess kumpanija jew minn kumpanija oħra jew rotta simili ([100]), li hija limitata fiż-żmien u li r-rotta li għaliha ngħatat l-għajnuna tista' ssir profittabbli ([101]), li l-ammont ikun marbut mal-iżvilupp nett tat-traffiku u li l-għajnuna tingħata b'mod trasparenti u nondiskriminatorju, u li ma tkunx ikkombinata ma' tipi oħrajn ta' għajnuna ([102]).

(458) F'dan ir-rigward, fil-punt 140 tad-Deċiżjoni ta' estensjoni, il-Kummissjoni kienet qalet li sejra teżamina l-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri fid-dawl tal-ħames kriterji kumulattivi msemmija qabel. Ta' min jinnota li la Franza u lanqas xi waħda mill-partijiet interessati ma kkontestaw l-applikazzjoni ta' dawn il-kriterji.

(459) B'konklużjoni, il-Kummissjoni tqis li, f'dan il-każ, jeħtieġ li teżamina l-kompatibbiltà tal-kuntratt tal-2003 u tal-kuntratti tal-2005 fid-dawl tal-prinċipji ġenerali msemmija hawn fuq.

Il-kontribut għall-iżvilupp ta' ajruporti żgħar permezz ta' żieda netta tat-traffiku fuq rotot ġodda

(460) It-traffiku annwali tal-ajruport ta' Pau fl-2003-2005 kien ta' madwar 700 000 passiġġier fis-sena. Il-Kummissjoni tqis li l-ajruport kien żgħir dak iż-żmien.

(461) Il-Kummissjoni tqis li, rigward ir-rotta l-ġdida Pau-Londra Stansted, il-kuntratt tal-2003 kien jirrigwarda l-ftuħ ta' rotta ġdida li tista' twassal għal żieda netta fit-traffiku. Għall-kuntrarju, il-kuntratti tal-2005 kienu jirrigwardaw is-segwitu tal-operat tal-istess rotta, sentejn wara l-ftuħ tagħha, mingħajr żieda fil-frekwenza. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-kundizzjoni dwar iż-żieda netta tat-traffiku mhijiex issodisfata mill-kuntratti tal-2005.

L-għajnuna ma tirrigwardax rotta li diġà hija operata mill-istess kumpanija jew minn kumpanija oħra jew rotta simili

(462) Meta nfetħet ir-rotta Pau-Stansted Londra minn Ryanair fl-2003, l-ebda kumpanija tal-ajru ma kienet topera din ir-rotta.

(463) Iżda l-kuntratti tal-2005 kienu jirrigwardaw ir-rotta Pau-Londra Stansted. Din ir-rotta diġà kienet ilha tiġi operata minn Ryanair għal kważi sentejn, skont il-kuntratt tal-2003, bl-istess frekwenza bħal dik prevista mill-kuntratt tal-2003. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-kundizzjoni msemmija hawn fuq mhijiex issodisfata f'dak li jirrigwarda l-kuntratti tal-2005.

L-għajnuna għandha tkun limitata fiż-żmien u tirrigwarda rotta li tista' ssir profittabbli

(464) Il-Kummissjoni tinnota li minkejja l-istedina li għamlitilha f'dan ir-rigward, Franza ma pprovdiet ebda studju dwar il-vijabbiltà tar-rotta Pau-Londra, is-suġġett tal-kuntratti tal-2003 u tal-2005, li Ryanair setgħet tatha biex tiġġustifika l-merti tal-għoti tal-għajnuna li tirriżulta mill-kuntratti inkwistjoni. Għalhekk, fuq il-bażi tal-elementi tad-dokument, jidher li mill-aspett tal-awtoritajiet li taw l-għajnuniet inkwistjoni, ma kien hemm ebda prospett ċar li r-rotta Pau-Londra setgħet issir vijabbli mingħajr għajnuna fi żmien xi ftit jew wisq viċin. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tisħaq li l-istudji ppreżentati mill-awtoritajiet Franċiżi dwar il-konsegwenzi ekonomiċi tal-eżistenza tal-linji tal-ajru operati minn Ryanair janalizzaw l-impatti li huma jistgħu jkollhom fuq l-iżvilupp tar-reġjun, iżda ma jinkludux projjezzjonijiet dwar il-vijabbiltà futura ta' dawn il-linji jew ta' linji oħrajn li jistgħu jkunu operati minn Ryanair fil-ġejjieni. Għall-kuntrarju, l-analiżi tad-diversi kuntratti konklużi ma' Ryanair turi li l-għajnuna mogħtija lil Ryanair għal dawn il-linji kellha tiżdied maż-żmien anki wara t-terminazzjoni tal-kuntratti tal-2003 u tal-2005, proprju biex ikun żgurat li dawn ikunu biżżejjed profittabbli għal Ryanair biex din tibqa' żżommhom.

(465) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li għad li dawn il-miżuri kienu limitati fiż-żmien, it-terminu ta' ħames snin, previst għal kull kuntratt, la kien meħtieġ u lanqas proporzjonat għall-kostijiet imġarrba għall-varar ta' rotta ġdida tal-ajru billi, fis-settur tal-avjazzjoni, terminu ta' kuntratt ta' inqas minn tliet snin normalment ikun biżżejjed ([103]).

([100]) Ara l-punti 71-75, u l-punti 79 (b) u (c) tal-Linji Gwida tal-2005, u l-punti 139, 140, 141, 151 tal-Linji Gwida l-ġodda.
([101]) Ara l-punti 79 (b), (d) u (i) tal-Linji Gwida tal-2005, u l-punt 147 tal-Linji Gwida l-ġodda.
([102]) Ara l-punti 79 (g), (h) u 80 tal-Linji Gwida tal-2005, u l-punti 150, 152 u 153 tal-Linji Gwida l-ġodda.
([103]) Il-Linji Gwida ġodda, il-punt 147.

(466) Għalhekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li la l-kuntratt tal-2003 u lanqas il-kuntratti tal-2005 ma jissodisfaw il-kriterju li l-miżuri għandhom ikunu limitati fiż-żmien u jikkonċernaw rotot li jistgħu jsiru profittabbli.

L-ammont għandu jkun marbut mal-iżvilupp nett tat-traffiku

(467) Il-kuntratt tal-2003 kien marbut mal-introduzzjoni ta' rotta ġdida tal-ajru bejn Pau u Londra u li għaliha l-Kummissjoni tqis li għadd ta' passiġġieri totali fis-sena ta' 117 275 kien possibbli (ara t-tabella 7). Għalhekk, dan il-kuntratt kien marbut ma' żieda netta fl-għadd ta' passiġġieri, peress li din ir-rotta ma kinitx teżisti qabel.

(468) Għall-kuntrarju, il-kuntratti tal-2005 ma kinux marbuta mal-introduzzjoni ta' linja tal-ajru ġdida iżda kienu jirrigwardaw il-kontinwazzjoni tal-operat tar-rotta Pau-Londra li kienet teżisti qabel mingħajr żieda fil-frekwenza. Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li l-ammonti tal-għajnuna li jirriżultaw mill-kuntratti tal-2005 ma kinux marbuta mal-iżvilupp nett tat-traffiku.

L-għajnuna trid tkun ingħatat b'mod trasparenti u nondiskriminatorju u ma tridx tkun ikkombinata ma' tipi oħrajn ta' għajnuna

(469) Mistoqsija dwar il-konformità mal-kundizzjoni tal-għoti trasparenti u nondiskriminatorju, Franza rrapportat biss rigward il-pubblikazzjonijiet li għamlet is-CCIPB fl-2007 u fl-2009, wara l-kuntratti tal-2003 u tal-2005 u allura mhumiex rilevanti għal din l-analiżi. Mid-dokument kollu jirriżulta li l-kuntratti tal-2003 u tal-2005 ġew innegozjati b'mod bilaterali, mingħajr trasparenza, u mingħajr proċess li jiggarantixxi n-nuqqas ta' diskriminazzjoni, bħal pereżempju sejħa pubblika għall-offerti. Għalhekk, l-għajnuna inkwistjoni ma tissodisfax il-kriterju ta' trasparenza u nondiskriminazzjoni.

Konklużjoni

(470) Minn dan li ntqal jirriżulta li l-Kummissjoni tqis li l-kuntratt tal-2003 u l-kuntratti tal-2005 huma għajnuna illegali inkompatibbli mas-suq intern.

8.1.3.2. ***Il-miżuri ta' wara d-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005***

(471) Il-Kummissjoni tapplika l-Linji Gwida tal-2005 għall-kuntratti konklużi wara d-dħul fis-seħħ tagħhom.

(472) Il-punt 27 tal-Linji Gwida tal-2005 jispeċifika li l-għajnuniet għall-operat mogħtija lil kumpaniji tal-ajru (bħall-għajnuniet għall-bidu ta' rotot ġodda) jistgħu jiġu ddikjarati kompatibbli mas-suq intern f'ċirkostanzi eċċezzjonali biss, u bil-kundizzjonijiet stretti fir-reġjuni żvantaġġjati tal-Ewropa, jiġifieri r-reġjuni li jikkwalifikaw għall-eżenzjoni tal-Artikolu 107(3)(a) tat-TFUE, ir-reġjuni ultraperiferiċi u r-reġjuni b'densità tal-popolazzjoni baxxa.

(473) Billi l-ajruport ta' Pau ma jinstabx f'reġjun ta' dan it-tip, din l-eżenzjoni ma tapplikax għalih.

(474) Bħal fil-każ tal-miżuri preċedenti għad-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni tinnota li la Franza u lanqas xi parti terza interessata ma wriet il-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri mas-suq intern, la fuq il-bażi tal-Linji Gwida tal-2005 u lanqas fuq kwalunkwe bażi oħra.

(475) Fid-dawl tal-kundizzjonijiet stabbiliti fil-punt 79(a) sa (l) tal-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni tosserva dan li ġej fil-premessi 476 sa 480.

(476) Ċerti kriterji, bħal dawk stabbiliti fil-punti 79(a) u (b) tal-Linji Gwida tal-2005, li jirrigwardaw il-pussess ta' liċenzja tal-operat mill-kumpanija tal-ajru u l-klassi tal-ajruport huma ssodisfati.

(477) Il-kriterju stabbilit fil-punt 79(h) (Għoti nondiskriminatorju) tal-Linji Gwida tal-2005 jgħid: "*kull entità pubblika li tkun bi ħsiebha tagħti lil xi kumpanija, permezz ta' ajruport jew le, għajnuna għall-bidu ta' rotta ġdida għandha tagħmel il-pjan tagħha pubbliku fi żmien suffiċjenti u b'reklamar suffiċjenti biex tippermetti lit-trasportaturi interessati jipproponu s-servizzi tagħhom.*" Il-Kummissjoni tinnota li f'dan il-każ, il-kuntratti ġew innegozjati direttament mal-kumpaniji tal-ajru kkonċernati, mingħajr reklamar. Għaldaqstant din hija għotja mingħajr offerti kompetittivi meta kumpaniji tal-ajru oħrajn potenzjalment interessati setgħu jikkompetu għall-operat tar-rotot ikkonċernati, fl-istess termini, sabiex jibbenefikaw mill-għajnuna għall-bidu.

(478) Madankollu, il-Kummissjoni tinnota li s-CCIPB kienet ippubblikat xi avviżi fil-ġurnal Air & Cosmos ([104]) fl-2007 u fl-2009, bl-għan li tistieden lill-kumpaniji tal-ajru interessati sabiex jiżviluppaw servizzi ġodda bi skambju għal għajnuna għall-bidu. Madankollu, Franza indikat li dawn il-proċeduri ma kinux taw frott, u dan wassal lis-CCIPB "biex *tinnegozja direttament ma' ċerti kumpaniji*". Għaldaqstant, l-għajnuna illegali identifikata f'din l-analiżi mhijiex ġejja mill-pubblikazzjoni tal-avviżi msemmija, iżda minn negozjati bilaterali. Għaldaqstant il-kriterju previst fil-punt (h) mhuwiex issodisfat.

(479) F'dak li jirrigwarda l-kriterju stabbilit fil-punt 79(i) (Pjan ta' direzzjoni tan-negozju li juri l-vijabbiltà u analiżi tal-impatt tar-rotta l-ġdida fuq il-linji kompetituri) tal-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni stiednet lil Franza tindika jekk kinux saru pjanijiet ta' direzzjoni tan-negozju bħal dawn, u jekk iva, biex tibgħat il-kopji. La Franza u lanqas xi parti terza interessata ma rrapportaw li jeżistu pjanijiet ta' direzzjoni tan-negozju bħal dawn. Għaldaqstant, il-kriterju previst fil-punt (i) mhuwiex issodisfat.

(480) F'dak li jirrigwarda l-kriterju stabbilit fil-punt 79(j) (Reklamar) tal-Linji Gwida tal-2005, dan jipprovdi li l-awtoritajiet pubbliċi kkonċernati għandhom jippubblikaw il-lista tar-rotot issussidjati, bl-indikazzjoni għal kull waħda tas-sors ta' finanzjament pubbliku, il-kumpanija benefiċjarja, l-ammont tal-għajnuna mħallsa u l-għadd ta' passiġġieri kkonċernati. F'dan il-każ, Franza kkonfermat li l-lista tar-rotot u tal-kumpaniji benefiċjarji ta' inċentivi finanzjarji jew ta' ħlasijiet ta' promozzjoni ma ġietx ippubblikata kull sena. Għaldaqstant, il-kriterju stabbilit fil-punt 79(j) tal-Linji Gwida tal-2005 mhuwiex issodisfat.

Konklużjoni

(481) Id-diversi kuntratti u emendi konklużi mis-CCIPB ma' Ryanair, AMS u Transavia, koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali lkoll huma għajnuna illegali mingħand l-Istat inkompatibbli mas-suq intern.

