Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea

L 113

Edizzjoni bil-Malti

Leġiżlazzjoni

Volum 59

27 ta' April 2016

Werrej

II *Atti mhux leġiżlattivi*

DEĊIŻJONIJIET

Il-Kummissjoni

★ **Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2016/632 tad-9 ta' Lulju 2014 dwar l-Għajnuna mill-Istat Nru SA. 32009 (11/C) (ex 10/N) li l-Ġermanja qiegħda tippjana li tagħti lil BMW AG għal proġett kbir ta' investiment f'Leipzig *(notifikata bid-dokument numru C(2014)4531)* (It-test bil-Ġermaniż biss huwa awtentiku)** [1] . . . 1

★ **Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2016/633 tat-23 ta' Lulju 2014 dwar l-għajnuna mill-Istat SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) implimentata minn Franza favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes – Uzès – Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair u Airport Marketing Services *(notifikata bid-dokument C(2014) 5078)* (It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)** [1] . . . 32

★ **Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2016/634 tal-21 ta' Jannar 2016 dwar il-miżura ta' għajnuna Nru SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 u ex CP 115/2004) implimentata min-Netherlands - Eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi *(notifikata bid-dokument C(2016) 167)* (Il-verżjoni bin-Netherlandiż biss hija awtentika)** [1] . . . 148

(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

IL-KUMMISSJONI

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2016/632

tad-9 ta' Lulju 2014

dwar l-Għajnuna mill-Istat Nru SA. 32009 (11/C) (ex 10/N) li l-Ġermanja qiegħda tippjana li tagħti lil BMW AG għal proġett kbir ta' investiment f'Leipzig

(notifikata bid-dokument numru C(2014)4531)

(It-test bil-Ġermaniż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

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

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

Wara li sejħet lill-partijiet interessati biex jippreżentaw il-kummenti tagħhom skont dawk id-dispożizzjonijiet ([1]),

Billi:

1. **PROĊEDURA**

(1) Permezz ta' ittra datata t-30 ta' Novembru 2010, il-Ġermanja nnotifikat lill-Kummissjoni bl-intenzjoni tagħha li tagħti għajnuna reġjonali skont il-Linji Gwida dwar l-għajnuna reġjonali nazzjonali 2007-2013 ([2]) (minn hawn 'il quddiem "RAG") lil BMW AG għal proġett ta' investiment f'Leipzig, is-Sassonja, il-Ġermanja ([3]).

(2) Permezz ta' ittra datata t-13 ta' Lulju 2011, il-Kummissjoni infurmat lill-Ġermanja li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura stabbilita fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (minn hawn 'il quddiem "TFUE") fir-rigward tal-miżura ta' għajnuna notifikata.

([1]) ĠU C 363, 13.12.2011, p. 20.
([2]) ĠU C 54, 4.3.2006, p. 13.
([3]) Matul l-investigazzjoni formali l-Kummissjoni saret taf li matul l-istess perjodu l-benefiċjarju tal-għajnuna kien qiegħed jimplimenta t-tieni proġett kbir ħafna ta' investiment fl-istess sit. Sussegwentement, il-Ġermanja pprenotifikat (SA. 37291 (13/PN) għajnuna notifikata individwalment għal dan it-tieni proġett; madankollu, in-notifika għadha ma ġietx ippreżentata formalment lill-Kummissjoni. Jekk tiġi notifikata għajnuna għal dan it-tieni proġett, fil-kuntest tal-eżami ta' dik in-notifika l-Kummissjoni ser tistabbilixxi jekk il-proġett tal-karozzi elettriċi li huwa s-soġġett ta' din l-investigazzjoni formali, u t-tieni proġett ta' investiment jikkostitwixxux proġett ta' investiment uniku fis-sens tal-paragrafu 60 tar-RAG.

(3) Permezz ta' ittra datata t-12 ta' Settembru 2011, il-Ġermanja ppreżentat il-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tibda l-proċedura. L-awtoritajiet Ġermaniżi ppreżentaw informazzjoni addizzjonali permezz ta' ittra datata s-27 ta' Settembru 2011.

(4) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* fit-13 ta' Diċembru 2011 ([4]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati biex jippreżentaw il-kummenti tagħhom.

(5) Il-Kummissjoni ma rċeviet ebda kummenti mill-partijiet terzi interessati. Is-servizzi tal-Kummissjoni infurmaw lill-awtoritajiet Ġermaniżi b'dan il-fatt permezz ta' ittra tat-3 ta' Frar 2012.

(6) Fis-17 ta' Jannar 2012, l-awtoritajiet Ġermaniżi emendaw in-notifika inizjali biex tiġi inkluża għajnuna addizzjonali għal element addizzjonali ta' investiment ([5]) li l-benefiċjarju tal-għajnuna kien iddeċieda wara li kienet ittieħdet id-deċiżjoni li tinfetaħ l-investigazzjoni formali. Fis-17 ta' Diċembru 2013, l-awtoritajiet Ġermaniżi rtiraw dik l-emenda.

(7) Permezz ta' ittra datata s-17 ta' Frar 2012, il-Ġermanja ntalbet tippreżenta aktar informazzjoni meħtieġa għall-valutazzjoni fil-fond tal-għajnuna. Il-Ġermanja ppreżentat din l-informazzjoni permezz ta' ittri tad-29 ta' Frar, it-23 ta' Marzu, il-5 ta' April, il-31 ta' Awwissu u t-28 ta' Settembru 2012. Fl-ittra tagħha tad-19 ta' Lulju 2012, il-Ġermanja talbet lill-Kummissjoni biex tissospendi l-eżami tal-każ għal żmien indefinit. Il-Kummissjoni rrifjutat din it-talba permezz ta' ittra tal-10 ta' Awwissu 2012. Wara komunikazzjoni mill-Ġermanja fis-26 ta' Ottubru 2012 dwar żewġ attivitajiet ta' investiment għal karozzi mhux elettriċi (ara n-nota 3 f'qiegħ il-paġna), il-Ġermanja ntalbet tipprovdi informazzjoni ta' kjarifika permezz ta' ittri tal-31 ta' Ottubru 2012 u l-24 ta' Jannar 2013 li għalihom il-Ġermanja wieġbet fl-14 ta' Diċembru 2012 u fil-15 ta' Marzu 2013, rispettivament. Il-Ġermanja ntalbet tipprovdi l-kjarifiki addizzjonali permezz ta' ittra tad-9 ta' Lulju 2013, li għaliha l-Ġermanja wieġbet fil-5 ta' Awwissu 2013.

(8) Permezz ta' ittra tal-5 ta' Awwissu 2013 il-Ġermanja infurmat lill-Kummissjoni dwar emenda ulterjuri għall-proġett ta' għajnuna (tnaqqis fl-ammont ta' għajnuna u tal-intensità tal-għajnuna).

(9) Il-laqgħat bejn is-servizzi tal-Kummissjoni u l-awtoritajiet Ġermaniżi saru fit-8 ta' Marzu, fl-14 ta' Awwissu u fit-3 ta' Ottubru 2012.

2. DESKRIZZJONI DETTALJATA TAL-MIŻURA NOTIFIKATA

2.1. Objettiv

(10) L-awtoritajiet Ġermaniżi beħsiebhom jippromwovu l-iżvilupp reġjonali billi jipprovdu għajnuna għall-investiment reġjonali lil BMW għat-twaqqif ta' faċilità ġdida ta' produzzjoni fl-impjant eżistenti ta' BMW f'Leipzig.

(11) Fid-data tan-notifika, Leipzig kienet żona megħjuna skont l-Artikolu 107(3)(a) tat-TFUE; b'limitu massimu standard għall-għajnuna reġjonali għal intrapriżi kbar ta' 30 % ([6]) ekwivalenti tal-għotja gross (EGħG) skont il-mappa Ġermaniża tal-għajnuna reġjonali għall-perjodu bejn l-2007-2013 ([7]). L-awtoritajiet Ġermaniżi indikaw li l-proġett ta' investiment kien ser joħloq madwar 800 impjieg dirett ġdid fir-reġjun megħjun.

([4]) Ara nota 1 f'qiegħ il-paġna.

([5]) L-element addizzjonali ta' investiment kien jittratta l-produzzjoni ta' bampers tal-plastik għall-karozzi b'magna bil-kombustjoni mill-aktar klassi baxxa ta' karozzi kompatti (Klassi-GBP, jiġifieri l-mudelli BMW 1[er] u BMW X1). Permezz ta' ittra tat-3 ta' Frar 2012 u posta elettronika bl-istess data, is-servizzi tal-Kummissjoni talbu għal aktar informazzjoni dwar din l-emenda, li l-Ġermanja ppreżentat b'ittri datati l-25 ta' Jannar 2012 u l-24 ta' Frar 2012. Fis-17 ta' Diċembru 2013, l-awtoritajiet Ġermaniżi ċċaraw li dan l-investiment ma jikkostitwixxix proġett ta' investiment uniku mal-proġett oriġinarjament notifikat (għall-produzzjoni ta' i3 u i8), iżda jagħmel parti mit-tieni proġett (ara n-nota 3 f'qiegħ il-paġna) li l-għalih kienet diġà ġiet prenotifikata għajnuna (SA. 37291 (13/PN). Għalhekk, il-Ġermanja rtirat l-għajnuna għall-proġett ta' investiment tal-bamper tal-plastik mill-kamp ta' applikazzjoni tan-notifika attwali. Il-Ġermanja ntalbet tipprovdi informazzjoni addizzjonali permezz ta' ittra datata t-23 ta' Jannar 2014. Il-Ġermanja wieġbet għal din it-talba permezz ta' ittra tal-11 ta' Frar 2014. L-investiment tal-bampers mhu ser ikollu l-ebda impatt fuq l-ispejjeż eliġibbli jew fuq l-għajnuna għall-proġett i3/i8, u l-għajnuna li ser tingħata għal dan l-investiment ser tiġi valutata f'kuntest ieħor.

([6]) Applikabbli fid-data tan-notifika inizjali, jiġifieri fit-30 ta' Novembru 2010.

([7]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-8 ta' Novembru 2006 dwar il-kawża għall-għajnuna mill-Istat Nru 459/06 – Mappa tal-Għajnuna Reġjonali mill-Istat għall-Ġermanja 2007-2013 (ĠU C 295, 5.12.2006, p. 6).

2.2. Il-bażi legali u l-awtorità li tagħti l-għajnuna

(12) Il-bażi legali nazzjonali għall-għoti tal-għajnuna hija l-Att dwar l-Għajnuna għall-Investiment (*Investitionszulagengesetz 2010*) tas-7 ta' Diċembru 2008, b'eżenzjoni ta' kategorija skont X 167/2008 ([8]).

(13) L-għajnuna ser tingħata mill-uffiċċju tat-taxxa ta' Munich (Finanzamt München).

2.3. Il-benefiċjarju

(14) Il-benefiċjarju tal-għajnuna huwa BMW AG (il-kumpanija prinċipali tal-Grupp BMW) li l-kwartieri ġenerali tiegħu huma fi Munich, il-Bavarja, il-Ġermanja. Il-Grupp BMW jiffoka fuq il-manifattura ta' karozzi u ta' muturi taħt il-marki kummerċjali li ġejjin: BMW, MINI u Karozzi Rolls-Royce. L-impjant f'Leipzig huwa wieħed mis-17-il faċilità ta' produzzjoni tal-Grupp BMW; ma għandux personalità ġuridika indipendenti.

(15) Peress li BMW Leipzig mhijiex entità legali indipendenti, ma setgħetx tingħata data finanzjarja separata. Fl-2009 kellha […] (*) impjegat. L-awtoritajiet Ġermaniżi taw l-informazzjoni li ġejja dwar il-Grupp BMW.

Tabella 1

Fatturat tal-Grupp BMW (f'miljuni ta' EUR)

	2011	2012	2013
Madwar id-dinja	68 821	76 848	76 058
Fiż-ŻEE	(…)	(…)	(…)
Fil-Ġermanja	12 859	12 186	11 796

Tabella 2

Għadd ta' impjegati tal-Grupp BMW sal-31 ta' Diċembru ta' sena partikolari

	2011	2012	2013
Madwar id-dinja	100 306	105 876	110 351
Fiż-ŻEE	(…)	(…)	(…)
Fil-Ġermanja	73 338	76 911	78 961

([8]) X 167/2008 – Il-Ġermanja – Investitionszulagengesetz (IZ) 2010 (ĠU C 280, 20.11.2009, p. 7).
(*) Sigriet kummerċjali

2.4. **Il-proġett ta' investiment**

2.4.1. *Il-proġett notifikat*

(16) L-għan tal-proġett ta' investiment huwa t-twaqqif ta' faċilità ġdida ta' produzzjoni għall-manifattura ta' karozzi elettriċi b'karozzerija magħmula minn materjal tal-plastik rinfurzat bil-fibra tal-karbonju. Huwa ppjanat li jiġu manifatturi ż-żewġ mudelli ġodda li ġejjin: il-mudell "i3", imsejjaħ ukoll Vettura Mega City (minn hawn 'il quddiem "i3" jew "MCV"), u l-mudell ta' karozza sportiva lussuża "i8". Skont il-benefiċjarju, dawn jirrappreżentaw prodotti kompletament innovattivi li ma ġewx manifatturati fil-passat u ser jiġu mmuntati fl-impjant ta' Leipzig. Il-magni u l-batteriji kemm għall-i3 u għall-i8 ser jiġu prodotti fl-impjant ta' Landshut tal-Grupp BMW, filwaqt li l-prodotti intermedji għall-karozzerija tal-fibra tal-karbonju kemm tal-mudell i3 u tal-mudell i8 ser jiġu prodotti fl-impjant ta' Wackersdorf tal-istess grupp (u minn hemm parti minnhom jiġu konsenjati lejn Leipzig u parti minnhom lejn Landshut fejn dawn il-prodotti intermedjarji ser ikomplu jinħadmu).