8.2. *MIŻURI FAVUR L-OPERATUR TAL-AJRUPORT*

(482) Bejn is-sena 2000 u l-2010, is-CCIPB irċeviet mingħand diversi awtoritajiet pubbliċi sussidji għat-tagħmir li jammontaw għal total ta' madwar EUR 17,8 miljun. Barra minn hekk hija rċeviet ukoll sussidju ta' EUR 3,521 miljun intenzjonati sabiex ikopru, skont l-awtoritajiet Franċiżi, l-kostijiet relatati mal-missjonijiet sovrani mwettqa mill-ajruport (minn hawn 'il quddiem "is-sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani") ([105]).

8.2.1. L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA SKONT L-ARTIKOLU 107(1) TAT-TFUE

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

(484) Biex miżura tikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat, jeħtieġ li l-kundizzjonijiet li ġejjin ikunu ssodisfati lkoll: 1) il-miżura inkwistjoni hija ffinanzjata b'riżorsi tal-Istat u hija attribwibbli lill-Istat, 2) tagħti vantaġġ ekonomiku, 3) dan il-vantaġġ huwa selettiv u 4) il-miżura inkwistjoni twassal għal distorsjoni jew thedded li ġġib distorsjoni fil-kompetizzjoni u tista' taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri, u 5) il-benefiċjarju huwa impriża skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE, li jimplika li jsegwi attività ekonomika.

(485) Biex jiġi ddeterminat jekk is-sussidji msemmija fil-premessi 88 sa 108 humiex għajnuna mill-Istat, jeħtieġ qabel kollox li jiġi vverifikat jekk il-benefiċjarju tagħhom, l-operatur tal-ajruport ta' Pau, kienx qed iwettaq attività ekonomika meta ngħatawlu. Il-Kummissjoni l-ewwel sejra teżamina din il-kwistjoni, imbagħad tanalizza s-sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani u s-sussidji għat-tagħmir sabiex tiddetermina jekk humiex għajnuna mill-Istat.

8.2.1.1. ***Il-kunċett ta' impriża u ta' attività ekonomika***

(486) Kif spjegat mill-Kummissjoni fil-Linji Gwida l-ġodda ([106]), mid-data tas-sentenza "Aéroports de Paris" (12 ta' Diċembru 2000), l-operat u l-infrastruttura tal-ajruport iridu jitqiesu bħala kompitu li jaqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat. Kuntrarju ta' dan, minħabba l-inċertezza li kienet teżisti dak iż-żmien, l-awtoritajiet pubbliċi setgħu leġittimament iqisu li l-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, u għalhekk tali miżuri ma kellhomx għalfejn ikunu notifikati lill-Kummissjoni. Konsegwentement il-Kummissjoni ma tistax tikkontesta, abbażi tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, il-miżuri ta' finanzjament li ngħataw qabel it-12 ta' Diċembru 2000.

([104]) Ara l-premessa 132.
([105]) Ara t-tabella 3.
([106]) Punti 28 u 29

(487) Barra minn hekk, kif inhu indikat ukoll fil-Linji Gwida l-ġodda ([107]), mhux l-attivitajiet kollha tal-ajruport bilfors huma ta' natura ekonomika. L-attivitajiet li jaqgħu fil-prinċipju taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fit-twettiq tal-prerogattivi uffiċjali tiegħu ta' awtorità pubblika mhumiex ta' natura ekonomika u, ġeneralment, ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(488) Skont it-tabella 4, is-sussidji għat-tagħmir mogħtija fl-2004 u fl-2009 servew biex jiffinanzjaw investimenti relatati mat-taxiway, ir-runway, id-dwal u l-parkeġġ. Dawn l-infrastrutturi u tagħmir jintużaw għal skopijiet kummerċjali mis-CCIPB, li hija l-operatur tal-ajruport u titlob imposti mingħand l-utenti ta' dawn l-assi. Għaldaqstant dawn l-investimenti huma inerenti għall-attività kummerċjali tal-operatur tal-ajruport. Is-sussidji għat-tagħmir mogħtija fl-2004 u fl-2009 kienu għalhekk ta' benefiċċju għal attivitajiet ekonomiċi. Barra minn hekk, dawn ingħataw wara t-12 ta' Diċembru 2000. Fir-rigward tal-kunċetti ta' impriża u attività ekonomika, dawn aktarx jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(489) Għall-kuntrarju, is-sussidji għat-tagħmir mogħtija fl-1999 u fis-sena 2000, imsemmija fit-tabella 4, u li servew biex jiffinanzjaw investimenti relatati mat-terminals tal-merkanzija u tal-passiġġieri, mal-materjal tar-runway u mal-impjant ta' koġenerazzjoni, ingħataw qabel it-12 ta' Diċembru 2000. Għalhekk, il-Kummissjoni ma għandhiex teżamina dawn il-miżuri fil-kuntest ta' din id-deċiżjoni.

(490) Rigward is-sussidji mħallsa mill-Kunsill Ġenerali tal-Pyrénées Atlantiques mis-sena 2000 sal-2005 għar-rimborż tal-kapital ta' self sottoskritt mis-CCIPB li jammonta għal EUR 779 000 ([108]), dawn huma parti minn protokoll għall-pjan ta' finanzjament tal-ajruport ta' Pau konkluż fil-5 ta' Novembru 1990. Dan il-protokoll kien jinkludi l-impenn irrevokabbli min-naħa tal-awtoritajiet pubbliċi li jirrimborżaw id-dejn inkwistjoni. Billi dan il-protokoll sar qabel is-sentenza "Aéroports de Paris", il-Kummissjoni ma għandhiex tinvestiga l-ħlasijiet li saru skont dan il-protokoll b'konformità mar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(491) Fis-sezzjoni 8.2.1.2 il-Kummissjoni teżamina sa liema punt is-sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani effettivament servew sabiex jiffinanzjaw attivitajiet li fil-prinċipju jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fit-twettiq tal-prerogattivi uffiċjali tiegħu ta' awtorità pubblika.

8.2.1.2. ***Sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani***

(492) Kif indikat fit-tabella 3, is-suġġett tal-proċedura ta' investigazzjoni formali jinkludi sussidji tal-FIATA kif ukoll sussidji li servew biex jiffinanzjaw diversi investimenti, jiġifieri bini u vetturi tas-servizz tas-sigurtà u ta' kontra t-tifi tan-nar tal-ajruplani (SSLIA) kif ukoll skaners ([109]). Dawn id-diversi sussidji ngħataw skont is-sistema ġenerali ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani fl-ajruporti Franċiżi, deskritta fis-sezzjoni 4.3.2.

(493) Kif imfakkar aktar 'il fuq, skont il-Linji Gwida l-ġodda u l-ġurisprudenza, l-attivitajiet li fil-prinċipju jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fit-twettiq tal-prerogattivi uffiċjali tiegħu ta' awtorità pubblika mhumiex ta' natura ekonomika u, ġeneralment, ma jidħlux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat. Skont il-Linji Gwida l-ġodda, bħala regola ġenerali, attivitajiet bħall-kontroll tal-ajru, il-pulizija, id-dwana, it-tifi tan-nar, il-miżuri għall-protezzjoni tal-avjazzjoni ċivili kontra atti ta' interferenza illegali u l-investimenti fl-infrastrutturi u t-tagħmir meħtieġ għal dawn l-attivitajiet jitqiesu li mhumiex ta' natura ekonomika ([110]).

(494) Barra minn hekk, il-Linji Gwida l-ġodda jispeċifikaw li biex ma jkunx għajnuna mill-Istat, il-finanzjament pubbliku ta' tali attivitajiet ta' natura mhux ekonomika għandu jibqa' strettament limitat għall-kumpens tal-kostijiet iġġenerati minnhom u ma għandux iwassal għal diskriminazzjoni ineliġibbli bejn l-ajruporti. Il-Linji Gwida jispeċifikaw rigward din it-tieni kundizzjoni li jekk, skont ordni legali partikolari, huwa normali li ajruporti ċivili jkollhom iġarrbu ċerti kostijiet inerenti għall-operat tagħhom, għall-kuntrarju ta' ajruporti ċivili oħrajn, dawn tal-aħħar jistgħu jgawdu minn vantaġġ, irrispettivament minn jekk dawn il-kostijiet humiex marbuta jew le ma' attività li ġeneralment ma tkunx ikkunsidrata ekonomika ([111]).

([107]) Punti 34 u 35
([108]) Ara l-linja ta' qabel tal-aħħar fit-tabella 3.
([109]) Ara l-ewwel u t-tieni linja tat-tabella 3.
([110]) Il-punt 35.
([111]) Il-punti 36 u 37.

(495) L-attivitajiet iffinanzjati mis-sistema ġenerali ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani fl-ajruporti Franċiżi, deskritta fis-sezzjoni 4.3.2, jaqgħu taħt il-protezzjoni tal-avjazzjoni ċivili kontra l-atti ta' interferenza illegali ([112]), il-missjonijiet tal-pulizija ([113]), is-salvataġġ u t-tifi tan-nar ([114]), is-sigurtà tat-traffiku tal-ajru ([115]), kif ukoll il-protezzjoni tal-ambjent uman u naturali ([116]). Dawn l-attivitajiet jistgħu b'mod leġittimu jitqiesu li jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fit-twettiq tal-prerogattivi uffiċjali tiegħu ta' awtorità pubblika. Għaldaqstant, Franza tista' leġittimament tqis dawn il-missjonijiet bħala "sovrani", jiġifieri mhux ekonomiċi, fir-rigward tal-liġi dwar l-għajnuna mill-Istat. Għalhekk hija tista' wkoll tipprovdi finanzjament pubbliku sabiex tikkumpensa l-kostijiet imġarrba mill-operaturi tal-ajruporti għat-twettiq ta' dawn il-missjonijiet diment li dawn timponihom fuqhom il-liġi nazzjonali, u diment li dan il-finanzjament ma jwassalx għal kumpens żejjed jew diskriminazzjoni bejn l-ajruporti.

(496) Madankollu, mid-deskrizzjoni fis-sezzjoni 4.3.2 jirriżulta li s-sistema prevista mil-liġi Franċiża tibbaża fuq mekkaniżmi stretti ta' kontroll tal-kostijiet, kemm *a priori* kif ukoll *a posteriori*, li jiżguraw li l-operaturi tal-ajruporti jirċievu biss komplementari l-ammonti strettament meħtieġa biex ikopru l-kostijiet permezz tat-taxxa tal-ajruport u l-arranġamenti.

(497) Barra minn hekk, din is-sistema tapplika għall-ajruporti ċivili Franċiżi kollha, kemm f'dak li jirrigwarda t-tipi ta' missjonijiet li jinvolvu kumpens kif ukoll l-arranġamenti ta' finanzjament. Għaldaqstant, il-kundizzjoni dwar in-nuqqas ta' diskriminazzjoni hija ssodisfata. Fil-fatt, għalkemm il-liġi Franċiża tħalli f'idejn l-operaturi tal-ajruporti t-twettiq ta' missjonijiet sovrani, ma timponix il-finanzjament ta' dawn il-missjonijiet fuqhom, iżda fuq l-Istat. B'hekk, il-kumpens tal-kostijiet marbuta ma' dawn il-missjonijiet minn fondi pubbliċi ma jtaffix il-kostijiet li normalment ikollhom iġarrbu l-operaturi tal-ajruporti skont l-ordni legali Franċiża.

(498) Għaldaqstant il-finanzjamenti riċevuti mill-operaturi tal-ajruporti Franċiżi skont din is-sistema mhumiex għajnuna mill-Istat.

(499) B'hekk is-sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani, imsemmija fit-tieni u t-tielet linja tat-tabella 3, li servew biex jiffinanzjaw investimenti għall-protezzjoni tal-avjazzjoni ċivili kontra l-atti ta' interferenza illegali u s-salvataġġ u t-tifi tan-nar tal-ajruplani, mhumiex għajnuna mill-Istat.

8.2.1.3. ***Is-sussidji għat-tagħmir mogħtija fl-2004 u fl-2009***

(500) Jonqos biss li jiġi eżaminat jekk is-sussidji għat-tagħmir mogħtija fl-2004 u fl-2009 humiex għajnuna mill-Istat. Dawn is-sussidji huma ppreżentati fit-tabella 13 hawn taħt.

Tabella 13

Investimenti u sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009

(f'miljuni ta' EUR)

Entitajiet li taw is-sussidji għat-tagħmir	Snin tal-għoti	Tip ta' investiment	Ammont totali mħallas	Ammont totali ta' investiment
Il-Kunsill Ġenerali tal- Pyrénées Atlantiques Il-Kunsill reġjonali ta' Aquitaine L-Unjoni Ewropea (FEŻR)	2004	Xogħlijiet fuq it-taxiway	1,6	2,6

([112]) L-iskrining tal-bagalji fl-istiva, l-iskrining tal-passiġġieri u tal-bagalji fil-kabina u l-kontroll tal-aċċess komuni għaż-żona riservata jaqgħu taħt din il-kategorija.
([113]) Il-kontroll awtomatizzat fil-fruntieri permezz tal-identifikazzjoni bijometrika jaqa' taħt din il-kategorija.
([114]) Kif indikat fil-premessa 493, dawn it-tliet kategoriji huma espliċitament imsemmija fil-Linji Gwida l-ġodda bħala eżempji ta' attivitajiet mhux ekonomiċi.
([115]) Il-prevenzjoni tal-periklu mill-annimali taqa' taħt din il-kategorija.
([116]) Il-miżuri ta' kontroll ambjentali jaqgħu taħt din il-kategorija.

(f'miljuni ta' EUR)

Entitajiet li taw is-sussidji għat-tagħmir	Snin tal-għoti	Tip ta' investiment	Ammont totali mħallas	Ammont totali ta' investiment
Assoċjazzjoni konġunta tal-ajruport ta' Pau Pyrénées	2009	Tiġdid tar-runway u dwal Estensjoni tal-parkeġġ	4,1	5,1
Total			5,8	7,7

Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà lill-Istat

(501) Il-Kunsill Ġenerali tal-Pyrénées-Atlantiques ta lis-CCIPB sussidji ffinanzjati minn riżorsi tad-dipartiment tal-Pyrénées-Atlantiques, awtorità territorjali deċentralizzata. Ta' min ifakkar li dawn ir-riżorsi huma riżorsi tal-Istat. Fil-fatt, ir-riżorsi tal-awtoritajiet territorjali huma kkunsidrati bħala riżorsi tal-Istat għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-Artikolu 107 tat-TFUE ([117]). Barra minn hekk, id-deċiżjonijiet li jieħdu tali awtoritajiet huma imputabbli lill-Istat, bħall-miżuri li jittieħdu mill-gvern ċentrali ([118]).

(502) L-istess japplika għas-sussidji li rċeviet mingħand il-Kunsill Reġjonali ta' Aquitaine u mingħand l-assoċjazzjoni konġunta, b'din tal-aħħar tkun grupp ta' awtoritajiet lokali kkontrollat għal kollox minnhom.

(503) Barra minn hekk, ix-xogħlijiet tat-taxiway kienu parzjalment iffinanzjati mill-FEŻR. Madankollu, finanzjament mill-FEŻR jitqies li huwa riżorsa tal-Istat u imputabbli lill-Istat peress li l-benefiċċju tiegħu jingħata taħt il-kontroll tal-Istat Membru kkonċernat ([119]).

(504) Għaldaqstant, is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 kienu kompletament iffinanzjati minn riżorsi tal-Istat u huma imputabbli lill-Istat, skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

Vantaġġ selettiv għall-operatur tal-ajruport

(505) Biex wieħed jivvaluta jekk miżura tal-Istat hijiex għajnuna, jeħtieġ li jkun iddeterminat jekk l-impriża benefiċjarja tgawdix minn vantaġġ ekonomiku li jevitalha milli ġġarrab kostijiet li normalment kien ikollha tħallas mir-riżorsi finanzjarji tagħha stess, jekk tgawdix minn vantaġġ li ma kinitx tgawdi minnu fil-kundizzjonijiet normali tas-suq ([120]) jew inkella, jekk il-miżura inkwistjoni tistax titqies bħala kumpens għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jissodisfaw il-kundizzjonijiet tas-sentenza *Altmark* ([121]).

(506) Dwar dan l-aħħar punt, jeħtieġ li jkun innutat l-ewwel nett li Franza ma indikatx b'mod ċar li fil-fehma tagħha, l-operatur tal-ajruport ta' Pau kien ser ikun inkarigat li jipprovdi servizz ġenwin ta' interess ġenerali. Fil-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-estensjoni tal-proċedura, Franza indikat sempliċiment f'dan ir-rigward li *"fin-nuqqas ta' bażi legali applikabbli b'mod ċar dak iż-żmien [(qabel il-pubblikazzjoni tal-Linji Gwida tal-2005)], l-awtoritajiet Franċiżi setgħu leġittimament iqisu li l-finanzjamenti tal-infrastrutturi tal-ajruport deċiżi dak iż-żmien kienu miżura ta' politika ta' ppjanar spazjali, li dan l-ajruport kien qed jaqdi globalment missjoni ta' interess ekonomiku ġenerali u li din ma kinitx taqa' taħt l-iskema ta' għajnuna mill-Istat"* ([122]).

([117]) Is-sentenza tat-12 ta' Mejju 2011 fil-Każijiet konġunti T-267/08 u T-279/08, ir-Reġjun Nord-Pas-de-Calais, Ġabra 2011, p. II-01999, il-punt 108.
([118]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza tas-6 ta' Marzu 2002 fil-Każijiet konġunti T-127/99, T-129/99, T-140/99, Ġabra 2002, p. II-1330, il-punt 142.
([119]) F'dak li jirrigwarda l-kwalifika tar-riżorsi tal-FEŻR bħala għajnuna mill-Istat, ara pereżempju d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Każ N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project*, il-premessa 29 u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Każ N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, il-premessi 69 sa 70.
([120]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-14 ta' Frar 1990, Franza v il-Kummissjoni (C-301/87, Ġabra 1990, p. I-307), il-punt 41.
([121]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-24 ta' Lulju 2003 *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark ("Altmark")* (C-280/00, Ġabra 2003, p. I-7747)
([122]) Il-punt 13(1)

(507) Franza żiedet tgħid: "*l-awtoritajiet Franċiżi jqisu li l-ajruporti ta' inqas minn miljun passiġġier fis-sena għandhom jitqiesu kollha bħala SIEĠ minħabba r-rwol importanti tagħhom fl-ippjanar spazjali, fl-iżvilupp ekonomiku u soċjali għar-reġjun tagħhom u fl-interkonnessjonijiet fl-attivitajiet tagħhom. Huma jikkunsidraw ukoll li dawn l-ajruporti għandhom impatt limitat biss fuq is-suq komuni. Għaldaqstant, jassumu li l-finanzjamenti li ngħatawlhom ma għandhomx jitqiesu bħala għajnuna mill-Istat jew li għandhom ikunu ddikjarati kompatibbli mas-suq komuni u li għandhom ikunu eżentati min-notifika skont id-dispożizzjonijiet tad-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-28 ta' Novembru 2005 dwar l-applikazzjoni tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE għall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għal servizzi pubbliċi mogħtija lil ċerti impriżi inkarigati bil-ġestjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali, li kienet fis-seħħ sal-20 ta' Diċembru 2011*" ([123]).

(508) Il-Kummissjoni xorta waħda tqis li dawn il-ġustifikazzjonijiet mhumiex biżżejjed sabiex tikkonkludi li l-operatur tal-ajruport ta' Pau huwa inkarigat bil-ġestjoni ta' servizz ġenwin ta' interess ekonomiku ġenerali. Kif indikat fil-Linji Gwida l-ġodda ([124]), il-Kummissjoni tikkunsidra li huwa possibbli, f'każijiet ġustifikati kif imiss, li tikkunsidra l-ġestjoni kollha ta' ajruport bħala servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li dan ma jistax ikun il-każ ħlief jekk parti miż-żona potenzjalment moqdija minn dan l-ajruport tkun, fin-nuqqas tiegħu, iżolata mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li jkun ta' detriment għall-iżvilupp soċjali u ekonomiku tagħha.

(509) Fid-dawl ta' dan il-prinċipju, wieħed ma jistax jassumi li fil-każ ta' kull ajruport Franċiż ta' inqas minn miljun passiġġier fis-sena, il-ġestjoni tiegħu hija servizz ġenwin ta' interess ekonomiku ġenerali. Hija Franza li trid tivvaluta s-sitwazzjoni speċifika ta' kull ajruport li jaqa' taħt din il-kategorija u li tippreżenta analiżi lill-Kummissjoni jekk tixtieq issostni t-teżi li l-ġestjoni ta' dan l-ajruport taqa' taħt servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. Huwa biss f'dawn il-kundizzjonijiet li l-Kummissjoni tkun tista' tivverifika, każ b'każ, jekk Franza għamlitx żball ċar ta' valutazzjoni meta attribwiet lill-ajruport inkwistjoni l-kwalifika ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali.

(510) F'dan il-każ, l-ebda analiżi speċifika ta' dan it-tip ma ġiet ipprovduta għall-ajruport ta' Pau. Barra minn hekk, jekk wieħed iqis il-qrubija tal-ajruport ta' Tarbes, li jinsab 50 km u inqas minn 40 minuta ta' sewqan 'l bogħod, mhux possibbli li wieħed jgħid li mingħajr l-ajruport ta' Pau, parti miż-żona potenzjalment moqdija minn dan l-ajruport tkun iżolata mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li jkun ta' detriment għall-iżvilupp soċjali u ekonomiku tagħha. Is-sostenn ta' teżi bħal din ikun żball manifest ta' valutazzjoni fil-kwalifika.

(511) Skont il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli tal-Unjoni Ewropea dwar l-għajnuna mill-Istat għall-kumpensi mogħtija għall-forniment ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali ([125]), biex l-ewwel kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* tkun issodisfata, il-missjoni ta' servizz pubbliku għandha tkun mogħtija permezz ta' att wieħed jew aktar li, skont il-leġiżlazzjoni tal-Istati Membri, jistgħu jieħdu l-forma ta' atti leġiżlattivi jew regolatorji, jew inkella ta' kuntratti. Barra minn hekk, l-att jew is-sensiela ta' atti għandhom jispeċifikaw mill-inqas il-kontenut u ż-żmien tal-obbligi ta' servizz pubbliku, l-impriża u, jekk ikun il-każ, it-territorju kkonċernati, in-natura ta' kull dritt esklussiv jew speċjali mogħti lill-impriża mill-awtorità inkwistjoni, il-parametri tal-kalkolu, ta' kontroll u ta' reviżjoni tal-kumpens u l-modi ta' rkupru ta' kwalunkwe kumpens żejjed kif ukoll il-mezzi biex jiġi evitat dan tal-aħħar. L-uniċi atti ppreżentati minn Franza li jistgħu eventwalment jissodisfaw din il-funzjoni huma d-Digriet tal-1965 ([126]) u l-emendi suċċessivi tiegħu, peress li jimponu fuq is-CCIPB diversi obbligi operazzjonali (inkluż fuq punti bħall-ħinijiet tal-ftuħ u l-ugwaljanza ta' trattament tal-utenti), ta' manutenzjoni, ta' żamma u ta' ppjanar, għal tul ta' żmien preċiż. Madankollu, l-ebda wieħed minn dawn l-atti ma jistabbilixxi l-modi ta' kalkolu u ta' reviżjoni ta' xi mekkaniżmu ta' kumpens finanzjarju.

(512) B'hekk, il-Kummissjoni tqis, abbażi tal-elementi tad-dokument li l-ġestjoni tal-ajruport ta' Pau ma tistax titqies bħala servizz ġenwin ta' interess ekonomiku ġenerali.

(513) Anki jekk wieħed jassumi li dan huwa l-każ, is-sussidji għat-tagħmir koperti minn din l-analiżi xorta ma jissodisfawx il-kundizzjonijiet kumulattivi tas-sentenza *Altmark*. Fil-fatt, dawn huma diversi sussidji ta' darba mħallsa f'diversi perjodi sabiex ikopru kostijiet ta' investimenti li kienu meħtieġa f'dawn il-perjodi. Għalhekk dawn is-sussidji mhumiex ġejjin minn mekkaniżmu ta' kumpens li kien ikun stabbilit b'mod oġġettiv, trasparenti u *ex ante*, jiġifieri meta l-awtoritajiet pubbliċi fdaw lis-CCIPB bil-ġestjoni tal-ajruport jew fl-okkażjoni ta' atti li jġeddu jew jispeċifikaw il-modi ta' din il-ġestjoni. B'hekk, dawn is-sussidji ma jissodisfawx it-tieni kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*, li tgħid hekk: "*il-parametri li fuq il-bażi tagħhom huwa kkalkolat il-kumpens għandhom ikunu stabbiliti minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti, sabiex jiġi evitat li din tkun tinvolvi vantaġġ ekonomiku li jista' jiffavorixxi lill-impriża benefiċjarja meta mqabbla ma' impriżi kompetituri*" ([127]).

([123]) Il-punt 13(3)
([124]) Il-punt 72
([125]) ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4, il-punt 52.
([126]) Ara l-premessa 27.
([127]) Ara s-sentenza *Altmark*, imsemmija qabel fin-nota ta' qiegħ il-paġna 121, il-punt 90.

(514) Billi s-sussidji għat-tagħmir inkwistjoni ma jissodisfawx il-kundizzjonijiet tas-sentenza *Altmark*, fadal li jkun ivverifikat, kif indikat qabel, jekk ingħatawx f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

(515) F'dan ir-rigward, jeħtieġ li jitfakkar li "*l-kapital li jkun tqiegħed għad-dispożizzjoni ta' impriża, direttament jew indirettament, mill-Istat, f'ċirkostanzi simili għall-kundizzjonijiet normali tas-suq, ma jistax jitqies bħala għajnuna mill-Istat*" ([128]).

(516) Biex ikun iddeterminat jekk is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ingħatawx f'kundizzjonijiet normali tas-suq, jeħtieġ li jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Jeħtieġ li jkun ivvalutat jekk, meta ngħataw, l-awtoritajiet pubbliċi setgħux jistennew xi prospett finanzjarju, waqt li jeskludu minn din l-analiżi, bħala tali, l-benefiċċji mistennija ta' żvilupp ekonomiku lokali.

(517) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tinnota l-ewwel nett li l-ajruport huwa mmexxi mis-CCIPB b'konċessjoni li tiskadi fl-2015. Il-proprjetà ta' dan l-ajruport, li fil-bidu kienet tal-Istat, ġiet trasferita lill-assoċjazzjoni konġunta fl-1 ta' Jannar 2007. Għaldaqstant is-CCIPB mhijiex proprjetarja tal-artijiet u tal-infrastrutturi.

(518) Fil-kummenti tagħha dwar is-sussidji għat-tagħmir is-CCIPB iddikkjarat li: "*dawn l-ammonti jikkorrispondu għal investimenti magħmula mill-proprjetarji tal-infrastruttura tal-ajruport għall-manutenzjoni u t-tiġdid tagħha; għaldaqstant huma magħmulin għall-benefiċċju tal-proprjetarju tagħha biss. Għall-kuntrarju, dawn l-ammonti ma jagħtu l-ebda vantaġġ ekonomiku lis-CCIPB, bħala operatur tal-ajruport.*" (noti ta' qiegħ il-paġna mneħħija). Is-CCIPB iżżid: "*Għalhekk, is-sussidji għat-tagħmir imħallsa mill-awtorità konċedenti u l-awtoritajiet lokali jintervjenu b'mod naturali fil-kwalità tagħhom ta' proprjetarji tal-infrastrutturi tal-ajruport, taħt l-imsemmija konċessjoni tat-tagħmir, għal finijiet ta' xogħol ta' standardizzazzjoni, ta' manutenzjoni u ta' titjib tas-servizz pubbliku tal-avjazzjoni, bl-għan li jivvalorizzaw il-patrimonju tagħhom. Għaldaqstant huma investimenti li jaqgħu, b'mod naturali, taħt ir-responsabbiltà tal-proprjetarju tat-tagħmir pubbliku u mhux tal-operatur tiegħu.*"

(519) Madankollu, jirriżulta mill-elementi tad-dokument li fl-ekonomija tal-konċessjoni, hija r-responsabbiltà tas-CCIPB, u mhux tal-proprjetarju pubbliku, li tiffinanzja l-investimenti meħtieġa. B'hekk, id-Digriet tal-1965, li stabbilixxa l-konċessjoni, jafda b'mod ċar f'idejn il-konċessjonarju l-istabbiliment, l-iżvilupp u l-manutenzjoni tal-istrutturi, il-bini, l-installazzjonijiet u l-materjal. Franza kkonfermat dan kif ġej: "*L-investimenti meħtieġa għall-istandardizzar, għat-tiġdid, għall-manutenzjoni, għall-estensjoni jew għall-immodernizzar tal-ajruport jaqgħu fuq il-konċessjonarju.*"

(520) Franza nnotat dwar dan li l-emenda tat-8 ta' Novembru 2001 ("it-tielet emenda") għad-Digriet tal-1965 ma kinitx titfa' dubju fuq l-ekonomija tal-konċessjoni, b'mod partikolari f'termini ta' ġestjoni tal-investimenti marbuta mal-manutenzjoni u t-tiġdid tal-ajruport. Barra minn hekk, hija nnotat li l-emenda tat-3 ta' Marzu 2010 ("ir-raba' emenda"), konkluża bejn l-assoċjazzjoni konġunta u s-CCIPB wara t-trasferiment tal-proprjetà li seħħ fl-2007, ukoll ma kinitx titfa' dubju fuq l-ekonomija tal-konċessjoni, u bħall-emendi preċedenti, kienet tafda f'idejn il-konċessjonarju l-investimenti meħtieġa għall-attività tagħha ([129]).