(17) Il-bażi tal-mudell tal-MCV (i3) huwa karozza purament elettrika mingħajr magna bil-kombustjoni, misjuqa bl-elettriku li jinħażen f'batterija, hekk imsejħa BEV ([9]) (Vettura tal-Elettriku bil-Batterija). Il-karozzerija hija magħmula minn materjal tal-plastik rinfurzat bil-fibra tal-karbonju; u bħala riżultat, il-piż tal-karozza ma jaqbiżx il-1,3t għal tul ta' bejn 3,95 u 4,05 m. Il-karozza hija maħsuba għall-użu urban, bi lħuq sa 150 km mingħajr l-iċċarġjar mill-ġdid tal-batterija u b'veloċità sa 140 km/h. Il-kapaċità ta' produzzjoni notifikata tal-i3 tal-impjant ta' Leipzig hija ta' [10 000–50 000] vettura fis-sena.

(18) Il-mudell tal-karozza sportiva "i8" huwa karozza ibrida rikarikabbli (*plug-in*), PHEV (Vettura Elettrika Rikarikabbli) ([10]), li tibbenefika mill-vantaġġi tal-karozzerija tal-plastik rinfurzat b'fibra tal-karbonju ħafifa u kunċett aerodinamiku innovattiv. Minbarra l-magna elettrika, ser ikun fiha magna żgħira bil-kombustjoni b'3-ċilindri li ser tnaqqas l-iżvantaġġi ta' vettura kompletament elettrika, f'sitwazzjonijiet fejn dan ikun meħtieġ: jiġifieri (1) meta d-distanza tkun itwal minn dik li tkun tista' tkopri batterija li ma tistax tiġi rriċarġjata u, (2) meta l-veloċità mixtieqa għall-karozzi sportivi tkun ogħla minn dik li tinkiseb bil-magna elettrika. It-tul tal-karozza għandu jkun ta' madwar 4,6 m għal piż ta' anqas minn 1,5 t. Il-veloċità massima tal-mudell "i8" hija ta' 250 km/h. Il-produzzjoni ta' dan il-mudell hija inkluża fit-total ta' [10 000–50 000] karozza elettrika li ser jiġu prodotti f'Leipzig. Se jiġi manifatturat fuq l-istess linji ta' produzzjoni bħall-mudell MCV "i3" (il-magna bil-kombustjoni tiegħu ser tiġi manifatturata fl-impjant tal-Grupp BMW f'Hams Hall, fir-Renju Unit).

(19) Fid-data tad-deċiżjoni tal-ftuħ, kien ippjanat li ż-żewġ mudelli jiġu introdotti fis-suq fl-aħħar tal-2013. Ix-xogħlijiet fuq l-investiment għall-mudell i3 bdew f'Diċembru 2009 u l-investiment tlesta fl-2013. Ix-xogħlijiet fuq l-investiment għall-mudell i8 bdew f'April 2011 u għandhom jitlestew aktar tard fl-2014.

2.5. **L-ispejjeż eliġibbli, l-ammont tal-għajnuna u l-intensità tal-għajnuna notifikati**

(20) In-nefqa eliġibbli notifikata tal-investiment, kif stabbilita fid-deċiżjoni tal-ftuħ, tammonta għal EUR 392 miljun f'valur nominali (EUR 368,32 miljun f'valur skontat ([11])). It-tabella hawn taħt tistabbilixxi t-tqassim tan-nefqa eliġibbli ppjanata f'termini nominali tul il-perjodu ta' implimentazzjoni ta' investiment.

([9]) "Vetturi elettriċi ma għandhomx sistemi doppji tal-motopropulsjoni mekkaniċi u elettriċi. 100 % tal-propulsjoni tagħhom tiġi minn mutur elettriku, enerġizzat mill-elettriku maħżun f'batteriji." (Sors: Deutsche Bank: Karozzi Elettriċi: Għandhom jiġu inklużi Batteriji li jiġu pplaggjati, id-9 ta' Ġunju 2008, p. 10).

([10]) Ibridi rikarikabbli għandhom kemm magna konvenzjonali bil-kombustjoni u magna elettrika. Jistgħu jiġu ċċarġjati permezz ta' plagg tad-dawl u jistgħu jaħdmu indipendentement mill-magna bil-kombustjoni għal distanza limitata (Sors: Impatti ta' Vetturi Elettriċi – Riżultat 1 – Ħarsa ġenerali lejn il-Vetturi Elettriċi fis-suq u li qegħdin jiġu żviluppati" Rapport Delft, April 2011, p. 30 http://www.cedelft.eu/publicatie/impactof electric vehicles/1153.

([11]) Skont id-dispożizzjonijiet għal għajnuna notifikata individwalment tar-RAG, il-valur nominali kienet skontat għas-sena ta' notifika (2010). Il-valuri kollha huma skontati għal din is-sena. F'konformità mal-leġiżlazzjoni applikabbli, ir-rata tal-imgħax użata għal finijiet ta' skontar hija ta' 2,24 % – ir-rata bażi ta' 1,24 % applikabbli fiż-żmien tal-għoti (l-1 ta' Jannar 2010) flimkien ma' 100 punt bażi. Ara http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html

Tabella 3

Tqassim tal-ispejjeż eliġibbli ppjanati (f'miljuni ta' EUR — valur nominali)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Bini	1	2	86	40	1	1	**131**
Impjant/Makkinarju	2	3	34	163	53	6	**261**
Total	**3**	**5**	**120**	**203**	**54**	**7**	**392**

(21) Kif ġie notifikat, u stabbilit fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Ġermanja kienet beħsiebha tappoġġja l-investiment billi tagħti għajnuna għan-nefqa eliġibbli pjanata għall-perjodu bejn l-2009 u l-2014 fil-forma ta' allowance fiskali sa total ta' EUR 49,0 miljun, li tikkorrispondi għal intensità ta' għajnuna ta' 12,5 %.

(22) Fil-5 ta' Awwissu 2013, il-Ġermanja emendat in-notifika u indikat li skont il-bażi legali nazzjonali ("Investitionszulagengesetz 2010") l-ispejjeż biss li jkunu nġarrbu sal-31 ta' Diċembru 2013 ser ikunu eliġibbli għall-għajnuna. Għalhekk, l-ammont massimu ta' għajnuna tnaqqas għal EUR 48,125 miljun (EUR 45 257 273 f'valur skontat), u l-intensità tal-għajnuna tinżel għal 12,29 %.

(23) Il-benefiċjarju ser ikun intitolat li jnaqqas l-allowance għall-investiment is-sena wara li jkunu ġġarrbu l-ispejjeż. Bħala riżultat ta' dan, it-tnaqqis tal-allowance ser isir skont l-iskeda li ġejja:

Tabella 4

Skeda għall-implimentazzjoni tal-għajnuna prevista fil-forma ta' allowance fiskali (f'miljuni ta' EUR f'valur nominali)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	**Total**
Allowance għall-investiment	**0,375**	**0,625**	**15**	**25,375**	**6,750**	**0,0**	**48,125**

2.6. Finanzjament tal-investiment

(24) L-awtoritajiet Ġermaniżi jikkonfermaw li l-kontribuzzjoni propja tal-benefiċjarju għall-investiment, li hija ħielsa minn kwalunkwe appoġġ pubbliku, taqbeż il-25 fil-mija tal-ispejjeż eliġibbli. Il-Bank Ewropew tal-Investiment u l-Bank Kreditanstalt fuer Wiederaufbau (KfW) taw self lill-benefiċjarju għall-proġett. Is-self tal-BEI jammonta għal EUR […] miljun, u s-self tal-KfW jammonta għal EUR[…] miljun ([12]). Il-Ġermanja assigurat lill-Kummissjoni li ż-żewġ selfiet kienu ngħataw b'kundizzjonijiet tas-suq.

2.7. Effett ta' inċentiv

(25) Il-bażi legali nazzjonali toħloq intitolament legali awtomatiku (fejn rilevanti, soġġett għall-approvazzjoni tal-Kummissjoni) għall-għajnuna jekk ikun hemm konformità mal-kundizzjonijiet tal-liġi. Għal din l-għajnuna fiskali awtomatika m'hemmx il-ħtieġa għal deċiżjoni ta' għoti diskrezzjonali jew konferma ta' eliġibbiltà.

([12]) Porzjon biss ta' dan is-self ikopri spejjeż relatati mal-investiment f'MCV.

2.8. Żamma tal-investiment

(26) L-awtoritajiet Ġermaniżi kkonfermaw li l-proġett ta' investiment irid jinżamm fir-reġjun megħjun inkwistjoni għal perjodu minimu ta' ħames snin mid-data tat-tlestija tiegħu.

2.9. Dispożizzjonijiet ġenerali

(27) L-awtoritajiet Ġermaniżi impenjaw ruħhom li jippreżentaw lill-Kummissjoni:

— kopja tal-atti rilevanti li jittrattaw din il-miżura ta' għajnuna, fi żmien xahrejn mill-għoti tal-għajnuna;

— rapport finali dettaljat, ibbażat fuq l-iskeda ta' ħlas notifikata, fi żmien sitt xhur wara l-ħlas tal-aħħar parti tal-għajnuna.

3. DUBJI U RAĠUNIJIET GĦAT-TNEDIJA TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

(28) Fid-deċiżjoni tagħha li tibda l-investigazzjoni formali skont l-Artikolu 108(2) tat-TFUE, il-Kummissjoni nnotat li l-proġett ta' għajnuna jirrispetta l-kriterji standard ta' kompatibbiltà skont ir-RAG, u li l-ammont propost u l-intensità tal-għajnuna ma jaqbżux il-massimu permissibbli. Madankollu, fl-applikazzjoni tad-dispożizzjonijiet tal-paragrafu 68 (a) tar-RAG, ma setgħetx tikkonferma l-kompatibbiltà tal-għajnuna mas-suq intern fl-eżami preliminari.

(29) Il-paragrafu 68(a) tar-RAG jitlob li fejn is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju fis-suq tal-prodott u ġeografiku rilevanti jaqbeż il-25 % qabel jew wara l-investiment, il-Kummissjoni tiftaħ investigazzjoni formali u tipproċedi għal valutazzjoni fil-fond tal-effett ta' inċentiv, tal-proporzjonalità, kif ukoll tal-effetti pożittivi u negattivi tal-għajnuna.

(30) Għalkemm il-Ġermanja argumentat li l-investimenti li saru minn BMW AG f'Leipzig joħolqu suq ġid tal-prodott fis-sens tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG ([13]), il-Kummissjoni ma qablitx ma' dik l-opinjoni ([14]). Għalhekk il-Kummissjoni ddeċidiet li twettaq it-testijiet preskritti fil-paragrafu 68(a) u (b) tar-RAG. Sabiex tagħmel dan, il-Kummissjoni l-ewwel kellha tistabbilixxi l-prodott(i) konċernat(i) mill-investiment u d-definizzjonijiet xierqa tas-suq tal-prodott u ġeografiku.

(31) Peress li dan kien l-ewwel każ ta' għajnuna reġjonali notifikata għal investiment f'vetturi elettriċi tal-passiġġieri (BEV/PHEV), fil-fażi ta' eżami preliminari l-Kummissjoni ltaqgħet ma' diffikultajiet serji biex tiddetermina s-swieq tal-prodott u ġeografiċi rilevanti.

(32) B'mod partikolari, il-Kummissjoni ma kinitx f'pożizzjoni li tieħu pożizzjoni definita dwar il-kwistjoni ta' jekk is-suq għall-karozzi elettriċi jikkostitwixxix suq indipendenti tal-prodotti, jew jekk jagħmilx parti mis-suq ġenerali tal-karozzi tal-passiġġieri mingħajr distinzjoni ta' propulsjoni. Informazzjoni dwar is-suq ipprovduta mill-Ġermanja indikat li fl-2015, 1 % tal-karozzi kollha fiż-ŻEE ser ikunu elettriċi ([15]). Il-Ġermanja użat din il-figura biex tindika l-għadd ta' karozzi reġistrati ġodda fis-segmenti tradizzjonali tas-suq tal-karozzi konvenzjonali.

([13]) Skont in-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG, jekk l-Istat Membru juri li l-benefiċjarju tal-għajnuna joħloq suq ġdid tal-prodott, ma jkollhomx għalfejn isiru t-testijiet preskritti fil-paragrafu 68(a) u (b), u l għajnuna tiġi awtorizzata skont l-iskala fil-paragrafu 67.

([14]) Il-Kummissjoni aċċettat li l-mudelli tal-karozzi elettriċi jippreżentaw tali grad ta' innovazzjoni li joħolqu prodott ġdid li ma jistax jitqabbel ma' karozzi li ġew manifatturati fil-passat, b'mod partikolari minħabba li jużaw karozzerija tal-plastik rinfurzat bil-fibra tal-karbonju. Madankollu, il-Kummissjoni nnotat li ma jidhirx li BMW hija l-ewwel, jew l-uniku manifattur ta' dan it-tip ta' vetturi.

([15]) Sors: Deutsche Bank: Karozzi Elettriċi: Iridu jiġu inklużi Batteriji li jiġu Pplaggjati, 9 ta' Ġunju 2008. http://electricdrive.org/index.php?ht=a/GetDocumentAction/id/27929

(33) Il-Kummissjoni ltaqgħet ukoll ma' diffikultajiet biex tassenja l-karozzi elettriċi lil segmenti individwali tas-suq tal-karozzi tal-passiġġieri li ġew żviluppati fil-passat għal karozzi b'magna bil-kombustjoni. Il-kriterji ewlenin ta' assenjazzjoni għas-segmentazzjoni huma t-tul u l-prezz ta' karozza. Jidher li ħafna vetturi elettriċi jappartjenu għas-segmenti iżgħar f'termini ta' tul, iżda għal segmenti ogħla jekk jiġu klassifikati skont il-prezz tagħhom.

(34) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni lanqas ma setgħet tikkonkludi li kien xieraq li l-mudelli tal-karozzi elettriċi inkwistjoni jiġu assenjati għal segmenti speċifiċi tas-suq tal-karozzi konvenzjonali tal-passiġġieri, bħas-segment Ċ jew D skont il-klassifikazzjoni tal-karozzi tal-IHS Global Insight ([16]), is-segment magħqud Ċ u D tal-karozzi konvenzjonali, jew għal segment magħqud Ċ u D tal-"karozzi elettriċi".