(521) B'hekk, kif turi l-analiżi tad-Digriet tal-1965 u tal-emendi għalih, kif tikkonferma Franza u għall-kuntrarju ta' dak li ssostni s-CCIPB, hija propju r-responsabbiltà ta' din tal-aħħar li twettaq u tiffinanzja investimenti bħal dawk koperti mis-sussidji għat-tagħmir inkwistjoni.

(522) Min-naħa l-oħra, jidher li bl-għoti tas-sussidji għat-tagħmir fl-2004 u fl-2009, id-diversi awtoritajiet pubbliċi kkonċernati ma setgħux jippretendu redditu fuq l-investiment li jissodisfa operatur f'ekonomija tas-suq li kien jaġixxi minflokhom. Fil-fatt, l-artijiet u l-infrastrutturi kienu jappartjenu għall-Istat fl-2004, u għall-assoċjazzjoni konġunta fl-2009. Madankollu, fil-każ ta' kull wieħed minn dawn il-proprjetarji pubbliċi, l-uniku dħul iġġenerat mill-ajruport ta' Pau kien ħlas statali minimu ta' 100 Frank fis-sena sal-2010, miżjuda għal EUR 100 fis-sena sal-lum. Is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ma wasslu għall-ebda żieda ta' dan il-ħlas statali, li l-ammont tiegħu ġie stabbilit mid-Digriet tal-1965 u rivedut minn xi wħud mill-emendi għalih. B'hekk, la l-Istat u lanqas l-assoċjazzjoni konġunta ma setgħu, bħala proprjetarji, jippretendu li s-sussidji ta' investiment mogħtija rispettivament fl-2004 u fl-2009 setgħu jwasslu għal redditu tanġibbli fuq l-investiment, għall-inqas sakemm tiskadi l-konċessjoni, prevista fl-2015. Barra minn hekk, l-ebda element fid-dokument ma jissuġġerixxi li l-Istat jew l-assoċjazzjoni konġunta setgħu

([128]) Is-sentenza "Stardust Marine" tas-16 ta' Mejju 2002, imsemmija qabel fin-nota ta' qiegħ il-paġna 36, il-punt 69.

([129]) Ir-raba' emenda tispeċifika l-iskema tal-"proprjetà ta' ritorn" tal-konċessjoni, li tinkludi l-beni mobbli u immobbli kollha magħmula disponibbli għall-konċessjonarju mill-awtorità konċedenti. Il-proprjetà ta' ritorn tinkludi l-artijiet, l-istrutturi, il-bini, l-installazzjonijiet, in-netwerks u x-xogħlijiet intellettwali meħtieġa għall-operat tal-ajruport, imġedda jew stabbiliti mill-konċessjonarju tul id-delega, kif ukoll il-proprjetà mobbli meħtieġa għall-operat tal-ajruport, imġedda jew stabbilita mill-konċessjonarju tul id-delega. Skont ir-raba' emenda, dawn l-assi għandhom jiġu lura bilfors u bla ħlas għand l-awtorità konċedenti, f'kundizzjoni perfetta meta jiskadi l-kuntratt ta' konċessjoni. Ir-raba' emenda tispeċifika wkoll li fi tmiem il-konċessjoni, l-awtorità konċedanti tassumi l-pagamenti tal-imgħaxijiet u tal-amortizzament tas-self ikkuntrattat b'mod regolari mill-konċessjonarju sabiex jipprovdi t-tagħmir għall-konċessjoni, u tħallas lura lill-konċessjonarju l-ħlasijiet bil-quddiem li dan seta' għamel fuq ir-riżorsi proprji jew il-valur mhux amortizzat tal-installazzjonijiet li jkun għamel permezz tar-riżorsi proprji, jekk dan ir-rimborż ma setax isir bl-imputazzjoni fuq il-kapital operatorju tal-ajruport. Dawn id-dispożizzjonijiet finanzjarji, applikabbli fi tmiem il-konċessjoni, ma jitfgħux dubju fuq il-fatt li l-piż tal-investimenti meħtieġa għall-funzjonament tal-ajruport irid jinġarr mill-konċessjonarju meta jsiru dawn l-investimenti.

jippretendu, rispettivament fl-2004 u fl-2009, li dawn is-sussidji għat-tagħmir iwasslu għal valorizzazzjoni tal-assi li tista' tirriżulta f'redditu fuq l-investiment għal dawn iż-żewġ entitajiet taħt l-influwenza tal-konċessjoni l-ġdida, mill-2016. B'mod partikolari, Franza ma pprovdiet l-ebda indikazzjoni dwar il-previżjonijiet tal-Istat jew tal-assoċjazzjoni konġunta rigward l-ekonomija tal-konċessjoni futura u kwalunkwe imposta li l-proprjetarju tal-ajruport seta' jittama fiha.

(523) Rigward l-awtoritajiet pubbliċi li pparteċipaw fil-finanzjament tas-sussidji inkwistjoni mingħajr ma kienu, fiż-żmien tal-għoti tagħhom, proprjetarji tal-artijiet u tal-infrastrutturi, kemm jekk direttament jew indirettament permezz tal-assoċjazzjoni konġunta, lanqas huma ma setgħu, *a fortiori*, jistennew xi redditu fuq l-investiment li jiżgura l-profittabbiltà tan-nefqa ta' investiment tagħhom. Din l-osservazzjoni tapplika għall-Kunsill Ġenerali tal-Pyrénées Atlantiques u għall-Kunsill Reġjonali ta' Aquitaine li ma kinux proprjetarji tal-ajruport meta, fl-2004, iddeċidew li jikkontribwixxu għall-finanzjament tax-xogħlijiet fuq it-taxiway.

(524) Ta' min jinnota wkoll li, skont Franza, *"id-deċiżjoni tal-awtoritajiet pubbliċi li jinvestu mhijiex ibbażata biss fuq prospetti ta' profittabbiltà diretta u s-CCIPB tħallas biss imposta simbolika. L-għażla tal-investiment tal-awtoritajiet hija bbażata fuq il-benefiċċju mistenni fit-tul għar-reġjun f'termini ta' żvilupp ekonomiku u turistiku."* Din id-dikjarazzjoni tikkonferma li l-awtoritajiet pubbliċi ma kinux qegħdin jistennew li n-nefqa tal-investiment tagħhom tipproduċi xi profittabbiltà fir-rigward tagħhom. L-uniċi benefiċċji mistennija mill-awtoritajiet, relatati mal-iżvilupp ekonomiku u turistiku, ma kinux ikunu kkunsidrati minn operatur f'ekonomija tas-suq li kien qed jaġixxi minflok l-awtoritajiet. Dan jissuġġerixxi li lanqas il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq ma huwa applikabbli għas-sussidji għat-tagħmir inkwistjoni.

(525) Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ma jissodisfawx il-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Dawn is-sussidji fil-fatt taffew il-kostijiet tal-investimenti li kien ikollha ġġarrab is-CCIPB mingħajr prospetti ta' ritorn fuq l-investiment suffiċjenti għall-awtoritajiet li taw dawn is-sussidji. Barra minn hekk, billi dawn il-vantaġġi kienu ta' benefiċċju għal impriża waħda biss, huma selettivi.

8.2.1.4. ***L-effett fuq il-kummerċ fi ħdan l-Unjoni u fuq il-kompetizzjoni***

(526) Is-CCIPB, bħala operatur tal-ajruport ta' Pau, tikkompeti b'mod partikolari mal-ajruporti l-oħrajn u b'mod partikolari mal-ajruporti li jservu l-istess żona ta' kummerċ. B'hekk, il-Kummissjoni tosserva li l-ajruport ta' Tarbes–Lourdes–Pyrénées jinsab 50 km 'il bogħod mill-ajruport ta' Pau, u wkoll offra titjiriet lejn Londra mill-2009. L-ajruport ta' Biarritz-Anglet-Bayonne jinsab ukoll inqas minn 100 km 'il bogħod mill-ajruport ta' Pau, u joffri titjiriet lejn Charleroi, Londra Stansted, Manchester u destinazzjonijiet oħrajn fir-Renju Unit. Għaldaqstant għajnuna mogħtija lis-CCIPB tista' taffettwa ħażin lill-kompetizzjoni. Peress li s-suq tas-servizzi tal-avjazzjoni u s-suq tat-trasport bl-ajru huma swieq miftuħa għall-kompetizzjoni fi ħdan l-Unjoni, l-għajnuna tista' għalhekk taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(527) B'mod aktar ġenerali, jeħtieġ li jkun innotat li l-operaturi ta' ajruporti tal-Unjoni huma f'kompetizzjoni kontra xulxin biex jattiraw il-kumpaniji tal-ajru. Fil-fatt, il-kumpaniji tal-ajru jiddeterminaw ir-rotot li joperaw u l-frekwenzi korrispondenti skont kriterji differenti. Dawn il-kriterji jinkludu l-klijentela potenzjali li jistgħu jistennew fuq dawn ir-rotot iżda wkoll il-karatteristiċi tal-ajruporti li jinsabu fuq kull naħa ta' dawn ir-rotot.

(528) Il-kumpaniji tal-ajru jeżaminaw fost l-oħrajn kriterji bħan-natura tas-servizzi tal-ajruport ipprovduti, il-popolazzjoni jew l-attività ekonomika madwar l-ajruport, il-konġestjoni, l-eżistenza ta' 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 joħolqu distorsjoni sinifikanti tal-kompetizzjoni ([130]).

(529) Għaldaqstant, il-kumpaniji tal-ajru jallokaw ir-riżorsi tagħhom, b'mod partikolari f'termini ta' ajruplani u ekwipaġġ, bejn diversi rotot filwaqt li jikkunsidraw, fost oħrajn, is-servizzi offruti mill-operaturi tal-ajruporti u l-prezzijiet mitluba minn dawn għal dawn is-servizzi.

(530) Jirriżulta minn dawn l-elementi kollha li s-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009, filwaqt li jagħtu vantaġġ ekonomiku lis-CCIPB, setgħu saħħew il-pożizzjoni ta' din tal-aħħar meta mqabbla mal-operaturi l-oħrajn ta' ajruporti Ewropej. Għaldaqstant, dawn is-sussidji setgħu ħolqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u affettwaw il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

([130]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punt 43.

8.2.1.5. ***Konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna***

(531) Għar-raġunijiet esposti fil-premessi 483 sa 530, is-sussidji għat-tagħmir mogħtija lis-CCIPB fl-2004 u fl-2009 huma għajnuna mill-Istat fit-termini tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.2.2. IN-NATURA ILLEGALI TAL-GĦAJNUNA

(532) Is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ġew implimentati mingħajr ma ġew innotifikati.

(533) Kif indikat qabel, Franza indikat fil-kummenti tagħha li hija kienet tqis li l-ajruporti ta' inqas minn miljun passiġġier fis-sena għandhom ikunu kollha kkunsidrati bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali u għalhekk, li l-finanzjamenti li ngħatawlhom ma għandhomx jitqiesu bħala għajnuna mill-Istat jew inkella għandhom ikunu ddikjarati kompatibbli mas-suq intern u eżentati min-notifika skont id-dispożizzjonijiet tad-Deċiżjoni SIEĠ tal-2005.

(534) Madankollu, kif kien stabbilit qabel, il-Kummissjoni tqis fuq il-bażi tal-elementi tad-dokument li l-ġestjoni tal-ajruport ta' Pau ma tistax titqies bħala servizz ġenwin ta' interess ekonomiku ġenerali. Għal din ir-raġuni, is-sussidji tal-2004 u tal-2009 ma setgħux igawdu minn eżenzjoni mill-obbligu ta' notifika stabbilit mill-Artikolu 108(3) tat-TFUE fuq il-bażi tad-Deċiżjoni SIEĠ tal-2005.

(535) Barra minn hekk, kif indikat qabel, dawn is-sussidji mhumiex ġejjin minn xi mekkaniżmu ta' kumpens li ġie stabbilit b'mod oġġettiv, trasparenti u *ex ante*, jiġifieri meta l-awtoritajiet pubbliċi taw il-ġestjoni tal-ajruport lis-CCIPB jew meta saru xi atti li jġeddu jew jispeċifikaw it-termini ta' din il-ġestjoni. B'hekk, dawn is-sussidji ma jissodisfawx il-kriterju stabbilit fl-Artikolu 4(d) tad-Deċiżjoni SIEĠ li l-att jew l-atti li jagħtu l-operat ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali għandhom jindikaw il-parametri tal-kalkolu, ta' kontroll u ta' reviżjoni tal-kumpens. Din hija raġuni oħra għalfejn is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ma setgħux ikunu eżentati mill-obbligu ta' notifika stabbilit mill-Artikolu 108(3) tat-TFUE fuq il-bażi tad-Deċiżjoni SIEĠ tal-2005.