(35) Barra minn hekk, fil-fażi ta' eżami preliminari l-Kummissjoni ma setgħetx tikkonkludi b'mod definit li s-suq rilevanti għall-karozzi elettriċi kienx dak globali jew għall-inqas usa' miż-ŻEE.

(36) Peress li l-Kummissjoni ma kinitx f'pożizzjoni li tieħu pożizzjoni finali dwar id-determinazzjoni tas-suq tal-prodott u ġeografiku rilevanti, wettqet it-test tas-sehem tas-suq fis-swieq plawsibbli kollha. L-informazzjoni dwar is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju kienet ibbażata fuq data li ngħabret u ġiet ippreżentata mill-Ġermanja, billi użat is-sehem ta' 1 % tal-karozzi elettriċi fis-segmenti tas-suq tal-karozzi konvenzjonali (ara l-premessa 32 ta' hawn fuq) (li fl-2015 jammonta għal total ta' 150 elf karozza purament elettriċi fiż-ŻEE), kif previst mill-istudju tad-Deutsche Bank ([17]). Il-Kummissjoni kkonkludiet li s-sehem tas-suq tal-benefiċjarju kien ser jaqbeż il-25 % fiż-ŻEE "suq tal-karozzi elettriċi" li ġie kkalkulat billi ġiet applikata l-istima ta' 1 % tad-Deutsche Bank tal-proporzjon tal-bejgħ ta' karozzi elettriċi/bejgħ ta' karozzi konvenzjonali għas-segmenti differenti tal-karozzi konvenzjonali. Skont dan il-metodu, is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju fiż-ŻEE kien ser jaqbeż il-25 % fis-segment B, Ċ, D u E+F fl-2015 ([18]), u kien ser jaqbeż ukoll il-25 % tas-suq dinji fis-segment D u E+F ([19]).

(37) Għalhekk, fil-fażi ta' eżami preliminari l-Kummissjoni ma setgħetx teskludi li l-ishma tas-suq tal-benefiċjarju ma jaqbżux, għall-inqas f'ċerti swieq ta' prodotti konċepibbli fiż-ŻEE (u f'ċerti segmenti tas-suq rilevanti fil-livell dinji), il-limitu stabbilit fil-paragrafu 68(a) tar-RAG. Għalhekk, fetħet il-proċedura ta' investigazzjoni formali skont l-Artikolu 108(2) tat-TFUE.

(38) Kif intqal fid-deċiżjoni tal-ftuħ ([20]), fil-każ li l-kummenti riċevuti fil-kuntest tal-investigazzjoni formali ma jippermettux lill-Kummissjoni li tikkonkludi mingħajr ebda dubju li jew l-għajnuna tista' tiġi eżentata mill-applikazzjoni tat-testijiet preskritti fil-paragrafu 68 tar-RAG skont in-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG, jew li l-limitu fil-paragrafu 68(a) ma jkunx inqabeż, għandha twettaq valutazzjoni fil-fond tal-proġett ta' investiment abbażi tal-Komunikazzjoni tagħha dwar il-kriterji għal valutazzjoni fil-fond ta' għajnuna reġjonali għal proġetti kbar ta' investiment (minn hawn 'il quddiem "IDAC") ([21]).

([16]) Hemm għadd ta' fornituri ta' servizz li janalizzaw is-suq tal-karozzi. Fost dawk l-aktar magħrufin hemm ISH Global Insight u POLK. Normalment l-Istati Membri u l-benefiċjarji jipprovdu informazzjoni bbażata fuq segmentazzjoni minn waħda minn dawn il-konsulenzi. ISH Global Insight tipproponi segmentazzjoni dejqa tal-karozzi tal-passiġġieri (27 segment). Mill-iżgħar segmenti għall-akbar, il-medja tal-prezz, tad-daqs u tal-prestazzjoni tal-magna tal-karozzi tal-passiġġieri tiżdied gradwalment.

([17]) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ (premessa 84) il-Kummissjoni esprimiet l-opinjoni tagħha li s-sehem ta' 1 % ta' karozzi elettriċi fis-suq globali jista' jkun wisq konservattiv, iżda indikat li l-Ġermanja ma setgħetx tipprovdi stimi indipendenti oħra.

([18]) Il-benefiċjarju indika li […] mill-produzzjoni totali ta' [10 000–50 000] hija prevista għall-konsum fiż-ŻEE u l-bqija hija mistennija li tinbiegħ barra miż-ŻEE. Dan hija l-figura li ntużat għall-kalkolu tas-sehem tas-suq tal-benefiċjarju fiż-ŻEE, skont liema fis-segment B (karozzi elettriċi) kien ta' [> 25 %] ([…] diviż b'[…]), fis-segment Ċ [> 25 %] ta' ([…] diviż b'[…]), għas-segment D [> 25 %] ta' ([…] diviż b'[…]) u għas-segment E+F ta' [> 25 %]; Ara l-premessi 84–87 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.

([19]) Ta' [> 25 %] fis-segment D u ta' [> 25 %] fis-segment E+F fl-2015.

([20]) Premessa 103 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.

([21]) Komunikazzjoni mill-Kummissjoni rigward il-kriterji għal valutazzjoni fil-fond tal-għajnuna reġjonali għal proġetti kbar ta' investiment (ĠU C 223, 16.9.2009, p. 3).

4. KUMMENTI MINN PARTIJIET INTERESSATI

(39) Il-Kummissjoni rċeviet biss kummenti mill-Ġermanja.

4.1. Kummenti mill-Ġermanja

(40) Il-Ġermanja ssostni l-argument li l-karozzi elettriċi jagħmlu parti mis-suq tal-karozzi konvenzjonali. F'dak is-suq, is-sehem tas-suq tal-Grupp BMW għal kwalunkwe segmentazzjoni tas-suq tal-prodott huwa taħt il-limitu ta' 25 %, kemm fil-livell globali u fis-suq taż-ŻEE.

(41) Madankollu, il-Ġermanja targumenta wkoll li jekk il-Kummissjoni kellha tqis li l-karozzi elettriċi jikkostitwixxu suq separat tal-prodotti mill-karozzi konvenzjonali, allura għandha tiġi applikata n-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG.

(42) Skont il-Ġermanja, anki jekk il-Kummissjoni ma setgħetx taqbel mal-applikazzjoni tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG u tqis li s-suq tal-karozzi elettriċi jikkostitwixxi suq separat tal-prodotti, l-għajnuna għandha tiġi approvata mingħajr valutazzjoni fil-fond, peress li s-sehem tas-suq tal-benefiċjarju f'dan is-suq (mhux segmentat tal-karozzi elettriċi) huwa taħt il-25 % u d-deċiżjoni tal-ftuħ ma kinitx esprimiet dubji dwar il-kriterji standard ta' kompatibbiltà tar-RAG. Minflok, il-Kummissjoni għandha tapplika l-IDAC b'mod flessibbli.

4.1.1. *Definizzjoni tas-suq u l-ishma tas-suq*

Is-suq rilevanti huwa s-suq globali tal-karozzi konvenzjonali

(43) Il-Ġermanja targumenta li s-suq tal-prodott rilevanti għandu jiġi definit bħala s-suq tal-karozzi konvenzjonali u s-suq ġeografiku rilevanti bħala s-suq globali dinji. Hekk kif il-karozzi ibridi diġà jagħmlu llum, fil-futur il-karozzi elettriċi ser jikkompetu mal-karozzi konvenzjonali, u l-konsumaturi ser iqisu l-karozzi elettriċi u konvenzjonali bħala prodotti sostitwibbli.

(44) Minkejja differenzi magħrufa fil-firxa bejn il-mudell i3 u karozzi konvenzjonali komparabbli (l-i3 irid jiġi ċċarġjat ħafna qabel jiżvojtjaw it-tankijiet tal-fjuwil), kemm l-i3 u l-karozzi konvenzjonali komparabbli jaqdu l-istess funzjoni, peress li għandhom l-istess spazju għall-passiġġieri u jilħqu l-istess veloċità. Is-sostitwibbiltà min-naħa tad-domanda hija tabilħaqq aktar b'saħħitha għall-mudell i8, li jikseb l-istess firxa bħall-karozzi konvenzjonali jew ibridi. Id-differenza fil-prezz bejn il-karozzi elettriċi u konvenzjonali tista' titnaqqas permezz ta' sussidji għax-xerrej.

(45) Skont il-Ġermanja, il-klijenti ma jagħmlux distinzjoni bejn karozzi ibridi, elettriċi jew konvenzjonali minħabba li huma konxji mill-konsegwenzi ambjentali tal-produzzjoni tal-elettriku li jintuża għall-propulsjoni ta' karozzi elettriċi u minħabba li għandhom aspettattivi uniformi dwar l-istandards ta' ħarsien tal-ambjent u parametri oħra għal kull tip ta' karozza.

(46) Is-suq ġeografiku rilevanti għall-karozzi elettriċi huwa s-suq dinji, peress li l-flussi kummerċjali huma mistennija li jiżviluppaw fid-direzzjonijiet kollha. Iċ-Ċina, il-Ġappun u l-Istati Uniti (kif ukoll xi pajjiżi tal-UE) li jissussidjaw l-użu ta' karozzi elettriċi u parzjalment japplikaw kwoti mandatorji għas-sehem ta' karozzi alternattivi fis-suq globali tal-karozzi, jirrappreżentaw porzjon sinifikanti tas-suq dinji. Barra minn hekk, il-kundizzjonijiet qafas għall-kummerċ dinji fil-karozzi elettriċi huma l-istess jew aktar favorevoli minn dawk applikati għal karozzi konvenzjonali.

(47) Anke kieku s-suq ġeografiku kien is-suq taż-ŻEE (għall-karozzi konvenzjonali), is-sehem tas-suq ta' BWM AG ma jilħaqx il-limitu ta' 25 % kemm qabel jew wara l-investiment kif ġie rikonoxxut fil-premessa 88 ([22]) tad-deċiżjoni tal-ftuħ.

Applikabbiltà tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna

(48) Il-Ġermanja tqis li jekk il-Kummissjoni kellha tiddeċiedi li tiddefinixxi l-karozzi elettriċi bħala suq separat tal-prodotti, għandha tiġi applikata n-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG.

(49) Il-Ġermanja taċċetta li minkejja l-bini innovattiv tal-karozzerija li tiddistingwi l-mudelli i3/i8 minn prodotti f'kompetizzjoni, il-benefiċjarju la huwa l-ewwel, u lanqas l-uniku produttur ta' vetturi elettriċi. Taqbel ukoll li diġà jeżistu xi produtturi li jimmanifatturaw vetturi elettriċi u li sal-2013/2014 ser ikun hemm oħrajn li jidħlu fis-suq tal-karozzi elettriċi.

(50) Madankollu, il-Ġermanja tissuġġerixxi li, għalhekk, anke jekk in-nota 65 f'qiegħ il-paġna ma tapplikax direttament għall-każ preżenti, minħabba l-filosofija u r-raġunament wara l-eżistenza ta' din in-nota f'qiegħ il-paġna, tista' tiġi applikata b'analoġija.

(51) Skont il-Ġermanja, ir-raġunament li wassal għall-introduzzjoni tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna fir-RAG huwa li l-ishma tas-suq inizjalment sinifikanti ta' innovaturi u d-distorsjoni tal-kompetizzjoni fuq perjodu qasir b'riżultat ta' dan huma anqas mill-vantaġġi li innovazzjoni vera tipprovdi għall-kompetittività u għall-kundizzjonijiet kompetittivi fis-suq rilevanti. L-applikazzjoni tat-testijiet preskritti fil-paragrafu 68 tar-RAG tassumi l-eżistenza ta' suq. Swieq ġodda ma jistgħux jissodisfaw din il-kundizzjoni; valutazzjoni fil-fond fl-applikazzjoni tal-paragrafu 68 tippenalizza lill-innovatur u twaqqaf il-ħolqien ta' suq li jiffunzjona.

(52) Il-Ġermanja tqis li s-sehem tas-suq u l-kapaċità inizjali statistikament għoljin li jinħolqu minn innovatur bikri f'suq fejn ikun hemm biss għadd żgħir ta' mudelli offruti u fejn il-produzzjoni serjali tkun għadha kemm bdiet reċentement ma jippermettux l-applikazzjoni b'mod sinifikanti tat-testijiet tal-paragrafu 68. Skont il-Ġermanja, l-investiment inkwistjoni la jwassal għall-ħolqien ta' pożizzjoni dominanti fis-suq, u lanqas ma jwassal għall-ħolqien ta' kapaċitajiet żejda f'suq li sejjer lura.

(53) Fi ftit kliem, dan il-każ jippreżenta s-sitwazzjoni eżattali l-applikazzjoni diretta tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna għandha l-intenzjoni li tindirizza. Għalhekk, il-Ġermanja tikkonkludi li t-testijiet tal-paragrafu 68 ma għandhomx isiru u li l-għajnuna għandha tiġi approvata mingħajr valutazzjoni fil-fond.

Is-sehem tas-suq huwa taħt il-25 % anke fis-suq tal-karozzi elettriċi (kemm globali u taż-ŻEE)

(54) Il-Ġermanja targumenta li anki kieku l-Kummissjoni kellha ssib li (1) il-karozzi elettriċi ma jagħmlux parti mis-suq tal-karozzi konvenzjonali u (2) in-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG mhijiex applikabbli, is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju fis-suq tal-karozzi elettriċi (kemm jekk ikompli jiġi segmentat jew le) huwa taħt il-25 %.

(55) Il-Ġermanja tgħid li għalkemm fid-dawl tad-differenzi fil-prezzijiet u t-tulijiet tal-karozzi huwa diffiċli li s-segmentazzjoni tradizzjonali tas-suq tal-karozzi konvenzjonali tiġi applikata għas-suq tal-karozzi elettriċi, dan huwa l-mod kif jiġu stabbiliti l-previżjonijiet tal-ishma tas-suq tal-karozzi elettriċi. Din hija r-raġuni għaliex il-Ġermanja ppruvat tassenja l-mudell i3 għas-segment Ċ u D magħqud, peress li l-prezz tal-karozza jpoġġiha fis-segment D u t-tul tagħha f'Ċ. Wieħed għandu wkoll iżomm f'moħħu li l-klijenti ta' karozzi elettriċi ġejjin mis-segmenti kollha tas-suq tal-karozzi konvenzjonali, għalhekk ma tagħmilx sens li tiġi applikata segmentazzjoni stretta tas-suq tal-karozzi elettriċi.

(56) Il-Ġermanja tqis li huwa ferm probabbli li s-suq tal-karozzi elettriċi ser jiżviluppa b'mod dinamiku kemm fiż-ŻEE kif ukoll globalment: il-proporzjon ta' karozzi elettriċi fis-suq globali tal-karozzi, kif ukoll l-għadd ta' produtturi ser jiżdied b'mod qawwi f'temp ta' ftit snin. Anki jekk il-benefiċjarju kellu jilħaq sehem tas-suq li jaqbeż il-25 % f'xi segmenti ta' karozzi elettriċi, dan ma jkunx xenarju realistiku, jew ikun sempliċiment "stampa".

([22]) Il-premessa 88 tad-deċiżjoni tal-ftuħ tgħid li huwa biss is-suq tal-karozzi konvenzjonali, fejn is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju huwa taħt il-livell ta' 25 % kemm fil-livell taż-ŻEE kif ukoll fil-livell globali.

(57) Il-Ġermanja tipproponi li r-raġunament wara n-nota 65 f'qiegħ il-paġna għandu jiġi segwit ukoll fir-rigward ta' dan l-aspett u li t-testijiet preskritti fil-paragrafu 68 tar-RAG ma għandhomx jiġu applikati: Is-sehem tas-suq għoli u tranżitorju ta' innovatur għandu jitqies fid-dawl tal-iżvilupp dinamiku tas-suq, inkluż il-probabbiltà ta' entrati ġodda fis-suq. Perspettiva differenti tfixkel l-innovazzjoni u timmina l-kompetizzjoni u l-kompetittività. Għalhekk, il-Ġermanja tipproponi li sitwazzjoni fejn fis-suq tal-karozzi elettriċi s-sehem tas-suq ta' 25 % jinqabeż għal perjodu tranżitorju, li, bħala tali, diġà huwa mhuwiex realistiku, ma għandhiex titqies bħala fattur li jindika li jkun inqabeż il-limitu tas-sehem tas-suq ta' 25 % fil-paragrafu 68(a) tar-RAG.

(58) Fir-rigward l-affidabbiltà tad-data dwar l-ishma tas-suq, il-Ġermanja tenfasizza li ma ġiet stabbilita ebda segmentazzjoni separata tas-suq tal-karozzi elettriċi u li l-unika stima tal-figuri tas-suq li teżisti għall-2015 hija l-istudju ta' Deutsche Bank li jmur lura għall-2008. F'dan l-istudju kien stmat li fl-2015 il-parti tal-karozzi elettriċi fis-suq globali tal-karozzi ser tkun ta' 1 %; il-Ġermanja użat din il-figura għall-istima tagħha tas-sehem tas-suq tal-benefiċjarju dwar is-segment magħqud Ċ-D tal-karozzi elettriċi. Il-Ġermanja tassumi wkoll li probabbilment il-biċċa l-kbira tal-karozzi elettriċi ser jiġu offruti fis-segmenti A sa Ċ, u li għalhekk il-proporzjon tal-karozzi elettriċi fis-segment globali tal-karozzi A sa Ċ ser ikun ogħla (jiġifieri ta' madwar 2,5 % – għalkemm dan ma setax jiġi sostnut minn studji indipendenti). Dan waħdu juri li l-istima tal-Kummissjoni tas-sehem tas-suq tal-Grupp BMW hija għolja wisq u mhijiex plawsibbli. Barra minn hekk, tinnota li konsulenzi bħal Deutsche Bank u Boston Consulting Group ibassru li sal-2020 il-proporzjon ta' karozzi elettriċi fis-suq globali tal-karozzi ser jilħaq it-3 %, li għal darb'oħra ser iwassal għal tnaqqis fis-sehem tas-suq tal-Grupp BMW. Fl-aħħar nett, il-Ġermanja targumenta li fil-każ li tiġi stabbilita sistema ta' segmentazzjoni tal-karozzi elettriċi li talloka mudelli b'mod ċar għal segment, huwa mistenni li s-sehem tas-suq tal-Grupp BMW f'suq saturat ser isir komparabbli mas-sehem tas-suq eżistenti tiegħu fis-suq tal-karozzi konvenzjonali, jiġifieri bejn [0–8 %] u [1–9 %].

(59) L-awtoritajiet Ġermaniżi jirreferu wkoll għal żewġ studji aktar reċenti, u jargumentaw li dawn juru li s-sehem tas-suq tal-benefiċjarju qatt mhu ser jaqbeż il-limitu tas-suq ta' 25 %, peress li jipprevedu għadd ħafna ogħla ta' karozzi fis-suq minn studji preċedenti. L-ewwel studju, intitolat "Pjan Direzzjonali Ewropew – L-Elettrifikazzjoni tat-Trasport bit-Triq (minn hawn 'il quddiem "l-istudju dwar il-Pjan Direzzjonali") ([23]), jindika li sal-2020, fl-UE jista' jkun hemm 5 miljun vettura elettrika (inklużi vetturi ibridi rikarikabbli), u abbażi tas-suppożizzjoni li jintlaħqu skoperti teknoloġiċi ewlenin, ċart tidher li tipprevedi madwar miljun karozza bħal dawn fl-2016. L-istudju l-ieħor minn April 2011, intitolat "Impatti ta' Vetturi Elettriċi – Riżultat 1 – Ħarsa ġenerali lejn il-Vetturi Elettriċi fis-suq u li qegħdin jiġu żviluppati", (minn hawn 'il quddiem "ir-rapport Delft"), kien tħejja għall-Kummissjoni dwar l-impatt ta' vetturi elettriċi fis-suq ([24]).

4.1.2. *L-applikazzjoni tal-IDAC*

(60) Dwar l-applikazzjoni tal-IDAC, il-Ġermanja tressaq l-argumenti li ġejjin:

(a) Peress li l-limiti tas-sehem tas-suq ma nqabżux, ma hemm l-ebda raġuni biex issir il-valutazzjoni fil-fond tal-miżura;

(b) F'investigazzjoni formali, il-fokus huwa esklussivament fuq l-eliminazzjoni ta' dubji serji dwar il-kompatibbiltà tal-miżura li jkunu qamu matul il-fażi preliminari, u mhux fuq il-valutazzjoni tal-kriterji ta' kompatibbiltà li jkunu diġà ġew eżaminati matul il-fażi preliminari u li f'dak l-istadju ma jkunu qajmu ebda dubji. Fid-deċiżjoni li tiftaħ l-investigazzjoni formali l-Kummissjoni ma kienet esprimiet l-ebda dubji dwar il-konformità tal-miżura mal-kriterji standard ta' kompatibbiltà tar-RAG, inkluż l-effett ta' inċentiv u l-proporzjonalità tagħha; l-investigazzjoni formali kienet infetħet biss għaliex il-Kummissjoni ma setgħetx teskludi b'mod konklussiv li kien inqabeż il-limitu tas-sehem tas-suq fil-paragrafu 68(a) tar-RAG;

([23]) "Pjan Direzzjonali Ewropew – L-Elettrifikazzjoni tat-Trasport bit-Triq, it-tieni edizzjoni, ta' Ġunju 2012 minn Emma Briec ta' Renault, Carolien Mazal ta' BOSCH, Gereon Meyer u Beate Müller ta' VDI/VDE Innovation + Technik GmbH, European Technology Platforms ERTRAC, EPoSS u SmartGrids u appoġġjat ukoll mill-Kummissjoni Ewropea permezz ta' Coordination Actions Capire abd ICT4FEV.

([24]) Impatti ta' Vetturi Elettriċi – Riżultat 1 – Ħarsa ġenerali lejn il-Vetturi Elettriċi fis-suq u li qegħdin jiġu żviluppati, rapport minn Delft, April 2011, pp. 13-16, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153

(c) Il-Kummissjoni għandha tadotta deċiżjoni “kondizzjonali” ([25]) li tawtorizza l-għajnuna – mingħajr valutazzjoni fil-fond – skont in-nota f'qiegħ il-paġna għall-paragrafu 56 tal-IDAC, bil-kundizzjoni li kull sena l-benefiċjarju jippreżenta data dwar l-iżvilupp tas-sehem tiegħu f'suq segmentat bil-mod tradizzjonali.

(d) Fid-dawl tal-effetti pożittivi importanti tal-għajnuna (teknoloġija ġdida, favur l-ambjent u innovazzjoni, il-ħolqien ta' volum sinifikanti ta' impjiegi), il-Kummissjoni għandha jew ma tapplikax l-IDAC, jew tal-inqas tqis ir-“rekwiżit ta' proporzjonalità”: il-paragrafu 9 tal-IDAC jgħid li l-valutazzjoni dettaljata ta' miżura għandha tkun proporzjonata mad-distorsjoni potenzjali li tista' tiġi kkawżata mill-għajnuna. Il-Ġermanja targumenta li ma tista' tkun mistennija ebda distorsjoni notevoli tal-kompetizzjoni. Il-benefiċjarju javvanza fuq il-kompetizzjoni billi jassumi rwol ta' pijunier permezz ta' investiment innovattiv u b'riskju għoli.

(e) Il-Ġermanja ssostni wkoll li s-sentenza tal-Qorti Ġenerali tal-10 ta' Lulju 2012 fil-Kawża T-304/08 ([26]) titlob lill-Kummissjoni li teżerċita d-diskrezzjoni wiesgħa tagħha skont it-Trattat tal-KE biex tivverifika jekk il-benefiċċji mistennija tal-għajnuna f'termini ta' żvilupp reġjonali jegħlbux id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-impatt tal-proġett issussidjat fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(f) Il-Ġermanja tirreferi għan-nota f'qiegħ il-paġna għall-paragrafu 56 tal-IDAC ([27]), u hija tal-fehma li l-awtorità tal-Kummissjoni biex ma tapprovax għajnuna abbażi tal-IDAC hija limitata għall-porzjon tal-ammont tal-għajnuna notifikata li jaqbeż il-limitu għal notifika.

4.1.3. *Valutazzjoni fil-fond tal-miżura*

4.1.3.1. Effetti pożittivi tal-għajnuna

(61) Il-Ġermanja tindika li l-istrateġija għal vetturi aktar nodfa u effiċjenti fl-enerġija hija parti mill-istrateġija Ewropa 2020. Il-White paper tal-Kummissjoni dwar Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport – Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti ([28]) tistabbilixxi l-objettiv biex sal-2030 is-sehem tal-karozzi konvenzjonali fis-suq globali tal-karozzi jitnaqqas b'50 %, u biex sal-2050 dawn jiġu kompletament eliminati fiċ-ċentri tal-bliet.

(62) Il-Ġermanja tikkontribwixxi għal dawn l-objettivi: l-għan tagħha huwa li sal-2020 tpoġġi miljun vettura elettrika fit-toroq, u saħansitra 100 000 vettura bħal dawn sal-2014. Il-Ġermanja trid issir suq ewlieni għall-mobilità elettrika. Peress li dawn il-miri għadhom ma ntlaħqux, hemm il-ħtieġa ta' aktar sforzi. L-investiment inkwistjoni jikkontribwixxi għall-kisba ta' dawn l-objettivi Ewropej u Ġermaniżi.

(63) Il-proġett ta' investiment jippromwovi wkoll l-objettivi tar-rakkomandazzjonijiet proposti f'rapport tal-Grupp ta' Esperti ta' Livell Għoli dwar Teknoloġiji Abilitanti Ewlenin (HLG KET) li jenfasizza r-riskju li l-Ewropa tista' taqa' lura fil-kompetizzjoni internazzjonali dwar il-lokazzjoni, b'mod partikolari fid-dawl tal-kapaċità insuffiċjenti tagħha li “tittrasforma” għarfien teknoloġiku fi prodotti kummerċjabbli.

([25]) “Il-Kummissjoni tista' tiddeċiedi li tapprova, tikkundizzjona jew tipprojbixxi l-għajnuna. Jekk tadotta deċiżjoni kondizzjonali skont l-Artikolu 7(4) tar-[Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1)], tista' tehmeż kundizzjonijiet biex tillimita d-distorsjoni potenzjali tal-kompetizzjoni u tiġi żgurata l-proporzjonalità. B'mod partikolari tista' tnaqqas l-ammont ta' għajnuna notifikata jew l-intensità tal-għajnuna għal livell li jitqies proporzjonali u għalhekk kompatibbli mas-suq komuni.”

([26]) Sentenza tal-10 ta' Lulju 2012 tal-kawża T-304/08, Smurfit Kappa vs Il-Kummissjoni, paragrafu 91.

([27]) Din in-nota f'qiegħ il-paġna taqra: “Meta l-għajnuna tingħata abbażi ta' skema eżistenti ta' għajnuna reġjonali, madankollu għandu jiġi nnotat li l-Istat Membru jżomm il-possibbiltà li jagħti din l-għajnuna sal-livell li jikkorrispondi mal-ammont massimu permissibbli li investiment b'nefqa eliġibbli ta' EUR 100 miljun jista' jirċievi skont ir-regoli applikabbli.”

([28]) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/MT/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144

(64) It-"tiratura kbira" ta' karozza elettrika flimkien ma' karozzerija tal-fibra tal-karbonju, li s'issal-ebda manifattur ieħor tal-karozzi ma jagħmel, jistgħu jaċċelleraw il-bidla teknoloġika u jippromwovu l-kompetizzjoni fis-suq rilevanti.