(536) Fid-dawl ta' dak li ntqal, is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 huma għajnuna illegali.

8.2.3. KOMPATIBBILTÀ MAS-SUQ INTERN

(537) Kif spjegat qabel, is-sussidji għat-tagħmir mogħtija fl-2004 u fl-2009 taffew il-kostijiet tal-investimenti li normalment is-CCIPB kien ikollha ġġarrab. Għalhekk dawn huma għajnuniet għall-investimenti. Barra minn hekk, huma ngħataw qabel l-4 ta' April 2014, id-data tad-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida l-ġodda. Skont dawn il-Linji Gwida, il-Kummissjoni tapplika r-regoli fis-seħħ dakinhar li jkunu ngħataw l-għajnuniet ([131]) għall-għajnuniet għall-investiment illegali mogħtija lill-ajruporti.

(538) Rigward is-sussidju tal-2009, huma l-Linji Gwida tal-2005 li kienu fis-seħħ dakinhar li ngħata u, għaldaqstant, dan huwa t-test li jrid jiġi applikat. Għall-kuntrarju, is-sussidju tal-2004 ingħata qabel ma daħlu fis-seħħ il-Linji Gwida tal-2005, fi żmien meta ma kien jeżisti l-ebda kriterju ta' kompatibbiltà speċifiku għall-għajnuna għall-investiment lill-ajruporti. Għaldaqstant, il-Kummissjoni għandha tivvaluta dan is-sussidju direttament b'konformità mal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE, billi tikkunsidra l-prattika tad-deċiżjonijiet tagħha f'dan ir-rigward. Ta' min ifakkar li l-prattika tad-deċiżjonijiet tal-Kummissjoni dwar il-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-għajnuna mogħtija lill-operaturi tal-ajruporti ġiet ikkonsolidata mil-Linji Gwida tal-2005. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li jeħtieġ li tivvaluta l-kompatibbiltà tas-sussidju tal-2004 mas-suq intern fid-dawl tal-kriterji definiti fil-Linji Gwida tal-2005.

(539) B'hekk, waqt li tibbaża fuq il-Linji Gwida tal-2005 ([132]), il-Kummissjoni analizzat is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 skont il-kriterji li ġejjin:

— il-bini u l-operat tal-infrastruttura jservu għan ta' interess ġenerali iddefinit b'mod ċar (żvilupp reġjonali, aċċessibbiltà …);

— l-infrastruttura hija meħtieġa u proporzjonata għall-għan stabbilit;

— l-infrastruttura toffri prospetti sodisfaċenti ta' użu fuq żmien medju, b'mod partikolari fir-rigward tal-użu tal-infrastrutturi eżistenti;

([131]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-punt 173.
([132]) Il-punt 61.

— l-aċċess għall-infrastruttura huwa miftuħ għal kwalunkwe utent b'mod ugwali u nondiskriminatorju;

— l-iżvilupp tal-kummerċ mhuwiex affettwat sal-punt li jmur kontra l-interess tal-Unjoni.

(540) Barra minn hekk, minbarra l-ħtieġa li tirrispetta l-kriterji esposti fil-premessa 539, l-għajnuniet mill-Istat lill-ajruporti, bħal kwalunkwe għajnuna oħra mill-Istat, għandhom ikunu meħtieġa biex jintlaħaq l-għan stabbilit u proporzjonati għalih sabiex jiġu ddikjarati kompatibbli mas-suq intern b'konformità mal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. Għalhekk, il-Kummissjoni sejra teżamina ir-rispett ta' dawn il-kriterji ta' ħtieġa u proporzjonalità minbarra l-kriterji msemmija qabel tal-Linji Gwida tal-2005.

(541) L-ewwel nett, il-Kummissjoni tosserva li, skont il-Linji Gwida tal-2005, il-kostijiet eliġibbli għal għajnuna għall-investiment lil ajruport għandhom ikunu limitati għall-kostiejit tal-investiment relatati mal-infrastrutturi tal-ajruport infushom (runways, terminals, tarmak…) jew ta' sostenn dirett (tagħmir tat-tifi tan-nar, tagħmir ta' sikurezza jew ta' sigurtà). Iżda l-kostijiet eliġibbli għandhom jeskludu l-kostijiet relatati mal-attivitajiet kummerċjali mhux direttament marbuta mal-attivitajiet bażiċi tal-ajruport, bħall-kostruzzjoni, il-finanzjament, l-operat u l-kiri ta' spazji u proprjetà immobbli, mhux biss għal uffiċċji u ħażna, iżda wkoll għal-lukandi u l-impriżi industrijali fi ħdan l-ajruport, kif ukoll il-ħwienet, ir-ristoranti u l-parkeġġi.

(542) Is-sussidju tal-2004 serva kollu biex jiffinanzja xogħlijiet fuq it-taxiway. Il-kostijiet kollha tal-investiment ta' dan ix-xogħol kienu eliġibbli għal għajnuna għall-investiment skont il-Linji Gwida tal-2005 peress li t-taxiway hija infrastruttura tal-ajruport. Is-sussidju tal-2009, min-naħa tiegħu, ingħata bħala kontribuzzjoni għall-finanzjament ta' sensiela ta' investimenti relatati mar-runway u mad-dwal kif ukoll, f'dak li jirrigwarda porzjon żgħir mill-kostijiet tal-investimenti totali ([133]), ma' estensjoni tal-parkeġġ tal-karozzi. Ir-runway u d-dwal huma parti mill-infrastruttura tal-ajruport. Għalhekk, il-kostijiet tal-investiment relatati ma' dawn l-infrastrutturi huma eliġibbli. Iżda l-kostijiet relatati mal-parkeġġ tal-karozzi għandhom ikunu esklużi mill-kostijiet eliġibbli peress li l-parkeġġ tal-karozzi mhuwiex parti mill-infrastruttura tal-ajruport. L-ammont totali tas-sussidju tal-2009, jiġifieri EUR 4,1 miljun, ma jaqbiżx it-total tal-ammont tal-kostijiet eliġibbli, relatati mar-runway u mad-dwal, jiġifieri EUR 4,7 miljun. Għalhekk, is-sussidju tal-2009 serva biss biex jiffinanzja kostijiet eliġibbli ([134]).

(543) Is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 (li l-ammonti totali tagħhom huma EUR 1,6 miljun u EUR 4,1 miljun, rispettivament) ma jaqbżux kostijiet eliġibbli kkalkolati għal dawn iż-żewġ sussidji (rispettivament EUR 2,6 miljun u EUR 4,7 miljun), iżda jwasslu għal intensitajiet tal-għajnuna għoljin (62 % u 88 % rispettivament).

8.2.3.1. *Objettiv ta' interess ġenerali definit b'mod ċar*

(544) Is-sussidju għat-tagħmir tal-2004 serva biex jiffinanzja xogħlijiet fuq it-taxiway bl-għan li dan it-tagħmir jiġi standardizzat biex jippermetti fluss aħjar tat-traffiku fl-eqqel ħinijiet ta' traffiku kummerċjali.

(545) L-investimenti eliġibbli ffinanzjati mis-sussidju għat-tagħmir tal-2009 kienu jikkonsistu min-naħa tagħhom f'xogħlijiet ta' restawr tar-runway u tad-dwal, meħtieġa biex l-ajrudromu iżomm il-potenzjal ta' użu u jikseb iċ-ċertifikazzjoni tiegħu biex ikompli jilqa' ajruplani medji trasportaturi b'kapaċità ta' 200 sa 250 post. Fil-fatt, id-dwal ta' kategorija III magħmula fl-1992-1993 u l-kisi taż-żoni ta' manuvrar li sar fl-1990 kienu jeħtieġu, li jerġgħu jsiru min-naħa, minħabba li kienu ilhom li saru (it-tul ta' utilità tagħhom kien ġeneralment ta' 10 sa 15-il sena), u min-naħa l-oħra minħabba l-istandardizzar. Dan l-istandardizzar kien meħtieġ għaliex il-prestazzjonijiet imposti mid-Digriet relatati mal-kundizzjonijiet ta' approvazzjoni u ta' operat tal-ajrudromi, fosthom għal avviċinamenti ta' preċiżjoni ta' kategorija 3, setgħu jwasslu fuq żmien qasir għall-irtirar taċ-ċertifikazzjoni tal-ajruport

(546) Għaldaqstant, la s-sussidju tal-2004, u lanqas dak tal-2009 ma wasslu għal żidiet sinifikanti fil-kapaċità. Essenzjalment dawn iffinanzjaw xogħlijiet ta' tiswija u ta' standardizzazzjoni maħsuba biex iżommu l-infrastruttura f'kundizzjoni li tkun tista' tkompli tilqa' t-tipi ta' ajruplani u l-volum ta' traffiku li kienet tilqa' sa dak iż-żmien, u biex itejbu l-funzjonament tal-ajruport fl-aktar perjodu attiv.

([133]) Inqas minn 10 % tal-kostijiet tal-investiment totali (ara t-tabella 4, ibid n-nota ta' qiegħ il-paġna 1).
([134]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Każ SA.38168, *Croatia – Dubrovnik Airport Development*, il-punti 10 u 28.

(547) L-ajruport ta' Pau jilqa' traffiku kbir ta' negozju, li jirrappreżenta bejn 60 % u 70 % tat-traffiku totali. Dan it-traffiku huwa marbut mal-preżenza ta' ħafna impriżi f'Pau u fl-inħawi tal-madwar. Franza indikat dwar dan li l-baċir ta' Pau jirrappreżenta t-tielet l-akbar park ekonomiku tal-Grand Sud-Ouest flimkien mal-baċiri ta' Lacq u ta' Oloron. Pau tospita l-uffiċċji internazzjonali u reġjonali ta' diversi impriżi kbar kif ukoll ċentri ta' riċerka u ta' produzzjoni. In-nuqqas ta' ajruport f'Pau jew tnaqqis sinifikanti tal-potenzjal ta' akkomodazzjoni tiegħu ikun ta' detriment għal din l-attività ekonomika, peress li ġeneralment in-negozjanti li jivvjaġġaw ikunu jixtiequ iqassru kemm jista' jkun il-ħin tal-ivvjaġġar tagħhom, b'mod partikolari biex ikunu jistgħu jmorru u jiġu lura fl-istess ġurnata. B'hekk, il-fatt li għall-vjaġġi ta' negozju lejn u minn Pau, ikollhom jużaw ajruport li, bħal dak ta' Tarbes, mhuwiex daqstant viċin il-belt, jista' jitqies bħala żvantaġġ minn diversi impriżi.

(548) Barra minn hekk, l-ajruport ta' Pau jilqa' flussi ta' turisti kbar marbuta b'mod partikolari mal-qrubija tiegħu għall-Pirenej u l-villaġġi tal-isports tax-xitwa tagħhom. Studji msemmija mis-CCIPB jindikaw fost l-oħrajn li l-passiġġieri tal-kumpanija Ryanair waħedha, li fil-parti l-kbira kienu turisti, nefqu, matul il-waqfa tagħhom fir-reġjun ta' Pau, ammont totali ta' EUR 8 miljun fl-2005 u 56 miljun fl-2010.

(549) Għal dawn id-diversi raġunijiet, is-sussidji għat-tagħmir li rċeviet is-CCIPB fl-2004 u fl-2009 ikkontribwew għall-iżvilupp ekonomiku ta' Pau u tar-reġjun tagħha, minħabba l-impatt ta' dan l-ajruport fuq it-turiżmu u fuq l-attività ekonomika inġenerali.

(550) Dawn is-sussidji kkontribwew ukoll għall-aċċessibbiltà tar-reġjun, b'mod partikolari għat-turisti u għall-vjaġġaturi fuq xogħol. F'dan ir-rigward, jeħtieġ li jkun innotat li l-ajruport ta' Pau huwa 50 km 'il bogħod minn dak ta' Tarbes u 100 km 'il bogħod minn dak ta' Biarritz. L-ajruport ta' Biarritz ftit jista' jitqies, minħabba d-distanza tiegħu mill-ajruport ta' Pau, bħala alternattiva valida għal dan tal-aħħar mill-vjaġġaturi li għalihom jgħodd ħafna l-ħin, speċjalment il-vjaġġaturi fuq xogħol.

(551) Barra minn hekk, jidher li dawn it-tliet ajruporti għandhom tipi ta' traffiku pjuttost differenti:

— Pau huwa kkaratterizzat l-aktar minn traffiku kbir ta' negozju aċċentwat mis-sehem relattivament għoli ta' traffiku nazzjonali li jġorru Air France u Régional mit-traffiku totali,

— Biarritz huwa kkaratterizzat minn traffiku kbir ta' turisti diretti lejn il-kosta tal-Atlantiku u l-fruntiera ma' Spanja u aċċentwat minn traffiku staġjonali kbir fis-sajf u traffiku "bi prezz baxx" sinifikanti,

— Tarbes huwa qabel kollox suq "niċċa" iffukat fuq il-lokalità reliġjuża ta' Lourdes u kkaratterizzat minn traffiku internazzjonali mhux regolari (charter) kbir. Dan jidher mill-fatt li t-traffiku ta' dan l-ajruport baqa' qrib l-400 000 passiġġier fis-sena matul il-perjodu ta' bejn l-2001 u l-2011 ħlief fl-2008, li kienet is-sena tal-ġublew għal-lokalità ta' Lourdes, fejn laħaq massimu ta' 678 000 passiġġier.

(552) Dawn l-elementi jindikaw li dawn id-diversi ajruporti jservu segmenti tas-suq relattivament differenti minn xulxin u għaldaqstant mhumiex sostituti ideali għal xulxin. Dawn l-elementi huma kkorroborati mill-eżami tal-istatistika tat-traffiku, ippreżentata aktar fid-dettal fil-premessi 567 sa (572) fl-analiżi tad-daqs tad-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni li ħolqot l-għajnuna. Għaldaqstant, għajnuna għall-investiment li tgħin biex l-ajruport ta' Pau jinżamm fi stat tajjeb tiffavorixxi l-aċċessibbiltà tar-reġjun sa ċertu punt, peress li din tevita lill-passiġġieri u lill-kumpaniji tal-ajru li jkollhom jagħżlu sostitut mhux daqstant ideali.