(65) Il-Ġermanja tqis li l-proġett ta' investiment jikkontribwixxi biex l-Ewropa żżomm postha bħala mexxejja fit-tul fl-industrija tal-karozzi.

(66) Il-Ġermanja tkompli tgħid li l-proġett jikkontribwixxi għall-objettivi tal-programm operattiv tal-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali għas-Sassonja ([29]).

(67) L-istati federali ġodda tal-Ġermanja għad għandhom inqas impjanti tal-manifattura tal-karozzi minn dawk qodma. Appoġġ għal dan l-investiment għandu jnaqqas id-differenzi bejn l-istati federali qodma u dawk ġodda.

(68) Il-PDG per capita tas-Sassonja għadu taħt il-medji Ġermaniżi u tal-UE: ir-rata tal-qgħad xorta għadha ogħla mill-medja Ġermaniża. L-investiment joħloq 800 impjieg dirett ġdid.

(69) L-investiment iżid ukoll l-impjieg indirett fir-reġjun. Il-benefiċjarju qiegħed jippjana li jikkonkludi aktar kuntratti ma' fornituri mir-reġjun. Dan ser iwassal għall-ħolqien ta' impjiegi primarjament għall-ħaddiema bi kwalifiki għolja li huma impjegabbli fil-pożizzjonijiet tekniċi ġodda ta' katina tal-provvista ġdida u mibdula. It-tlestija b'suċċess tal-investiment huwa mistenni li jiġi segwit minn aktar investimenti tal-benefiċjarju fil-lokazzjoni ta' Leipzig.

(70) Il-produzzjoni l-ġdida ser twassal għat-taħriġ tal-ħaddiema f'oqsma ġodda, bħal tekniċi speċjalizzati fit-teknoloġija tal-plastik u tal-gomma relatata ma' materjal rinforzat bil-fibri. Peress li ser tiżdied id-domanda għal speċjalisti li kapaċi jaħdmu fl-industrija tal-karozzi elettriċi, is-Sassonja tista' tiżviluppa f'lokazzjoni attraenti għal din il-forza tax-xogħol speċjalizzata.

(71) L-investiment ser ikollu wkoll effetti pożittivi ta' raggruppament (jiġifieri jiġu attirati aktar investimenti fir-reġjun fl-industrija tal-karozzi). Il-benefiċjarju diġà huwa attiv f'ACOD ([30]), l-alleanza kluster tal-karozzi tal-Ġermanja tal-Lvant, li għażlet lir-reġjun ta' Leipzig bħala r-reġjun fejn għandha tiġi promossal-mobilità elettrika. F'termini ta' investiment speċifiku minn impriżi oħra li mhumiex relatati, il-Ġermanja rreferiet għal SB-Li-Motive, produttur tal-batterija tal-joni tal-litju li qiegħed jippjana li jinvesti fir-reġjun.

(72) Huwa probabbli li l-impriżi li mhumiex relatati mal-Grupp BMW ser jibbenefikaw minn tixrid ta' għarfien; barra minn hekk, il-benefiċjarju jipprevedi kooperazzjoni aktar mill-qrib mal-Università ta' Dresden, fejn jistgħu jiġu segwiti studji relatati mal-industrija tal-karozzi.

4.1.3.2. Adegwatezza tal-għajnuna

(73) Il-Ġermanja tirreferi għall-fatt li l-għajnuna mogħtija abbażi tal-"Investitionszulagengesetz" hija eżentata min-notifika taħt ir-Regolament għal Eżenzjoni Ġenerali Sħiħa ([31]) (minn hawn 'il quddiem "GBER") li waħedha din diġà turi l-adegwatezza tagħha.

(74) Il-Ġermanja tqis li l-għajnuna reġjonali hija strument xieraq biex jitnaqqsu l-iżvantaġġi ekonomiċi tar-reġjun. Miżuri alternattivi, bħal proġetti infrastrutturali, ma jiksbux riżultati paragunabbli, peress li r-reġjun diġà għandu infrastruttura ferm żviluppata, inkluż ajruport internazzjonali.

([29]) Ara: http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/2013_12_17_OP_EFRE_2007-2013_in_der_Fassung_des4._Aenderungsantrages_Stand_Genehmigung.pdf

([30]) Verein Automotive Cluster Ostdeutschland.

([31]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 800/2008 tas-6 ta' Awwissu 2008 li jiddikjara ċerti kategoriji ta' għajnuna bħala kompatibbli mas-suq komuni (Regolament għal Eżenzjoni Ġenerali Sħiħa) skont l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat) (ĠU L 214, 9.8.2008, p. 3).

(75) Pakkett ta' miżuri ġenerali ma kienx biżżejjed biex jintlaħqu l-miri ta' mobilità elettrika (100 000 karozza elettrika fl-użu sal-2014 u miljun karozza elettrika fl-użu sal-2020), stabbiliti kemm minn inizjattivi Ġermaniżi ([32]) u Ewropej.

4.1.3.3. Effett ta' inċentiv/Xenarju kontro-fattwali

(76) Il-Ġermanja tqis li l-effett ta' inċentiv tal-għajnuna ma jistax jiġi valutat esklużivament abbażi ta' analiżi tax-xenarju 1 jew tax-xenarju 2 ([33]), peress li l-investiment huwa proġett speċjali b'karattru ferm innovattiv, fejn kienet ġiet analizzata kemm ir-rata interna ta' redditu tal-proġett u kien sar tqabbil tal-vantaġġi/żvantaġġi ta' lokazzjonijiet possibbli (inkluż il-konsiderazzjoni ta' miżuri possibbli ta' għajnuna mill-istat). Għalhekk, il-Ġermanja ppreżentat informazzjoni għaż-żewġ xenarji.

Xenarju 1:

(77) F'analiżi tax-xenarju 1, l-Istat Membru jrid juri li l-għajnuna tipprovdi inċentiv għall-benefiċjarju biex jadotta deċiżjoni ta' investiment favur proġett li, mingħajr l-għajnuna, ma kienx ikun profittabbli għall-kumpanija fi kwalunkwe lokazzjoni.

(78) Il-Ġermanja ppreżentat informazzjoni, li tgħid li mingħajr l-għajnuna r-rata interna ta' redditu (IRR) tal-proġett hija ta' [0–8 %], u ta' [1–9 %] bl-għajnuna. Il-kalkoli sottostanti assumew ċiklu tal-ħajja ta' seba' snin, ma ħadux inkunsiderazzjoni l-ispejjeż tal-bidu, l-ispejjeż tal-ippjanar u l-ispejjeż tal-iżvilupp tal-proġett, u kienu bbażati fuq produzzjoni annwali ta' [40 000–120 000] karozza (il-volum minimu normal ta' produzzjoni applikat mill-benefiċjarju għal karozzi konvenzjonali żgħar u ta' daqs medju), minflok fuq l-[10 000–50 000] karozza ppjanati għal dan il-proġett. Din l-IRR hija sinifikament inqas mill-mira tipika tar-ROCE ([34]) ta' 26 % meħtieġa mill-benefiċjarju għal proġetti ta' karozzi konvenzjonali, u l-ispiża medja peżata tal-kapital (WACC) tiegħu ta' 12 %.

(79) Madankollu, il-benefiċjarju ddeċieda li jwettaq l-investiment. Minkejja l-profittabbiltà baxxa tiegħu, il-benefiċjarju qies li l-proġett jippermettilu li jiżgura l-pożizzjoni twila u qawwija tiegħu fil-kompetizzjoni internazzjonali għal żmien twil. Il-Ġermanja tenfasizza l-karattru tal-investiment bħala proġett pilota, u tirreferi għar-riskji kbar li jinvolvi li jirriżultaw mill-użu ta' fibri tal-karbonju bħala materja prima għall-karozzerija, it-teknoloġija mhux ittestjata tal-produzzjoni, l-iskala żgħira tal-produzzjoni, u l-inċertezzi tad-domanda.

Xenarju 2:

(80) Il-Ġermanja ppreżentat informazzjoni biex turi li l-għajnuna għandha effett ta' inċentiv biex iġġib il-proġett ta' investiment lir-reġjun megħjun fil-mira. Fin-nuqqas tal-għajnuna, l-investiment kien isir f'żona mhux megħjuna.

Differenza fil-kost/Konsiderazzjonijiet strateġiċi

(81) Abbażi ta' dokumenti tal-kumpanija li jmorru lura għal Diċembru 2009, bħal dak li ġie diskuss waqt konversazzjoni informali […] tal-maniġers, sommarju ta' analiżi li ġie ppreżentat għal laqgħa tal-bord u dokument li jirreġistra deċiżjoni tal-bord dwar id-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni, il-Ġermanja uriet li kienu ġew ikkunsidrati għadd ta' postijiet għall-investiment. Dawn il-postijiet kienu jinkludu Munich ([35]), […], l-Istati Uniti/il-Kanada, il-Messiku, u ċ-Ċina.

([32]) Ara r-"Riċerka ta' Deutsche Bank: Elektromobiliät", 12 ta' Settembru 2011. Il-Ġermanja tirreferi għall-istudju ta' Deutsche Bank li jipprevedi li livelli għoljin ta' appoġġ mill-istat u progress teknoloġiku mgħaġġel ser iwasslu biex fl-2020 il-porzjon ta' vetturi elettriċi mill-karozzi reġistrati ġodda kollha ser ikun ta' 7 %, filwaqt li livell baxx ta' appoġġ mill-istati u progress teknoloġiku ser inaqqas dan is-sehem għal 2 % biss sa.

([33]) Kif meħtieġ mill-paragrafu 22 tal-IDAC.

([34]) ROCE: Ir-redditu fuq il-kapital użat huwa proporzjon tal-kontabbiltà użat fil-finanzi, fil-valwazzjoni u fil-kontabbiltà. Jintuża biex jipprova l-valur li negozju jikseb mill-assi tiegħu u li jitlef permezz tal-obbligazzjonijiet tiegħu.

([35]) L-għażla tal-lokazzjoni "'Munich" hija fil-fatt ""Munich flimkien ma' Wackersdorf", kif deskritt mill-Ġermanja.

(82) Dawn id-dokumenti jirreferu biss għall-investiment fil-mudell i3. Id-deċiżjoni biex anke l-mudell i8 jiġi prodott fuq l-istess linja tal-produzzjoni bħall-i3 kienet ittieħdet biss fl-2011. Il-Ġermanja ma nnotifikat ebda nefqa eliġibbli addizzjonali jew għajnuna għall-produzzjoni tal-i8, u lanqas ma ppreżentat ebda dokument dwar il-proċess tat-teħid tad-deċiżjoni għal-lokazzjoni tal-investiment fl-i8.

(83) Skont id-dokumenti ppreżentati, tqabbil bejn il-postijiet differenti kien sar abbażi ta' sensiela ta' fatturi kwantitattivi u kwalitattivi, bħall-ispejjeż ta' investiment ([36]), il-prossimità għall-produzzjoni tal-plastik u tal-plastiks tal-fibra tal-karbonju, il-possibbiltà li jiġu evitati investimenti f'żoni ġodda, id-diffikultajiet lingwistiċi, in-nuqqas ta' protezzjoni tal-għarfien, id-distanza miċ-ċentru tal-iżvilupp u l-loġistika. F'għażla minn qabel, […] ([37]), l-Istati Uniti/il-Kanada, il-Messiku, u ċ-Ċina kienu ġew eliminati abbażi ta' kombinazzjoni ta' dawn il-fatturi, u l-għażla ġiet ristretta għal Leipzig u Munich.

(84) La fi Munich u lanqas f'Leipzig mhu ser ikun hemm il-bżonn ta' investiment f'żona ġdida; f'dawn il-postijiet l-investiment mhux ser jiġi affettwat minn diffikultajiet lingwistiċi, nuqqas ta' protezzjoni tal-għarfien, diffikultajiet loġistiċi, jew distanza twila miċ-ċentru tal-iżvilupp tal-Grupp BMW fi Munich. Tabilħaqq l-aktar spiża baxxa ta' investiment kienet tiġġarrab fi Munich, li kien ukoll ser ikun l-eqreb wieħed għaċ-ċentru tal-iżvilupp tal-Grupp BMW. Min-naħa l-oħra, Leipzig jibbenefika minn possibiltajiet faċli ta' estensjoni tal-kapaċità li jippermettu lill-benefiċjarju li jżid il-produzzjoni malajr għal [50 000–90 000] elf vettura elettrika fis-sena mingħajr spejjeż sostanzjali addizzjonali.

(85) Il-Ġermanja tispjega li l-kalkoli għall-għażla tal-lokazzjoni kienu bbażati fuq volum ta' produzzjoni annwali ta' [10 000–50 000] karozza, l-użu tal-WACC ta' 12 % bħala fattur ta' skontar, u kienu jinkludu l-ispejjeż tal-investiment tal-prodott, l-ispejjeż tal-investiment strutturali, l-ispejjeż tal-ippjanar u tal-bidu, l-ispejjeż tal-produzzjoni, l-ispejjeż tal-provvista, l-ispejjeż fissi, l-hekk imsejħa spejjeż ta' "dħul/ħruġ" (spejjeż loġistiċi u tariffi internazzjonali għal vjeġġi). Dawn il-kalkoli jiddataw minn Diċembru 2009 u juru li, mingħajr l-għajnuna, il-lokazzjoni tal-proġett ta' investiment fi Munich kienet ser tkun ta' EUR 17-il miljun anqas mil-lokazzjoni tiegħu f'Leipzig.

(86) F'termini ta' konsiderazzjonijiet strateġiċi, il-Ġermanja semmiet vantaġġi relatati mal-istrateġija ta' provvista tal-benefiċjarju, mingħajr ma pprovdiet aktar dettalji. L-ebda wieħed mill-vantaġġi identifikati għal-lokazzjoni ta' Leipzig u/jew ta' Munich ma ġie espress f'termini monetarji.