(553) Barra minn hekk, ma hemmx linja ferrovjarja ta' veloċità għolja (TGV) f'Pau; l-eqreb waħda tgħaddi minn Bordeaux, li hija madwar siegħa u 40 minuta 'l bogħod bit-triq. Għall-parti l-kbira tad-destinazzjonijiet aċċessibbli b'titjira qasira minn Pau, l-użu tat-TGV bħala mezz ta' trasport alternattiv jista' jżid ħafna l-ħin tal-ivvjaġġar u għaldaqstant ma tantx huwa sostitut tajjeb. Rigward l-eqreb ajruporti Spanjoli, dawn mhumiex eqreb minn sagħtejn vjaġġ bit-triq u għalhekk huwa improbabbli li l-parti l-kbira tal-passiġġieri jqisuhom bħala alternattivi validi għall-ajruport ta' Pau.

(554) B'hekk, jidher li minkejja l-eżistenza ta' mezzi ta' trasport alternattivi għat-trasport bl-ajru minn Pau u minkejja l-qrubija tal-ajruport ta' Tarbes, is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 għenu biex itejbu l-aċċessibbiltà tar-reġjun, kif ukoll l-iżvilupp ekonomiku reġjonali.

8.2.3.2. ***L-infrastruttura hija meħtieġa u proporzjonata għall-objettiv stabbilit***

(555) Kif indikat fil-premessa 546, ix-xogħlijiet iffinanzjati mis-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ma wasslux għal żieda sinifikanti fil-kapaċità iżda kellhom biss l-għan li jżommu l-infrastruttura f'kundizzjoni li tilqa' t-traffiku li dejjem laqgħet, kif ukoll li taffaċċja aħjar l-eqqel perjodu ta' attività.

(556) Għalhekk dawn l-investimenti ma marrux lil hinn minn dak li kien meħtieġ biex l-ajruport ikun jista' jkompli jilqa' t-traffiku li dejjem laqa' sa dakinhar f'kundizzjonijiet tajbin, inkluż fl-eqqel perjodu ta' attività. Għalhekk, dawn l-investimenti kienu meħtieġa u proporzjonati għall-objettiv stabbilit.

8.2.3.3. *L-infrastruttura toffri prospetti sodisfaċenti ta' użu fuq żmien medju*

(557) Ta' min jinnota li bejn is-sena 2000 u l-2009, it-traffiku tal-ajruport ta' Pau varja bejn madwar 580 000 u 820 000 passiġġier fis-sena, b'massimu ta' 820 000 milħuq fl-2008. Matul il-perjodu 2000-2009, l-2002 kienet l-unika sena fejn it-traffiku kien inqas minn 600 000 passiġġier. Madankollu dik is-sena xorta ntlaħaq livell qrib dan il-limitu (580 000). Fid-dawl ta' traffiku daqstant varjabbli, iżda kważi dejjem ogħla minn 600 000 passiġġier fis-sena, fid-dawl ukoll tal-preżenza stabbli ta' Air France, trasportatur li jirrappreżenta l-parti l-kbira tat-traffiku, kif ukoll traffiku kbir ta' negozju, is-CCIPB setgħet għalhekk tistenna, fl-2004 kif ukoll fl-2009, prospetti kbar ta' użu jew għall-inqas daqs il-livell ta' attività bażiku tal-ajruport, jiġifieri madwar 600 000 passiġġier fis-sena.

(558) Dawn il-prospetti setgħu jiġġustifikaw investimenti maħsuba biex iżommu l-infrastruttura f'kundizzjoni li tilqa' t-traffiku li dejjem laqgħet sa dakinhar u li taffaċċja l-perjodi tal-ogħla attività, mingħajr madankollu ma jwasslu għal żieda sinifikanti fil-kapaċità. F'dan ir-rigward ta' min ifakkar li x-xogħlijiet fuq it-taxiway, iffinanzjati mis-sussidju tal-2004, kellhom għan ta' titjib biex ikunu ġestiti aħjar l-eqqel perjodi ta' attività. Barra minn hekk, f'dak li jirrigwarda x-xogħlijiet ta' tiswija tar-runway u tad-dwal, li saru fl-2009, dawn kienu restawr simili peress li la kien hemm żieda ta' kapaċità fiż-żoni tal-ajruplani, la estensjoni tar-runway biex jinżlu ajruplani aktar effiċjenti, u lanqas titjib tal-valuri minimi operazzjonali f'kundizzjonijiet ta' viżibbiltà ħażina. Dan it-tagħmir idum tajjeb bejn 10 u 15-il sena u dak li kien hemm qabel kien ilu li ġie installat bejn 16 u 19-il sena qabel ma sar ix-xogħol. Għalhekk, is-sussidju għat-tagħmir tal-2009 kien sempliċiment jikkonsisti f'tiġdid ta' investimenti li kienu waslu fl-aħħar tal-użu tagħhom.

(559) Bħala konklużjoni, l-infrastrutturi mġeddin kienu joffru prospetti sodisfaċenti ta' użu fuq żmien medju meta ngħataw is-sussidji għat-tagħmir.

8.2.3.4. *Aċċess għall-infrastruttura b'mod ugwali u nondiskriminatorju*

(560) L-ajruport ta' Pau huwa miftuħ għad-diversi kumpaniji li jixtiequ jużawh mingħajr restrizzjonijiet partikolari. L-aċċess għal din l-infrastruttura huwa offrut b'mod ugwali u nondiskriminatorju skont il-Linji Gwida tal-2005.

8.2.3.5. *In-nuqqas ta' impatt fuq il-kummerċ sa grad li jmur kontra l-interess komuni*

(561) Kif diġà kien indikat, l-ajruport ta' Pau jinsab 50 km 'il bogħod minn dak ta' Tarbes u 100 km 'il bogħod minn dak ta' Biarritz. L-ajruport ta' Biarritz ftit jista' jitqies, minħabba d-distanza tiegħu mill-ajruport ta' Pau, bħala alternattiva valida għal dan tal-aħħar minn ammont sostanzjali ta' vjaġġaturi. Għaldaqstant huwa improbabbli li seta' ġie affettwat b'mod sinifikanti mill-għajnuna li ngħata l-ajruport ta' Pau.

(562) Għall-kuntrarju, l-ajruport ta' Tarbes huwa relattivament qrib dak ta' Pau; 50 km 'il bogħod u inqas minn 40 minuta bit-triq. Għalhekk, għall-ewwel, l-attività tiegħu tista' tidher li ġiet affettwata sew minħabba s-sussidji għat-tagħmir tal-2004 et 2009.

(563) Madankollu, hemm diversi elementi li jimmoderaw din l-osservazzjoni. L-ewwel nett, l-ajruport ta' Pau huwa ajruport antik, li ilu jilqa' titjiriet regolari għal għexieren ta' snin. Is-sussidji għat-tagħmir li qegħdin jiġu eżaminati huma għajnuna ta' darba, pjuttost imqassma fuq iż-żmien, u essenzjalment limitati għall-finanzjament tax-xogħlijiet meħtieġa għaż-żamma tal-infrastruttura f'kundizzjoni li tilqa' t-traffiku li minn dejjem kienet tilqa'. Huma ma servewx biex jiffinanzjaw żidiet notevoli fil-kapaċità. Madanakollu, is-sussidji għat-tagħmir inkwistjoni kellhom l-impatt essenzjali fuq l-ajruport ta' Tarbes billi rrinnovaw ajruport relattivament qrib u eżsitenti għal ħafna snin, fid-dawl li fin-nuqqas ta' dawn is-sussidji, l-ajruport ta' Pau ma kienx ikun jista' jkompli l-attivitajiet tiegħu, jew inkella kien jagħmel dan f'kundizzjonijiet ħżiena. Iżda dawn is-sussidji ma wasslux biex jinħolqu kapaċitajiet kompetittivi mal-ajruport ta' Tarbes.

(564) Barra minn hekk, is-sussidji għat-tagħmir inkwistjoni mhumiex għajnuna għall-operat li tiffinanzja defiċit operatorju kroniku. Madankollu, għajnuna għall-operat bħal din ma ġietx identifikata f'dan il-każ, li jirrigwarda biss għajnuna għall-investiment.

(565) Barra minn hekk, kif indikat qabel, l-ajruporti ta' Pau u Tarbes iservu segmenti tas-suq pjuttost differenzjati. It-traffiku ta' Tarbes huwa ddominat mit-titjiriet charter orjentati l-aktar lejn il-lokalità reliġjuża ta' Lourdes u li jinkludu għadd kbir ta' titjiriet internazzjonali ([135]).

(566) Għall-kuntrarju tal-ajruport ta' Tarbes, dak ta' Pau huwa kkaratterizzat l-aktar minn traffiku kbir ta' negozju aċċentwat mis-sehem relattivament għoli ta' traffiku nazzjonali li jġorru Air France u Régional, mit-traffiku totali, marbut l-aktar mar-rotta Pau-Pariġi. Fil-fatt, kif indikat fil-premessa 547, it-traffiku tan-negozju jirrappreżenta bejn 60 % u 70 % tat-traffiku totali tal-ajruport ta' Pau, peress li Pau huwa t-tielet ċentru ekonomiku tal-Grand Sud-Ouest flimkien mal-baċiri ta' Lacq u ta' Oloron. B'hekk, l-ajruporti ta' Pau u Tarbes huma orjentati lejn segmenti tas-suq differenti. B'hekk, l-għeluq tal-ajruport ta' Pau jew id-deterjorament fil-kundizzjonijiet operazzjonali tiegħu mhux bilfors jirriżultaw f'devjazzjoni awtomatika tat-traffiku lejn Tarbes u viċe-versa.

(567) L-analiżi tal-evoluzzjoni mqabbla tat-traffiku tal-ajruporti ta' Pau, Tarbes u Biarritz, spjegata fit-tabella 14, turi li l-varjazzjonijiet fit-traffiku f'dawn l-ajruporti mhumiex korrelatati b'mod evidenti:

([135]) Skont is-sit tal-Internet tal-ajruport: "B'medja ta' 400 000 sa 450 000 passiġġier fis-sena, huwa t-tieni l-akbar ajruport tar-reġjun Midi-Pyrénées. Huwa kkaratterizzat minn attività dominanti tat-traffiku charter dovut għall-prossimità immedjata tiegħu għall-Belt Marjana ta' Lourdes. Aktar minn 80 destinazzjoni fl-Ewropa u fid-dinja kollha huma servuti kull sena minn madwar 50 kumpanija tal-ajru differenti." Ara: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297.

Tabella 14

Evoluzzjoni komparattiva tat-traffiku bejn l-ajruporti ta' Pau, Biarritz u Tarbes f'eluf ta' passiġġieri

Ajrudrom	Tip ta' traffiku	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Traffiku nazzjonali minbarra dak bi prezz baxx	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Traffiku Ryanair	1							1	13	7	41
	Kumpaniji bi prezz baxx oħrajn u Charters	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Total	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Traffiku nazzjonali minbarra dak bi prezz baxx	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Traffiku Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Kumpaniji bi prezz baxx oħrajn					1	25	33	25	11	5	9
	Charters	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Total	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Traffiku nazzjonali minbarra dak bi prezz baxx	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Traffiku Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Kumpaniji bi prezz baxx oħrajn					6	6	12	170	176	186	195
	Charters	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Total	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Din it-tabella turi pereżempju li l-ftuħ tal-linji fuq Pau minn Ryanair fl-2003 ma kellux impatt fuq it-traffiku tas-servizzi ta' Biarritz. Barra minn hekk, skont Franza, il-waqfien tar-rotot ta' Ryanair fuq Pau ma wassalx għal xi trasferiment konsiderevoli fuq Biarritz.

(569) Min-naħa l-oħra, it-tabella ta' hawn fuq turi li ż-żieda fit-traffiku minn 585 000 għal 761 000 passiġġier fis-sena osservata f'Pau bejn l-2002 u l-2007 ma wasslitx għal tnaqqis notevoli tat-traffiku ta' Tarbes, li baqa' stabbli, madwar 400 000 passiġġier fis-sena. Barra minn hekk, l-għeluq tar-rotot ta' Ryanair fuq Pau ma ġġenerax xi trasferiment proporzjonali jew sinifikanti lejn l-ajruport ta' Tarbes fl-2011.

(570) Fl-aħħar nett, wara li ngħataw is-sussidji għat-tagħmir inkwistjoni, ma kienx hemm xi ċaqliq notevoli tal-kumpaniji tal-ajru li telqu minn Tarbes lejn Pau, jew li għalqu r-rotot tagħhom minn Tarbes biex jiftħu rotot lejn l-istess destinazzjonijiet minn Pau. Għall-kuntrarju, wieħed josserva li Air France, li tirrappreżenta sehem importanti mit-traffiku f'Pau, hija preżenti fl-istess waqt fiż-żewġ ajruporti. Min-naħa tagħha, anki Ryanair kienet preżenti fl-istess waqt fiż-żewġ ajruporti qabel ma telqet minn Pau u baqgħet f'Tarbes.

(571) Minn dawn l-kummenti wieħed ma jistax jiddeduċi li billi ppermettew l-attività u l-funzjonament tajjeb tal-ajruport ta' Pau, is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ma kellhom l-ebda impatt fuq l-ajruport ta' Tarbes. Il-qrubija taż-żewġ ajruporti tissuġġerixxi li kien hemm effettivament impatt, fis-sens li l-ajruport ta' Tarbes seta' kellu traffiku akbar kieku ma ngħatawx is-sussidji għat-tagħmir, u kieku l-attività tal-ajruport ta' Pau kellha tonqos jew saħansitra tieqaf għal kollox b'konsegwenza ta' dan. Il-kummenti fformulati qabel juru sempliċiment li ma hemmx korrelazzjoni evidenti bejn l-attivitajiet taż-żewġ ajruporti, li jikkonferma l-konklużjoni li ż-żewġ ajruporti mhumiex sostituti ideali ta' xulxin, u huma orjentati lejn segmenti tas-suq differenti u, għalhekk, is-sussidji inkwistjoni kellhom impatt limitat fuq il-kompetizzjoni bejn l-ajruporti ġirien.