Rwol tal-għajnuna mill-Istat

(87) Il-Ġermanja targumenta li l-għajnuna kienet ta' importanza kruċjali għad-deċiżjoni tal-lokazzjoni. Fid-dawl tad-differenza fl-ispiża bejn iż-żewġ postijiet, l-investiment mingħajr l-għajnuna ma kienx iseħħ f'Leipzig. Skont il-Ġermanja, ġie ppruvat li l-għajnuna tat inċentiv biex l-investiment isir f'Leipzig.

(88) Il-kalkoli tal-ispiża nnifisha tal-investiment ma jinkludux miżuri ta' għajnuna mill-Istat. Madankollu l-Ġermanja tenfasizza li l-kunsiderazzjoni ta' sussidji possibbli kellha rwol ċentrali fil-proċess tat-teħid tad-deċiżjoni ([38]), u tinsisti li l-bord tad-diretturi (Vorstand) ta' BMW AG kien iddeċieda li jillokalizza l-investiment f'Leipzig fid-dawl tal-EUR 50 miljun mistennija bħala għajnuna mill-Istat. Tabilħaqq, żewġ tabelli meħmuża mas-sommarju li ġie ppreżentat lill-bord ta' BMW AG għall-fini tad-deċiżjoni tagħha dwar il-lokazzjoni jelenkaw id-diversi ammonti ta' għajnuna u intensitajiet ta' għajnuna li, bħala prinċipju, kienu ser ikunu disponibbli fid-diversi lokazzjonijiet, inkluż […]. Fl-aħħar nett, id-dokument tal-bord jgħid b'mod ċar li bħala ammont, l-għajnuna mill-Istat/l-miżura ta' sussidju li ser tkun disponibbli f'[…], fil-Messiku, fl-Istati Uniti u fiċ-Ċina ma kinitx ser tkun biżżejjed biex tikkumpensa lill-benefiċjarju għall-iżvantaġġ biex jillokalizza l-investiment f'dawn il-postijiet.

([36]) Ċart diskussa waqt il-konverżazzjoni informali […] uriet li l-ispejjeż addizzjonali prevedibbli ta' investiment tad-diversi lokazzjonijiet meta mqabbla ma' Leipzig kienu kif ġej: Fil-Kanada: + EUR [20–120] miljun, f'[…]: + EUR [40-150] miljun, fl-Istati Uniti: + EUR [40–150] miljun.

([37]) Is-sit f'[…], l-unika lokazzjoni li tinsab f'żona megħjuna minbarra Leipzig, kien eliminat minħabba l-ħtieġa li jsir investiment f'żona ġdida, id-diffikultajiet mistennija ta' lingwa u ta' traduzzjoni, id-distanza tiegħu miċ-ċentru tal-iżvilupp tal-kumpanija, u l-iżvantaġġi relatati mal-loġistika.

([38]) Ara l-paragrafu 81 tas-sottomissjoni tal-5 ta' April 2012.

4.1.3.4. Proporzjonalità

(89) Skont il-paragrafu 32 tal-IDAC, f'sitwazzjoni ta' xenarju 1 l-għajnuna normalment titqies proporzjonali jekk, bis-saħħa tal-għajnuna, ir-redditu fuq l-investiment ikun konformi mar-rata ta' redditu normali applikata mill-kumpanija fi proġetti oħra ta' investiment, bil-kost kapitali tal-kumpanija fuq bażi globali jew b'redditu ġeneralment osservat fl-industrija konċernata.

(90) Il-Ġermanja tammetti li l-ammont tal-għajnuna huwa altru milli suffiċjenti biex tintlaħaq ir-rata ta' redditu li normalment tinkiseb fi proġetti oħra ta' investiment tal-benefiċjarju, iżda għal darb'oħra ssostni li permezz tad-deċiżjoni tagħha kienu ġew segwiti kunsiderazzjonijiet oħra ta' natura strateġika (ara l-premessi 79 u 84 ta' hawn fuq).

(91) Minkejja l-formulazzjoni tal-paragrafu 33 tal-IDAC, li jqis li f'sitwazzjoni ta' xenarju 2 il-miżura ta' għajnuna tkun proporzjonata jekk tkun ugwali għad-differenza bejn l-ispejjeż netti tal-kumpanija benefiċjarja biex tinvesti fir-reġjun megħjun u l-ispejjeż netti biex tinvesti fir-reġjun(i) alternattiv(i)", il-Ġermanja targumenta li l-ammont sħiħ ta' għajnuna ta' madwar EUR 50 miljun li ġie notifikat fl-2009 huwa proporzjonat. Tabilħaqq, il-Ġermanja hija tal-fehma li l-Kummissjoni, fil-valutazzjoni tagħha dwar jekk id-differenza bejn l-ispejjeż netti tal-investiment fiż-żewġ postijiet ta' Leipzig u Munich tissodisfax ir-rekwiżit ta' proporzjonalità skont l-IDAC jew le, ma għandhiex tqis l-iżvantaġġi stmati f'termini ta' spejjeż ta' EUR 17-il miljun tal-lokazzjoni ta' Leipzig meta mqabbla mal-lokazzjoni ta' Munich, kif ġie identifikat mill-bord ta' BMW AG f'Diċembru 2009, iżda tiddeċiedi abbażi ta' kost konkret ta' investiment imġarrab mill-benefiċjarju fl-implimentazzjoni tal-proġett ta' investiment, jiġifieri wara li jkun tlesta l-investiment inizjali ([39]).

(92) Skont il-Ġermanja, il-proporzjonalità ma teħtieġx li tiġi ppruvata abbażi tal-istess dokumenti li abbażi tagħhom kien intwera l-effett ta' inċentiv. Il-Ġermanja tikkwota l-paragrafu 35 tal-IDAC, li jgħid li l-Istat Membru jrid "juri l-proporzjonalità [tal-miżura ta' għajnuna] abbażi ta' dokumentazzjoni xierqa, *bħalma hija* (enfasi miżjuda) dik imsemmija fil-paragrafu 26".

(93) Il-Ġermanja tirreferi wkoll għal dokument ta' konsultazzjoni dwar il-"Prinċipji komuni għal valutazzjoni ekonomika tal-kompatibbiltà ta' għajnuna mill-Istat skont l-Artikolu 87.3" li kien ġie ippubblikat mid-DĠ Kompetizzjoni ftit tas-snin ilu. Il-Ġermanja tirreferi għal dan id-dokument insostenn tal-argument tagħha li filwaqt li fil-każ tal-effett ta' inċentiv il-verifika tiffoka fuq il-kwistjoni dwar jekk kienx hemm bidla fl-imġiba tal-benefiċjarju bħala riżultat tal-għajnuna, il-proporzjonalità tal-miżura ta' għajnuna trid tkun ibbażata fuq valutazzjoni aktar dettaljata tal-effett tal-miżura fuq il-kompetizzjoni, li trid tiffoka fuq jekk l-ammont tal-għajnuna huwiex ogħla mill-minimu neċessarju ([40]).

(94) Sabiex issostni l-argument tagħha, il-Ġermanja tikkwota wkoll il-paragrafu 107 tas-sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawża T-396/08, Freistaat Sachsen kontra l-Kummissjoni. Skont il-Ġermanja, dak il-paragrafu jgħid li "fil-qafas tal-verifika ta' proporzjonalità [ta' miżura ta' għajnuna], iridu jingħataw l-elementi kollha li huma utli għall-valutazzjoni tal-miżura ([41])". Il-Ġermanja tirreferi wkoll għal din il-kawża insostenn tal-argument tagħha li, għall-fini tal-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-miżura ta' għajnuna partikolari, il-Kummissjoni hija awtorizzata tqis iċ-ċirkostanzi speċifiċi u attwali kollha rilevanti għall-benefiċjarju ([42]). Il-Ġermanja temmen li, għall-fini tal-valutazzjoni tal-proporzjonalità tal-għajnuna, il-Kummissjoni tista' tuża verżjoni aġġornata tad-dokumenti li abbażi tagħhom kien ġie stabbiliti l-effett ta' inċentiv.

([39]) Id-dettalji rilevanti huma deskritti fil-premessa 102 ta' hawn taħt.

([40]) Il-Ġermanja ma rreferiet għall-ebda paragrafu speċifiku tad-dokument ta' konsultazzjoni. Id-dokument huwa disponibbli fil-link li ġej: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_mt.pdf.

([41]) T-396/08, sentenza tat-8 ta' Lulju 2010, paragrafu 107. Il-paragrafu 107 sempliċiment fakkar il-każistika li tgħid li "meta teżamina l-kompatibbiltà ta' miżura ta' għajnuna mas-suq komuni, il-Kummissjoni trid teżamina l-fatturi rilevanti kollha."

([42]) Il-paragrafu 108 tas-sentenza fil-kawża T-396/08, Freistaat Sachsen kontra l-Kummissjoni (il-verżjonijiet Ġermaniżi u Franċiżi biss huma disponibbli) jaqra: "die Kommission für die Zwecke der Prüfung der Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe die den Beihilfeempfänger betrefenden konkreten tatsächlichen Umstände (…) berücksichtigen durfte." Mhuwiex ċar għall-Kummissjoni jekk il-Ġermanja hijiex targumenta li l-Kummissjoni *trid* jew il-Kummissjoni *tistax* teżamina l-fatturi kollha li hija tikkunsidra li huma rilevanti f'każ partikolari. Barra minn hekk, din id-deċiżjoni kienet saret f'kawża fejn l-Istat Membru kien sostna li f'dak il-każ il-Kummissjoni ma kienx imissha teżamina ċerti fatturi għall-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-għajnuna inkwistjoni.

(95) Barra minn hekk, il-Ġermanja tissuġġerixxi li l-IDAC ma fih ebda dispożizzjoni li tiddefinixxi l-mument li għalih trid tiġi stabbilita proporzjonalità, u hija tal-fehma li l-valutazzjoni tal-proporzjonalità mhijiex marbuta mal-bidla fl-imġiba tal-benefiċjarju meta jieħu d-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni.

(96) Barra minn hekk, minbarra l-effett ta' inċentiv, l-element deċiżiv mhuwiex jekk id-dokument kienx diġà jeżisti meta kienet ġiet adottata d-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni tal-investiment, iżda – skont il-paragrafu 35 tal-IDAC – li d-dokument huwa "adattat" għall-valutazzjoni tal-proporzjonalità.

(97) Il-Ġermanja tqis li ma jkunx xieraq li bħala l-bażi għall-valutazzjoni tal-proporzjonalità tal-għajnuna jintuża d-dokument li kien diġà ntuża biex jipprova l-effett ta' inċentiv tal-għajnuna. Ghandu jitqies it-tibdil possibbli fiċ-ċirkostanzi ekonomiċi, b'mod partikolari l-fatt li mid-deċiżjoni oriġinali dwar il-lokazzjoni, ġew adottati aktar deċiżjonijiet dwar l-investiment (il-produzzjoni tal-i8).

(98) Għalhekk, il-Ġermanja ssostni li skont il-każistika, u sabiex jiġi żgurat li l-proporzjonalità tal-għajnuna tiġi valutata b'mod ekonomikament sinifikanti, għandhom jintużaw dokumenti aktar reċenti. Barra minn hekk dan l-approċċ ikun konformi mal-prattika f'oqsma oħra, eż f'każijiet ta' monitoraġġ ex-post tal-għajnuna.

(99) Data aktar riċenti tal-kumpanija u tas-suq tipprovdi stampa aktar preċiża dwar l-iżvantaġġ tal-kost nett reali ta' Leipzig.

(100) Il-Ġermanja tqis li d-dokument tal-bord li kien identifika d-differenza ta' EUR 17-il miljun fil-kost bejn iż-żewġ lokazzjonijiet ma fihx biżżejjed informazzjoni għall-valutazzjoni tal-proporzjonalità, minħabba li pereżempju, ma fihx analiżi tal-kostijiet/benefiċċji bħal dik deskritta fil-Qafas Komunitarju għall-għajnuna mill-Istat lill-industrija tal-karozzi tal-1997 ([43]). Id-dokument tal-bord kien jirrifletti biss informazzjoni selettiva bbażata fuq ċerti suppożizzjonijiet u ċifri dwar il-kostijiet u l-benefiċċji. Sabiex il-proporzjonalità tiġi valutata abbażi tad-differenza reali fil-kost bejn iż-żewġ lokazzjonijiet, iridu jiġu kkunsidrati suppożizzjonijiet oħra u ċifri oħra dwar il-kostijiet/benefiċċji.

(101) Il-Ġermanja għalhekk issostni li mal-ispejjeż ta' EUR 17-il miljun li kienu ġew stmati f'Diċembru 2009, għandhom jiżdiedu spejjeż addizzjonali ta' EUR 29 miljun, stabbiliti sa Settembru 2012, bħala spejjeż addizzjonali riżultat tal-għażla tal-post f'Leipzig.

(102) Il-Ġermanja ppreżentat dokument imħejji f'Settembru 2012 li jelenka dawk l-iżvantaġġi ulterjuri f'termini ta' spejjeż ([44]) (mhumiex qegħdin jitqiesu l-ispejjeż addizzjonali li kieku kienu jinħolqu fiż-żewġ lokazzjonijiet):

(a) L-estensjoni tal-bini għall-assemblaġġ tal-mudell i3, biex jiġi akkomodat ukoll l-assemblaġġ tal-mudell i8: EUR […] miljun;

(b) L-estensjoni ta' bini għall-bini tal-karozzerija għall-mudell i3 u i8 (eż. għall-manifattura ta' komponenti aktar kumplessi tal-karozzerija): EUR […] miljun;

(c) Fi stadju aktar avvanzat tal-iżvilupp tal-prodott, kien hemm bżonn ta' riallokazzjoni tal-ħolqien tal-valur bejn iż-żewġ lokazzjonijiet, li kien jinvolvi l-estensjoni tal-bini ta' assemblaġġ: EUR […] miljun;

(d) Il-[…] kellhom jiġu provduti minn fornitur; iżda issa qegħdin jiġu prodotti minn BMW AG f'bini ġdid f'Leipzig li ma kienx oriġinarjament ippjanat. Il-lokazzjoni ta' Munich setgħet tiġi fornuta mill-impjant fil-qrib tal-benefiċjarju f'Landshut. L-ispiża għall-bini tal-bini l-ġdid: EUR […] miljun;

([43]) ĠU C 279, 15.9.1997, p. 1.

([44]) B'mod partikolari l-Ġermanja targumenta li l-faċilitajiet eżistenti fi Munich kellhom l-ispazju ta' art meħtieġ, u ma kinux ser jeħtieġu estensjonijiet ta' bini, jew sempliċiment fuq skala iżgħar.

(e) Minħabba l-produzzjoni addizzjonali, kien hemm bżonn ta' investimenti addizzjonali f'loġistika mhux relatata mal-produzzjoni ([45]) (faċilità għat-tifi tan-nar u vetturi speċjali li jġorru tagħmir għat-tifi tan-nar, faċilità għar-rimi tal-iskart, eċċ.). Dawn l-investimenti kienu jkunu anqas sinifikanti fi Munich, li diġà għandu kapaċitajiet estiżi: EUR […] miljun.

(f) Il-prodotti li jkomplu jiġu żviluppati jeħtieġu proċess tal-kontroll tal-kwalità li huwa aktar ikkumplikat milli kien ippjanat, li dan jeħtieġ investiment addizzjonali f'tagħmir għall-kontroll tal-kwalità, li kieku kien ikun diġà disponibbli fi Munich: EUR […] miljun.

(g) Fl-aħħar nett, l-introduzzjoni ta' strateġija loġistika ġdida fl-impjanti kollha tal-benefiċjarju tikkawża spejjeż ogħla f'Leipzig milli fi Munich: EUR […] miljun.

4.1.3.5. Effetti negattivi

(103) Fir-rigward tal-effetti potenzjalment negattivi tal-għajnuna fis-suq tal-prodott rilevanti, il-Ġermanja tillimita l-argumenti tagħha għall-effetti li huma rilevanti f'sitwazzjoni ta' xenarju 2. Hija tinnota li skont il-paragrafu 40 tal-IDAC, fejn l-investiment kien isir anke mingħajr l-għajnuna, u fejn l-għajnuna hija proporzjonata, l-għajnuna nfisha ma għandha l-ebda effett fuq il-kompetizzjoni; b'mod partikolari, kwalunkwe żieda fis-saħħa fis-suq tal-benefiċjarju ser isseħħ ukoll anke mingħajr l-għajnuna. Barra minn hekk, fid-dawl tal-politiki li jippromwovu l-elettromobbiltà, is-suq mhuwiex sejjer lura, u l-għajnuna mhijiex ser tikkontribwixxi għaż-żamma ta' strutturi ineffiċjenti tas-suq. Il-Ġermanja tqis li n-nuqqas ta' kummenti mill-kompetituri jappoġġja din il-valutazzjoni.

(104) Il-Ġermanja tenfasizza wkoll li mhuwiex probabbli li d-domanda tal-benefiċjarju għall-fibra tal-karbonju ser twaqqaf l-aċċess tal-kompetituri għall-provvista tal-fibra tal-karbonju, peress li hemm għadd ta' fornituri tal-fibra tal-karbonju fis-suq u, skont analisti indipendenti, kemm id-domanda u l-provvista tal-fibra tal-karbonju huma mistennija jiżdiedu, fejn il-provvista futura tal-anqas tkun ugwali għad-domanda futura. Għalhekk, il-benefiċjarju ma għandux saħħa fis-suq f'dan is-suq tad-dħul.

(105) L-uniku vantaġġ temporanju li l-benefiċjarju jista' jikseb fis-suq jinsab fl-għarfien li ser jikseb fil-[…]. Madankollu, fid-dawl tad-diversi parteċipanti fil-[…], l-opportunità għad-dħul jew għall-kooperazzjoni fis-suq hija dejjem disponibbli.

5. VALUTAZZJONI

5.1. Eżistenza ta' għajnuna

(106) Sabiex miżura tikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat, il-kundizzjonijiet li ġejjin iridu jiġu ssodisfati fuq bażi kumulattiva: (i) l-għajnuna trid tingħata permezz ta' att ta' Stat Membru jew minn riżorsi tal-Istat, (ii) trid tagħti vantaġġ ekonomiku lill-impriżi (iii) il-vantaġġ irid ikun selettiv, u (iv) il-miżura tfixkel jew thedded li tfixkel il-kompetizzjoni u taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(107) L-appoġġ finanzjarju ser jingħata mill-awtoritajiet Ġermaniżi fil-forma ta' allowance fiskali għall-investiment. Għalhekk l-appoġġ jista' jitqies bħala mogħti mill-Istat Membru u permezz ta' riżorsi tal-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(108) Peress li l-għajnuna qiegħda tingħata lil kumpanija unika, BMW AG, il-miżura hija selettiva.

(109) L-għajnuna ser tnaqqas il-piż tal-kumpanija minn spejjeż li normalment kien ikollha ġġarrab f'kondizzjonijiet normali tas-suq meta twaqqaf il-faċilità ta' produzzjoni u, għalhekk, l-impriża tibbenefika minn vantaġġ ekonomiku fuq il-kompetituri tagħha.

(110) L-għajnuna ser tingħata mill-awtoritajiet Ġermaniżi għal investiment li ser iwassal għall-manifattura ta' karozzi elettriċi u ibridi tal-passiġġieri. Peress li karozzi elettriċi u ibridi huma soġġetti għall-kummerċ bejn l-Istati Membri, huwa probabbli li l-appoġġ mogħti ser jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

([45]) Bil-Ġermaniż: Nicht-Serien-Logistik.

(111) Il-vantaġġ ekonomiku mogħti lil BMW AG fuq il-kompetituri tagħha għall-produzzjoni ta' oġġetti li huma soġġetti għall-kummerċ intra-UE għandu l-potenzjal li jfixkel jew jhedded li jfixkel il-kompetizzjoni.

(112) Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li l-miżura notifikata tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat lil BMW AG fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

5.2. **Legalità tal-miżura ta' għajnuna**

(113) Billi nnotifikaw il-miżura ta' għajnuna ppjanata qabel ma daħħluha fis-seħħ, l-awtoritajiet Ġermaniżi rrispettaw l-obbligu tagħhom skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE u rrispettaw l-obbligu ta' notifika individwali skont l-Artikolu 6 (2) tar-Regolament għal Eżenzjoni Ġenerali Sħiħa.

5.3. **Bażi legali għall-valutazzjoni**

(114) Peress li l-bażi legali nazzjonali għall-għoti tal-għajnuna, l-Investitionszulagengesetz, toħloq dritt legali (soġġett għall-approvazzjoni tal-Kummissjoni) tal-benefiċjarju għall-għajnuna għan-nefqa mġarrba qabel l-1 ta' Jannar 2014, l-għajnuna tista' titqies li ngħatat qabel ([46]) Lulju 2014. Peress li l-għan tal-għajnuna huwa l-promozzjoni tal-iżvilupp reġjonali, ir-RAG tikkostitwixxi l-bażi għall-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tagħha mas-suq intern, b'mod partikolari d-dispożizzjonijiet tas-sezzjoni 4.3, relatati ma' proġetti kbar ta' investiment, u l-kriterji għall-valutazzjoni fil-fond ta' għajnuna reġjonali għal proġetti kbar ta' investiment stabbiliti fl-IDAC.

5.4. **Konformità tal-miżura mal-kriterji standard ta' kompatibbiltà tar-RAG**

(115) Kif il-Kummissjoni dikjarat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, l-għajnuna notifikata għall-investiment ta' BMW AG tissodisfa l-kriterji ġenerali ta' kompatibbiltà tar-RAG: tissodisfa l-kriterju formali ta' effett ta' inċentiv, il-benefiċjarju mhuwiex ditta f'diffikultà, l-għajnuna qiegħda tingħata għal investiment inizjali fil-forma tad-diversifikazzjoni ta' stabbiliment eżistenti fi prodotti ġodda addizzjonali, l-ispejjeż eliġibbli huma definiti skont id-dispożizzjonijiet rilevanti, il-benefiċjarju qegħdin jipprovdi kontribuzzjoni finanzjarja mir-riżorsi propji ta' mill-inqas 25 % tal-ispejjeż eliġibbli, u l-benefiċjarju impenja ruħu li jżomm l-investiment fir-reġjun għal perjodu minimu ta' ħames snin. Barra minn hekk, fil-valur attwali l-ammont totali tal-għajnuna ma jaqbiżx l-intensità massima ta' għajnuna mill-Istat permissibbli skont ir-regoli dwar il-mekkaniżmu ta' tnaqqis kif stabbiliti fil-paragrafu 67 tar-RAG.

5.5. **Applikabbiltà tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna**

(116) Skont in-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG, jekk Stat Membru juri li l-benefiċjarju tal-għajnuna joħloq suq ġid tal-prodott, ma jkollhomx għalfejn isiru t-testijiet preskritti fil-paragrafu 68(a) u (b) tar-RAG, u l-għajnuna tiġi awtorizzata sal-ammont imnaqqas ta' għajnuna stabbilit skont l-iskala fil-paragrafu 67 tar-RAG.

(117) Ir-raġunament tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG huwa biex jiġi rikonoxxut li meta jinħoloq suq ġid tal-prodott, it-testijiet preskritti fil-paragrafu 68(a) u (b) ma jservu l-ebda skop utli minħabba li, qabel jitlesta l-investiment, is-suq ta' referenza ma jkunx għadu jeżisti. Id-ditta li toħloq is-suq ġdid tal-prodott ser jikseb sehem għoli ħafna minn dak is-suq, probabbilment għolja daqs 100 %. It-test tal-paragrafu 68(b) li jkejjel iż-żieda fil-kapaċità f'suq li l-prestazzjoni tiegħu tkun anqas mil-livell standard ma setax isir peress li t-tkabbir tas-suq matul il-perjodu ta' referenza ta' ħames snin li kien meħtieġ mhuwiex disponibbli.

(118) Il-Kummissjoni tinnota li filwaqt li BMW AG setgħet kienet l-ewwel manifattur tal-karozzi tal-elettriku li applikat formalment għal għajnuna reġjonali, xi kompetituri kienu diġà bdew il-produzzjoni qabel BMW AG, u jista' jkun oħrajn li dalwaqt jibdew.

(119) Il-Ġermanja taċċetta li diġà jeżistu xi produtturi tal-karozzi li jimmanifatturaw vetturi elettriċi u li sal-2013/2014 ser ikun hemm oħrajn fis-suq. Madankollu, issostni li anki jekk in-nota 65 f'qiegħ il-paġna ma tistax tiġi applikata direttament għall-każ, tista' tiġi applikata għalih b'analoġija.

([46]) Fis-sens tal-paragrafu 20(d) tal-Linji Gwida dwar l-għajnuna reġjonali mill-Istat għall-2014-20 (ĠU C 209, 23.7.2013, p. 1).

(120) L-argumenti mressqa mill-awtoritajiet Ġermaniżi b'appoġġ tal-applikazzjoni tan-nota 65 f'qiegħ il-paġna tar-RAG mhumiex konvinċenti biżżejjed biex jiġġustifikaw eżenzjoni mit-testijiet preskritti fil-paragrafu 68 tar-RAG. In-nota 65 f'qiegħ il-paġna tapplika għal sitwazzjoni fejn il-benefiċjarju joħloq suq ġid tal-prodott. Il-produzzjoni ta' prodott innovattiv mhux neċessarjament tinvolvi l-ħolqien ta' suq ġid tal-prodott.

(121) Meta, bħal fil-każ attwali, il-prodotti diġà offruti fis-suq minn kompetituri li jikkompetu mal-prodott innovattiv ġdid manifatturat minn BMW AG, is-suq tal-prodott rilevanti ma jkunx magħmul esklussivament mill-prodott innovattiv prodott mill-benefiċjarju, iridu jiġu kunsidrati wkoll il-prodotti offruti mill-kompetituri. Jekk in-nota 65 f'qiegħ il-paġna tista' tkopri għajnuna mogħtija lil BMW AG, għandha tkopri wkoll għajnuna reġjonali mogħtija lill-kompetituri tagħha li joffru karozzi tal-elettriku fis-suq. Għalhekk il-Kummissjoni tiddeċiedi li f'dan il-każ in-nota 65 f'qiegħ il-paġna ma tistax tapplika, u li jridu isiru t-testijiet skont 68(a) u (b).

5.6. L-applikazzjoni ta' testijiet dwar is-sehem tas-suq u ż-żieda fil-kapaċità preskritti fil-paragrafu 68 (a) u (b) tar-RAG

(122) Il-Kummissjoni trid tiddeċiedi jekk il-kummenti li waslu bi tweġiba għad-deċiżjoni tal-ftuħ jippermettux li jiġi eskluż mingħajr dubju li l-limitu tat-test f'68(a) inqabeż, u li għalhekk m'hemmx bżonn li fl-investigazzjoni formali ssir valutazzjoni fil-fond. Kif il-Kummissjoni diġà spjegat fil-premessi 93 sa 99 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, f'dan il-każ it-test tal-paragrafu 68(b) tar-RAG mhuwiex rilevanti, peress li s-suq tal-karozzi elettriċi qiegħed jikber u l-kapaċità li nħolqot għall-produzzjoni tal-mudell i3 jew tal-i8s mhijiex problematika.

(123) Jekk abbażi tal-informazzjoni disponibbli għaliha, il-Kummissjoni tista' tistabbilixxi li s-sehem fis-suq tal-benefiċjarju tal-għajnuna jaqbeż il-limitu ta' 25 % fis-suq tal-prodott u ġeografiku rilevanti, it-test tal-paragrafu 68(a) tar-RAG jiskatta valutazzjoni fil-fond. Meta ma tkunx tista' tintlaħaq definizzjoni konklużiva dwar is-suq tal-prodott jew ġeografiku rilevanti, il-valutazzjoni fil-fond tiġi skattata jekk jintwera li s-sehem tas-suq tal-benefiċjarju tal-għajnuna jaqbeż il-limitu ta' 25 % f'tal-anqas suq plawsibbli rilevanti wieħed li jista' jiġi affettwat mill-għajnuna. Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tenfasizza li deċiżjoni li ssir valutazzjoni fil-fond ma tippreġudikax il-kompatibbiltà tal-miżura ta' għajnuna mas-suq intern.