(572) Waqt li tikkunsidra dawn l-elementi pożittivi u negattivi kollha prodotti mis-sussidji inkwistjoni b'mod globali, il-Kummissjoni tqis li s-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 ma affettwawx il-kummerċ b'mod kuntrarju għall-interess komuni.

8.2.3.6. ***Il-ħtieġa u l-proporzjonalità tal-għajnuna***

(573) Kif indikat fil-premessa 543, is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 jirrappreżentaw intensitajiet għoljin, ugwali għal 62 % u 88 % rispettivament. Madankollu, l-elementi disponibbli juru li din l-għajnuna tista' titqies meħtieġa u proporzjonata, billi s-CCIPB ma kinitx tkun kapaċi tiffinanzja l-investimenti kkonċernati mingħajr din l-għajnuna, u ma kinitx tkun f'qagħda li tagħmel kontribuzzjoni ferm ogħla minn dik li għamlet.

(574) It-tabella li ġejja turi fil-qosor id-dikjarazzjoni tad-dħul tal-ajruport ta' Pau għall-perjodu 2000-2012, kif ukoll il-kapaċità ta' awtofinanzjament tiegħu ("KAF"). Din tirrappreżenta t-total tad-dħul nett u tal-ispejjeż li ma jagħtux lok għal flussi ta' flus (prinċipalment id-deprezzament u l-provviżjonijiet għal riskji u l-kost). Il-KAF tirrappreżenta l-ammonti ġġenerati mill-attività ta' kumpanija li huma disponibbli għall-iffinanzjar ta' investimenti, il-kapital operatorju tal-kumpanija, ir-rimborżi tas-self, it-tfaddil jew id-dividendi mħallsa lill-azzjonisti.

Tabella 15

Dħul nett u kapaċità ta' awtofinanzjament tal-ajruport ta' Pau

(f'eluf ta' EUR)

Snin	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Dħul	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Kost	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Introjtu nett	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(f'eluf ta' EUR)

Snin	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
KAF	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Sors: Dokumenti pprovduti minn Franza

(575) Din it-tabella turi li l-ajruport akkumula telf kontinwu bejn is-snin 2003 u 2011 inklużi. Dan it-telf laħaq kważi l-miljun euro fl-2009. Barra minn hekk, il-KAF tal-ajruport varjat bejn EUR […] u […] fis-sena matul dan il-perjodu. Fl-2005, is-sena li fiha tħallas is-sussidju għat-tagħmir tal-2004, din kienet biss ta' EUR […], jiġifieri ta' livell tassew baxx meta mqabbla mal-kost tax-xogħlijiet li saru fuq it-taxiway (EUR 2,6 miljun). Fl-2009 u fl-2010, snin li fihom tħallas is-sussidju tal-2009, din kienet ta' EUR […] u […] rispettivament. Dawn iż-żewġ ammonti, anki miżjuda flimkien, huma ferm inqas mill-ispejjeż ta' tiġdid tar-runway u tad-dwal (EUR 4,7 miljun). Għaldaqstant, ir-riżorsi ġġenerati mill-attività tal-ajruport ma kinux biżżejjed biex jikkontribwixxu b'mod sinifikanti għall-finanzjament ta' dawn l-investimenti.

(576) Id-dejta disponibbli turi li r-riżultat baġitarju tal-ajruport wara l-investimenti iżda qabel l-għoti tas-sussidji għat-tagħmir kien ta' EUR […] fl-2005, is-sena li fiha saru x-xogħlijiet fuq it-taxiway, u ta' EUR […] fl-2009, is-sena li fiha saret il-parti l-kbira tax-xogħol ta' tiswijiet fuq ir-runway u d-dwal. Din id-dejta għandha titqabbel mal-introjtu nett tal-ajruport wara s-sussidji, jiġifieri EUR […] fl-2005 u EUR […] fl-2009. B'hekk, il-finanzjament tal-investimenti inkwistjoni kollha jew inkella ta' parti sinifikanti minnhom mir-riżorsi proprji tal-ajruport kien iżid ferm il-piż tat-telf, diġà sostanzjali, tiegħu.

(577) Min-naħa l-oħra, minħabba t-telf magħmul fit-tul, huwa improbabbli li s-CCIPB setgħet tiffinanzja parti sinifikanti mill-investimenti inkwistjoni b'żieda fid-dejn tagħha, li kien ta' madwar EUR […] fl-2005 u EUR […] fl-2009.

(578) B'hekk, is-sussidji tal-2004 u tal-2009 kienu meħtieġa għat-twettiq tal-investimenti li huma ffinanzjaw. Fi kliem ieħor, kellhom effett ta' inċentiv peress li s-CCIPB ma kinitx tagħmel dawn l-investimenti mingħajr dawn is-sussidji. Barra minn hekk, huma jirrispettaw il-prinċipju tal-proporzjonalità peress li s-CCIPB ma kinitx tkun kapaċi żżid il-kontribut tagħha għal dan il-finanzjament tal-investimenti b'mod sinifikanti.

8.2.3.7. *Konklużjoni dwar is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009*

(579) Għar-raġunijiet spjegati fil-premessi 537 sa 578, il-Kummissjoni tqis li s-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 huma għajnuna kompatibbli mas-suq intern b'konformità mal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

(580) Din il-konklużjoni hija bbażata fuq il-kriterji speċifikati fil-Linji Gwida tal-2005 għall-għajnuna għall-investiment lill-ajruporti. Din hija mingħajr preġudizzju għal kwalunkwe valutazzjoni ta' għajnuna possibbli fil-ġejjieni lill-ajruport ta' Pau li l-Kummissjoni jista' jkollha tagħmel fil-ġejjieni fuq il-bażi tal-Linji Gwida l-ġodda.

9. **KONKLUŻJONIJIET**

(581) Fid-dawl ta' dak li ntqal, il-Kummissjoni tinnota li Franza implimentat illegalment is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ([136]). Madankollu, is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 huma għajnuna kompatibbli mas-suq intern b'konformità mal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

(582) Is-sussidji li jidhru fl-ewwel żewġ linji tat-tabella 3, li ffinanzjaw il-missjonijiet sovrani mhumiex għajnuna mill-Istat.

(583) Is-sussidji l-oħrajn li jidhru fit-tabella 3 ingħataw lill-operatur tal-ajruport ta' Pau qabel it-12 ta' Diċembru 2000. Għaldaqstant, din id-deċiżjoni ma tirrigwardahomx ([137]).

([136]) Ara l-premessa 536.
([137]) Ara l-premessi 489 u 490.

(584) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li d-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u ta' promozzjoni konklużi bejn is-CCIPB u Ryanair, AMS u Transavia, koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali jinkludu l-għoti ta' għajnuna mill-Istat li ġiet implimentata bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE, u li huma inkompatibbli mas-suq intern.

Irkupru

(585) Skont kif dejjem sostniet il-Qorti tal-Ġustizzja, ladarba l-Kummissjoni tistabbilixxi li għajnuna hija inkompatibbli mas-suq intern, il-Kummissjoni tista' tobbliga lill-Istat Membru kkonċernat ineħħi jew jibdel l-imsemmija għajnuna ([138]).

(586) Skont l-Artikolu 14 tar-Regolament (KE) Nru 659/1999 tal-Kunsill ([139]) *"Fejn jittieħdu deċiżjonijiet negattivi f'każijiet ta' għajnuna illegali, il-Kummissjoni għandha tiddeċiedi li l-Istat Membru kkonċernat għandu jieħu l-miżuri kollha meħtieġa sabiex jirkupra l-għajnuna mill-benefiċjarju (minn hawn 'il quddiem imsejħa "deċiżjoni ta' rkupru"). Il-Kummissjoni m'għandhiex teħtieġ l-irkupru tal-għajnuna jekk dan ikun kuntrarju għal prinċipju ġenerali tal-liġi tal-Komunità."* Skont kif dejjem sostniet il-Qorti, fil-każ li għajnuna tiġi kkwalifikata mill-Kummissjoni bħala inkompatibbli mas-suq intern, l-għan tal-obbligu impost fuq l-Istat huwa li jistabbilixxi s-sitwazzjoni preċedenti ([140]). F'dan ir-rigward, il-Qorti tqis li l-għan jintlaħaq meta l-benefiċjarji jkunu ħallsu lura l-ammonti mogħtija illegalment bħala għajnuna u b'hekk jitilfu l-vantaġġ li gawdew minnu meta mqabbla mal-kompetituri tagħhom. B'dan il-mod, is-sitwazzjoni ta' qabel il-ħlas tal-għajnuna tkun stabbilita mill-ġdid ([141]).

(587) F'dan il-każ, jidher li ma hemm l-ebda prinċipju ġenerali tal-liġi tal-Unjoni li jmur kontra l-irkupru tal-għajnuna illegali u inkompatibbli identifikata f'din id-Deċiżjoni. B'mod partikolari, la Franza u lanqas il-partijiet terzi interessati ma pprovdew argumenti dwar dan.

(588) Għaldaqstant Franza għandha tieħu l-miżuri kollha meħtieġa sabiex tirkupra mingħand Ryanair, AMS u Transavia l-għajnuna mogħtija illegalment permezz tal-kuntratti inkwistjoni.

(589) L-ammonti tal-għajnuna li għandha tiġi rkuprata għal kull kuntratt u emenda għandhom ikunu ddeterminati kif ġej. Kull tranżazzjoni eżaminata (fejn kien il-każ magħmula minn kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni) għandha titqies li ħolqot ammont ta' għajnuna annwali ([142]), għal kull sena li fiha kienu japplikaw il-kuntratti tat-tranżazzjoni. Kull wieħed minn dawn l-ammonti huwa kkalkolat mill-parti negattiva tal-fluss inkrementali prevedibbli (dħul mingħajr il-kost) fiż-żmien meta ġiet konkluża t-tranżazzjoni, li tidher fit-tabelli 7 sa 12. Fil-fatt, dawn l-ammont jikkorrispondu għall-ammonti li suppost kellhom jitnaqqsu kull sena mill-ammont tas-servizzi ta' promozzjoni (jew li kellhom jiżdiedu mal-imposti għall-groundhandling mitluba mingħand il-kumpaniji tal-ajru) biex il-valur nett preżenti tal-kuntratt ikun pożittiv, jiġifieri biex dan ikun konformi mal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(590) Biex jikkunsidraw il-vantaġġ effettiv li rċeviet il-kumpanija tal-ajru u s-sussidjarji tagħha skont il-kuntratti, l-ammonti msemmija fil-premessa preċedenti jistgħu jkunu aġġustati, fuq il-bażi ta' provi miġjuba minn Franza, skont (i) id-differenza bejn, minn naħa, il-ħlasijiet reali, kif irreġistrati *ex post*, li saru mill-kumpanija tal-ajru taħt l-imposta għall-

---

([138]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-12 ta' Lulju 1973, *il-Kummissjoni v il-Ġermanja* (C-70/72, Ġabra 1973, p. 00813), il-punt 13.

([139]) Ir-Regolament (KE) Nru 659/1999 tal-Kunsill tat-22 ta' Marzu 1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1).

([140]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-14 ta' Settembru 1994, Spanja v il-Kummissjoni (C-278/92, C - 279/92 u C-280/92, Ġabra 1994 p. I-4103) il-punt 75.

([141]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-17 ta' Ġunju 1999, il-Belġju v il-Kummissjoni (C-75/97, Ġabra 1999, p. I-03671), il-punti 64-65).

([142]) Kif spjegat fl-analiżi tal-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku fid-diversi kuntratti, l-għajnuna tirriżulta minn flussi bidirezzjonali bejn is-CCIPB u Ryanair jew Ryanair/AMS. Dawn il-flussi għandhom frekwenzi differenti, u fil-każ ta' xi wħud, huma flussi kontinwi jew għandhom frekwenzi ta' ħlas li ma jistgħux ikunu previsti b'mod preċiż meta jiġu konklużi l-kuntratti. Dan huwa l-każ tal-ħlas tal-imposti tal-avjazzjoni. Madankollu, biex wieħed janalizza l-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku, huma l-flussi inkrementali prevedibbli li jgħoddu. Jirriżulta mill-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ta' Transavia u mill-proposti ta' rikostruzzjoni tal-pjanijiet tan-negozju inkrementali kkomunikati minn Franza li l-prattika ta' operatur raġonevoli f'ekonomija tas-suq kienet tikkonsisti, f'dan il-każ li jistabbilixxi l-flussi inkrementali prevedibbli marbuta mad-diversi kuntratti fuq bażi annwali. Għaldaqstant huwa loġiku li l-ammonti ta' għajnuna li jirriżultaw mid-diversi kuntratti jkunu stabbiliti huma wkoll fuq bażi annwali. Fil-fatt, dawn l-ammont ta' għajnuna jikkorrispondi għall-ammonti li, waqt in-negozjati tad-diversi kuntratti, operatur f'ekonomija tas-suq kien jitlob lil Ryanair/AMS iħallsu kull sena minbarra l-imposti tal-avjazzjoni u l-imposti tal-groundhandling, jekk l-affarijiet l-oħrajn jibqgħu l-istess (fosthom il-ħlasijiet tal-promozzjoni), biex il-kuntratt ikun profittabbli.

inżul, l-imposta għall-passiġġieri u għas-servizzi ta' groundhandling fuq il-bażi tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport, u min-naħa l-oħra l-flussi prevedibbli (*ex ante*) li jikkorrispondu għal dawn il-partiti ta' dħul u msemmija fit-tabelli 7 sa 12, (ii) id-differenza bejn, minn naħa, il-ħlasijiet għall-promozzjoni reali, kif irreġistrati *ex post*, li saru lill-kumpanija tal-ajru jew lis-sussidjarji tagħha fuq il-bażi tal-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni u, min-naħa l-oħra, il-kostijiet tal-promozzjoni prevedibbli (*ex ante*) korrispondenti kif imsemmija fit-tabelli 7 sa 12

(591) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-vantaġġ effettiv riċevut mill-kumpanija tal-ajru huwa limitat għaż-żmien effettiv tal-kuntratt ikkonċernat. Fil-fatt, wara t-terminazzjoni ta' kull kuntratt, Ryanair/AMS ma rċevewx ħlasijiet taħt dawn il-kuntratti u ma bbenefikawx mill-aċċess għall-infrastruttura tal-ajruport u għas-servizzi ta' groundhandling skont dawn il-kuntratti. Għalhekk, l-ammonti tal-għajnuna kkalkolati kif indikat hawn fuq u marbuta ma' kuntratt partikolari huma mnaqqsa għal żero għas-snin li fihom il-kuntratt ma baqax japplika (b'mod partikolari minħabba t-terminazzjoni antiċipata bi qbil reċiproku bejn iż-żewġ partijiet).

(592) Għaldaqstant, l-ammonti tal-għajnuna li għandha tiġi rkuprata mingħand Ryanair u AMS għal ċerti kuntratti li għadhom ma skadewx għandhom jitnaqqsu għal żero għall-perjodu ta' bejn id-data ta' skadenza effettiva tal-kuntratt u d-data ta' skadenza prevista meta ġie konkluż il-kuntratt. Din ir-rimarka tapplika għall-kuntratti tat-28 ta' Jannar 2003, tat-30 ta' Ġunju 2005 u tal-25 ta' Settembru 2007, kif ukoll għaż-żewġ emendi għall-aħħar żewġ kuntratti.

(593) It-tabella 16 turi l-informazzjoni dwar l-ammonti li fuqhom ġew ikkalkolati l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati. Dawn l-ammonti huma magħmula minn entrati negattivi tal-flussi inkrementali (dħul mingħajr il-kost) stabbiliti skont l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, bi tnaqqis għall-kuntratti ta' Ryanair u ta' AMS għas-snin fejn għadhom ma skadewx ([143]).

([143]) F'dak li jirrigwarda l-kuntratt dwar ir-rotta Pau-Londra tat-28 ta' Jannar 2003, minħabba l-iskadenza effettiva tiegħu fit-30 ta' Ġunju 2005, l-ammonti ta' għajnuna riċevuti b'applikazzjoni ta' dan il-kuntratt huma nulli għas-snin 2006 sa 2008 inklużi t-tali snin. Għas-sena 2005, l-ammont ta' għajnuna jikkorrispondi għall-parti negattiva tal-fluss inkrementali prevedibbli kkalkolat għall-2005, aġġustat b'fattur li jikkorrispondi għall-parti tas-sena 2005 li matulha l-kuntratt kien effettivament applikabbli. L-istess loġika ġiet applikata għall-kuntratti tat-30 ta' Ġunju 2005, li effettivament waqfu japplikaw fl-1 ta' Jannar 2009 (minħabba l-emenda tas-16 ta' Ġunju 2009). Din il-loġika ġiet applikata wkoll għal din l-istess emenda tas-16 ta' Ġunju 2009, għall-kuntratt tal-25 ta' Settembru 2007 u għall-emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 li temenda lil dan tal-aħħar, li effettivament waqfu japplikaw fit-30 ta' Marzu 2010, id-data tad-dħul fis-seħħ tal-kuntratt il-ġdid dwar ir-rotot lejn Londra, Charleroi u Beauvais. Madankollu l-ammonti fit-tabella 16 jistgħu jkunu aġġustati biex jiġu kkalkolati l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati, ara l-premessa 589.

Tabella 16

Informazzjoni dwar l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati

(f'EUR)

L-identità tal-benefiċjarju	Ftehimiet	Ammont indikattiv tal-għajnuna riċevuta skont id-diversi kuntratti [1]									Ammont indikattiv tal-għajnuna li għandha tiġi rkuprata (Kapital)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londra – 28 ta' Jannar 2003	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]							[300 000-599 999]
Ryanair/AMS	Londra – 30 ta' Ġunju 2005			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]				
	Emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt tat-30 ta' Ġunju 2005 (Londra)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Charleroi – 25 ta' Settembru 2007					[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]		
	Emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt tal-25 ta' Settembru 2007 (Charleroi)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Bristol – 17 u 31 ta' Marzu 2008						[0-99 999]				
	Bristol – 16 ta' Ġunju 2009							[0-99 999]			
	Londra, Charleroi & Beauvais – 28 ta' Jannar 2010								[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	
	Total (Ryanair/AMS)			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	[600 000-999 999]	[100 000-299 999]	[1 500 000-2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23 ta' Jannar 2006				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000-599 999]

([1]) Rigward il-kalkolu tal-imgħax, il-ħlas tal-għajnuna huwa kkunsidrat li sar fil-31 ta' Diċembru tas-sena kkonċernata. Ara l-premessa 597.

(594) Kif spjegat fil-premessa 290, il-Kummissjoni tqis li, għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, Ryanair u AMS huma entità ekonomika waħda, u li l-kuntratti ta' servizzi ta' promozzjoni u l-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport konklużi fl-istess żmien għandhom jitqiesu li jiffurmaw tranżazzjoni waħda bejn din l-entità u s-CCIPB. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tikkunsidra li Ryanair u AMS huma responsabbli b'mod konġunt għall-ħlas lura tal-għajnuna kollha riċevuta permezz tal-kuntratti konklużi mill-2005 sal-2010, għal ammont indikattiv ta' EUR [1 500 000- 2 199 999] f'kapital. Iżda Ryanair biss għandha tagħti lura l-għajnuna inerenti għall-kuntratt tat-28 ta' Jannar 2003, ta' ammont indikattiv ta' EUR [300 000-599 999] f'kapital, peress li dan il-kuntratt uniku kien konkluż direttament bejn is-CCIPB u Ryanair, mingħajr l-intervent ta' AMS f'din it-tranżazzjoni.

(595) L-għajnuna effettivament imħallsa mill-2006 sal-2009 skont il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u ta' promozzjoni konkluż fis-26 ta' Jannar 2006 bejn is-CCIPB u Transavia hija ta' ammont indikattiv ta' EUR [300 000-599 999].

(596) L-awtoritajiet Franċiżi għandhom jirkupraw l-ammonti msemmija hawn fuq fi żmien erba' xhur mid-data tan-notifika ta' din id-deċiżjoni.

(597) L-awtoritajiet Franċiżi għandhom ukoll iżidu mal-ammont tal-għajnuna l-imgħaxijiet tal-irkupru, ikkalkolati mid-data li fiha l-għajnuna inkwistjoni tqiegħdet għad-dispożizzjoni tal-impriża, jiġifieri f'kull data effettiva ta' ħlas tal-għajnuna sal-irkupru effettiv ([144]), skont il-Kapitolu V tar-Regolament (KE) Nru 794/2004 tal-Kummissjoni ([145]). Billi f'dan il-każ, il-flussi li jiffurmaw l-għajnuna huma kkumplikati u jseħħu f'diversi dati matul is-sena, u saħansitra kontinwament għal ċerti kategoriji ta' dħul, il-Kummissjoni temmen li huwa aċċettabbli għall-kalkolu tal-imgħaxijiet tal-irkupru li tqis li ż-żmien tal-ħlas tal-għajnuna kkonċernata kien l-aħħar tas-sena, jiġifieri il-31 ta' Diċembru ta' kull sena kkonċernata.

(598) Skont il-ġurisprudenza, meta Stat Membru jiltaqa' ma' diffikultajiet imprevedibbli jew ma' ċirkostanzi li ma kinux ġew ikkunsidrati mill-Kummissjoni, dawn il-problemi, kif ukoll il-proposti għal emendi xierqa, jistgħu jiġu mgħarrfa lill-Kummissjoni, sabiex din tivvalutahom. F'dan il-każ, il-Kummissjoni u l-Istat Membri għandhom jikkooperaw *in bona fede* sabiex isibu soluzzjoni għal dawn id-diffikultajiet, filwaqt li jirrispettaw bis-sħiħ id-dispożizzjonijiet ([146]) tat-TFUE.

(599) Il-Kummissjoni tistieden lil Franza tressaq kwalunkwe problema li tista' tiltaqa' magħha biex timplimenta din id-deċiżjoni.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

1. L-għajnuna mogħtija illegalment minn Franza lil Ryanair bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, fil-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fit-28 ta' Jannar 2003 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Ryanair rigward ir-rotta Pau–Stansted Londra hija inkompatibbli mas-suq intern.

2. Il-miżuri li ġejjin, li jinvolvu għajnuna mill-Istat, ingħataw illegalment u b'mod konġunt minn Franza lil Ryanair u lil Airport Marketing Services bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea u huma inkompatibbli mas-suq intern:

(a) il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż fit-30 ta' Ġunju 2005 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fl-istess jum mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services, dwar ir-rotta Pau–Londra Stansted;

(b) l-emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fit-30 ta' Ġunju 2005 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services, dwar ir-rotta Pau–Londra Stansted;

(c) l-ittra tal-25 ta' Settembru 2007 tal-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn lil Ryanair li testendi għar-rotta Pau–Charleroi il-patti tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż fit-30 ta' Ġunju 2005 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services, u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fl-istess jum mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services;

([144]) Ara l-Artikolu 14, il-punt 2, tar-Regolament Nru 659/99 (imsemmi qabel).
([145]) Ir-Regolament (KE) Nru 794/2004 tal-Kummissjoni tal-21 ta' April 2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat (ĠU L 140, 30.4.2004, p. 1).
([146]) Ara pereżempju s-sentenza fil-Każ C-94/87, il-Kummissjoni v ir-Repubblika Federali tal-Ġermanja, EBHT 1989, p. 175, il-punt 9, kif ukoll is-sentenza fil-Każ C-348/93, il-Kummissjoni v ir-Repubblika tal-Italja, EBHT 1995, p. 673, il-punt 17.

(d) l-emenda tas-16 ta' Ġunju 2009 għall-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fil-25 ta' Settembru 2007 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services;

(e) l-ittra tas-17 ta' Marzu 2008 tal-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn lil Ryanair li testendi għar-rotta Pau–Bristol il-patti tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż fit-30 ta' Ġunju 2005 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Ryanair, u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fil-31 ta' Marzu 2008 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services dwar din l-istess rotta;

(f) l-ittra tas-16 ta' Ġunju 2009 tal-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn lil Ryanair li testendi għar-rotta Pau–Bristol il-patti tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konkluż fit-30 ta' Ġunju 2005 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Ryanair, u l-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fl-istess jum mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services dwar din l-istess rotta;

(g) il-kuntratt ta' servizzi ta' promozzjoni konkluż fit-28 ta' Jannar 2010 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Airport Marketing Services dwar ir-rotot ta' Pau-Londra, Pau-Charleroi u Pau-Beauvais, u l-kuntratt "impliċitu" ta' servizzi fl-ajruport identifikat ([147]).

3. L-għajnuna mill-Istat mogħtija illegalment minn Franza lil Transavia, bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, skont il-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport u ta' promozzjoni konkluż fit-23 ta' Jannar 2006 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn ma' Transavia hija inkompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 2

1. Is-sussidji għat-tagħmir tal-2004 u tal-2009 implimentati minn Franza favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Pau-Béarn, għall-ammont ta' EUR 5,8 miljun huma għajnuna mill-Istat skont l-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea u ngħataw minn Franza bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea

2. L-għajnuna msemmija fl-ewwel paragrafu ta' dan l-Artikolu hija għajnuna mill-Istat kompatibbli mas-suq intern b'konformità mal-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 3

1. Franza hija meħtieġa tiġbor lura l-għajnuna msemmija fl-Artikolu 1 mill-benefiċjarji.

2. L-ammonti li għandhom jiġu rkuprati għandhom jinkludu imgħaxijiet mid-data li fiha ġew magħmula disponibbli għall-benefiċjarji, sal-irkupru effettiv tagħhom.

3. L-imgħaxijiet għandhom jiġu kkalkolati fuq bażi komposta skont il-Kapitolu V tar-Regolament (KE) Nru 794/2004 u r-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 ([148]) li jemenda r-Regolament (KE) Nru 794/2004.

4. Franza għandha tikkanċella l-ħlasijiet pendenti kollha tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 1 mid-data tal-adozzjoni ta' din id-deċiżjoni.

Artikolu 4

1. L-irkupru tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 1 għandu jkun immedjat u effettiv.

2. Franza għandha tara li din id-deċiżjoni tiġi implimentata fi żmien erba' xhur mid-data tan-notifika tagħha.

Artikolu 5

1. Fi żmien xahrejn min-notifika ta' din id-deċiżjoni, Franza għandha tippreżenta l-informazzjoni li ġejja lill-Kummissjoni:

(a) l-ammonti tal-għajnuna li għandhom jiġu rkuprati skont l-Artikolu 3;

(b) il-kalkolu tal-imgħaxijiet tal-irkupru;

([147]) Ara l-premessa 286.

([148]) Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 tat- 30 ta' Jannar 2008 li jemenda ir-Regolament (KE) Nru 794/2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni ta' l-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE(ĠU L 82, 25.3.2008, p. 1).

(c) deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri li diġà ttieħdu u dawk ippjanati biex ikun konformi ma' din id-deċiżjoni;

(d) id-dokumenti li juru li l-benefiċjarji ġew ordnati jħallsu lura l-għajnuna.

2. Franza għandha żżomm lill-Kummissjoni informata dwar il-progress tal-miżuri nazzjonali li jittieħdu sabiex tiġi implimentata din id-deċiżjoni sal-irkupru sħiħ tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 1. Hija għandha tibgħat minnufih, fuq sempliċi talba tal-Kummissjoni, kwalunkwe informazzjoni dwar il-miżuri li ttieħdu u dawk ippjanati biex tikkonforma ma' din id-deċiżjoni. Hija għandha tipprovdi wkoll informazzjoni dettaljata dwar l-ammonti tal-għajnuna u l-imgħaxijiet diġà rkuprati mingħand il-benefiċjarju.

Artikolu 6

Din id-deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika ta' Franza.

Magħmul fi Brussell, it-23 ta' Lulju 2014.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

Viċi President

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

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

MT