5.6.1. *Definizzjoni tas-suq u s-sehem tas-suq*

5.6.1.1. Suq tal-prodott rilevanti

Karozzi konvenzjonali u elettriċi jappartjenu għall-istess suq tal-prodott?

(124) Fl-eżami preliminari l-Ġermanja kienet argumentat li l-karozzi elettriċi jagħmlu parti mis-suq tal-karozzi konvenzjonali tal-passiġġieri, u li l-mudell i3 (vettura purament elettrika) għandu jiġi attribwit lis-segment konvenzjonali Ċ jew D, jew kombinazzjoni tagħhom, u li l-i8 (karozza ibrida) għandu jiġi attribwita lis-segment F skont il-klassifikazzjoni tal-IHS Global Insight.

(125) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni spjegat li, fid-dawl tan-nuqqas ta' sostitwibbiltà min-naħa tal-provvista u l-grad limitat ta' sostitwibbiltà min-naħa tad-domanda, ma kinitx f'pożizzjoni li tistabbilixxi jekk il-karozzi elettriċi jikkostitwixxux suq tal-prodott indipendenti jew le jew jekk jagħmlux parti mis-suq tal-karozzi konvenzjonali mingħajr distinzjoni dwar it-tip ta' propulsjoni. Barra minn hekk ma setgħetx tistabbilixxi jekk, f'każ li jkun hemm suq separat għall-karozzi elettriċi, dan is-suq separat tal-karozzi elettriċi jistax ikompli jiġi segmentat, u jekk iva, jekk is-segmentazzjoni applikata fis-suq tal-karozzi konvenzjonali tistax tiġi applikata lil dan is-suq separat tal-karozzi elettriċi. Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni ma setgħetx tikkonkludi jekk il-mudelli inkwistjoni għandhomx jiġu assenjati lis-segment Ċ jew D jew lis-segment Ċ u D kombinat għall-mudell i3, u lis-segment F għall-mudell i8.

(126) Kif deskritt fil-premessi 43 sa 45 hawn fuq, fil-kummenti tagħha l-Ġermanja argumentat li bħall-karozzi ibridi llum, il-karozzi elettriċi ser jikkompetu mal-karozzi konvenzjonali u ser jitqiesu mill-konsumaturi bħala sostitwibbli. Argumentat ukoll li, minkejja l-kwistjoni ta' firxa, hemm sostitwibbiltà min-naħa tad-domanda bejn il-mudell i3 u l-i8 u l-karozzi konvenzjonali, peress li l-għan ġenerali ta' kemm il-karozzi elettriċi u konvenzjonali huwa t-trasport tal-passiġġieri, u li d-differenza fil-prezz bejn karozzi elettriċi u karozzi konvenzjonali komparabbli tista' titnaqqas permezz ta' sussidji għall-konsumatur.

(127) Il-Kummissjoni tinnota li l-ebda parti terza ma kienet ipprovdiet kummenti dwar il-kwistjoni ġenerali ta' jekk is-suq tal-karozzi konvenzjonali huwiex is-suq tal-prodott rilevanti għall-karozzi elettriċi u ibridi. Peress li l-Kummissjoni ma għandhiex biżżejjed informazzjoni biex tiddeċiedi dwar il-kwistjoni dwar jekk it-tipi differenti kollha ta' karozzi elettriċi u ibridi inġenerali jagħmlux parti mis-suq tal-karozzi konvenzjonali, iddeċidiet li tħalli miftuħa l-kwistjoni ta' jekk karozzi elettriċi u ibridi jagħmlux parti mis-suq ġenerali tal-karozzi.

Is-segmenti Ċ jew D tal-karozzi konvenzjonali u s-segmenti E2 jew F tal-karozzi konvenzjonali huma s-swieq tal-prodott rilevanti għall-fini ta' dan il-każ?

(128) Kif indikat fil-premessa 123 hawn ta' fuq, il-valutazzjoni fil-fond ser issir jekk ikun inqabeż il-limitu tas-sehem tas-suq ta' 25 % f'mill-inqas wieħed mis-swieq plawsibbli, għal xi wieħed miż-żewġ mudelli konċernati. Għalhekk, huwa biżżejjed li l-Kummissjoni teżamina biss il-kwistjoni dwar jekk mingħajr ebda dubju l-mudell i3 jagħmilx parti mis-segment Ċ jew D tas-suq tal-karozzi konvenzjonali, mingħajr ma tidħol ukoll fil-kwistjoni ta' jekk il-mudell i8 jagħmilx parti mis-segment E2/F. Għalhekk il-Kummissjoni tiddeċiedi li tillimita l-eżami tagħha għall-kwistjoni ta' jekk il-mudell i3 jagħmilx parti mis-segment Ċ jew D tal-karozzi konvenzjonali jew le.

(129) Fir-rigward tal-kwistjoni dwar jekk l-uniku suq tal-prodott rilevanti għall-mudell i3 għandux ikun is-suq tal-karozzi konvenzjonali (segment Ċ jew D) jew le, il-Kummissjoni ma tistax telimina d-dubju li kienet esprimiet fid-deċiżjoni tagħha biex tiftaħ il-proċedura ta' investigazzjoni formali. L-ewwel nett, ma wasal l-ebda kumment minn partijiet terzi matul il-proċedura. It-tieni nett, kif ammettiet il-Ġermanja (ara l-premessa 55 ta' hawn fuq), huwa diffiċli li jiġu applikati l-kriterji tradizzjonali ta' segmentazzjoni peress li hemm diskrepanza bejn il-prezzijiet u t-tul ta' vetturi elettriċi u l-istess parametri ta' vetturi konvenzjonali li jappartjenu għal segment tradizzjonali partikolari.

(130) Barra minn hekk, ma ngħatat ebda informazzjoni biex jiġu eliminati d-dubji tal-Kummissjoni dwar jekk hemmx grad suffiċjenti ta' sostitwibbiltà min-naħa tad-domanda ([47]) bejn il-mudell tal-vettura purament elettrika i3 u karozza konvenzjonali. Jidher li fil-letteratura rilevanti hemm kunsens ([48]) dwar is-sinifikanza tad-differenza fil-firxa (jiġifieri l-kapaċità tas-sewwieq li jsuq il-karozza mingħajr ma jerġa' jiċċarġjaha/jagħtiha l-fjuwil), fil-ħin neċessarju biex jerġa' jċċarġjaha, fid-disponibbiltà ta' postijiet fejn jista' jerġa' jsir ir-riċarġjar, u fit-tul tal-ħajja ta' batteriji ta' EV. Pereżempju l-mudell i3, ser ikollu bżonn jerġa' jiġi ċċarġjat wara sewqan ta' sempliċiment 150 km. Għalhekk, abbażi tal-informazzjoni li għandha disponibbli, il-Kummissjoni mhijiex konvinta li hemm biżżejjed sostitwibbiltà min-naħa tad-domanda bejn il-mudell i3 u l-mudelli konvenzjonali fis-segmenti Ċ u D sabiex dawn jitqiesu li jagħmlu parti mill-istess suq tal-prodott.

(131) Barra minn hekk, mhuwiex qiegħed jiġi kontestat li ma teżisti l-ebda sostitwibbiltà ([49]) min-naħa tal-provvista bejn il-prodott tal-karozza elettrika inkwistjoni (il-mudell i.3) u l-karozzi konvenzjonali, peress li vetturi b'karozzerija tal-plastik rinfurzat bil-karbonju ma jistgħux jiġu prodotti fuq linji ta' produzzjoni adattati għall-produzzjoni ta' vetturi konvenzjonali.

([47]) Sostitwibbiltà min-naħa tad-domanda bejn żewġ prodotti teżisti jekk il-konsumatur iqis li huma sostituti fid-dawl tal-karatteristiċi, tal-prezzijiet u tal-użu maħsub tagħhom.

([48]) Ara pereżempju "Impatti ta' Vetturi Elettriċi –Riżultat 1- Ħarsa ġenerali lejn il-Vetturi Elettriċi fis-suq u li qegħdin jiġu żviluppati" Rapport Delft, April 2011, p. 30. http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153. Dan ir-rapport jgħid li "fiż-żona kruċjali għall-penetrazzjoni futura tas-suq, il-prestazzjoni tal-mudell EV hija kważi dejjem aktar dgħajfa meta mqabbla mal-verżjoni ICE. B'mod partikolari, il-prezz tal-vettura huwa ogħla u l-firxa hija aktar baxxa għall-EVs – żewġ kriterji essenzjali għax-xiri." Iżda anke "Elektromobilität – Sinkende Kosten sind conditio sine qua non," studju minn riċerka ta' Deutsche Bank tat-12 ta' Settembru 2011, p. 7., li jgħid li n-nuqqasijiet ta' batteriji eżistenti għall-karozzi purament elettriċi jillimitaw il-firxa ta' applikazzjoni ta' karozzi purament elettriċi għal distanza qasira jew medja massima, minħabba li batterija li tista' taħżen biżżejjed enerġija għal vjaġġi itwal tkun tqila wisq għall-karozza. L-istudju jkompli jgħid li għad fadal bejn 10 u 15-il sena oħra, qabel tiżviluppa t-teknoloġija meħtieġa (jiġifieri t-teknoloġija wara l-joni tal-litju) biex il-vetturi purament elettriċi jkunu jistgħu jikkompetu ma' karozzi konvenzjonali.

([49]) Sostitwibbiltà min-naħa tal-provvista bejn żewġ prodotti teżisti jekk il-faċilità ta' produzzjoni li tipproduċi wieħed mill-prodotti tkun flessibbli biżżejjed biex il-prodott l-ieħor jista' wkoll jiġi prodott fuqha mingħajr spejjeż addizzjonali maġġuri.

(132) Għalhekk il-Kummissjoni mhijiex konvinta li l-mudell i3 jagħmel parti mis-segment Ċ jew D tas-suq tal-karozzi konvenzjonali.

Is-segment kombinat Ċ u D tal-karozzi elettriċi huwa s-suq tal-prodott rilevanti għall-i3?

(133) Fl-eżami preliminari l-Ġermanja argumentat li minflok ma jiġu eżaminati segmenti individwali tal-karozzi elettriċi, is-suq tal-prodott rilevanti għandu jkun segment kombinat, magħmul mis-segmenti Ċ u D tal-karozzi elettriċi ([50]). Fid-deċiżjoni tal-ftuħ il-Kummissjoni kienet qajmet dubji jekk din il-kombinazzjoni ta' segmenti kinitx xierqa ([51]) u matul il-fażi ta' investigazzjoni formali ma wasal l-ebda kumment minn partijiet terzi.

(134) F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni hija tal-fehma li s-swieq plawsibbli tal-prodott għandhom jinkludu l-aktar livell baxx li għalih hemm statistika disponibbli, li fil-każ attwali, jfisser is-suq tal-karozzi elettriċi, kif segmentat skont is-segmentazzjoni konvenzjonali. Għalhekk, u f'konformità mal-prattika ġenerali, il-Kummissjoni tirrifjuta li s-segment kombinat Ċ+D tal-karozzi elettriċi huwa l-aktar livell baxx ta' suq plawsibbli tal-prodott ([52]). Fil-fatt, kieku t-test tal-paragrafu 68(a) tar-RAG kellu jiġi applikat biss għal segmenti kombinati, anki jekk il-benefiċjarju jkun attur dominanti f'wieħed mis-segmenti individwali konċernati, tkun tista' tiġi evitata valutazzjoni fil-fond tal-għajnuna, minħabba l-ishma tas-suq aktar baxxi li jżomm fis-segmenti individwali l-oħra li ġew kombinati. Għalhekk, il-Kummissjoni ma tistax teskludi mingħajr dubju li s-suq tal-prodott rilevanti għall-mudell i3 huwa s-segment individwali Ċ jew D tas-suq tal-karozzi elettriċi.

5.6.1.2. Suq ġeografiku rilevanti għall-karozzi elettriċi

(135) Biex twettaq it-test tal-paragrafu 68(a), il-Kummissjoni trid tistabbilixxi s-suq ġeografiku xieraq li għalih ser twettaq l-analiżi dwar is-sehem tas-suq. Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni qajmet dubji dwar jekk dan is-suq ġeografiku huwiex akbar mis-suq taż-ŻEE.

(136) Il-Ġermanja ssostni li s-suq ġeografiku għall-karozzi elettriċi għandu jiġi definit bħala s-suq globali, u enfasizzat li ċ-Ċina, il-Ġappun u l-Istati Uniti tal-Amerka (kif ukoll xi pajjiżi tal-UE), fejn hemm livelli konsiderevoli ta' sussidji pubbliċi disponibbli għal dawn il-vetturi, għandhom porzjon sinifikanti tas-suq dinji. Barra minn hekk, il-flussi kummerċjali ser jiżviluppaw fid-direzzjonijiet kollha, u l-kundizzjonijiet qafas għall-kummerċ dinji fil-karozzi elettriċi huma l-istess jew aktar favorevoli milli għall-karozzi konvenzjonali.

(137) L-avviż tal-Kummissjoni dwar id-definizzjoni tas-suq b'mod ġenerali tgħid li "l-eżerċizzju ta' definizzjoni ta' suq jikkonsisti fl-identifikazzjoni ta' sorsi alternattivi effettivi ta' provvista għall-klijenti tal-impriżi involuti kemm f'termini ta' prodotti/servizzi u tal-post ġeografiku tal-fornituri" ([53]). L-avviż ikompli jgħid li fir-rigward tad-definizzjoni ta' swieq ġeografiċi rilevanti, hemm fatturi oħra li jistgħu jiġu eżaminati wkoll, bħall-preżenza lokali, il-kundizzjonijiet ta' aċċess għall-mezzi ta' distribuzzjoni, il-preżenza jew in-nuqqas ta' barrieri regolatorji, ir-regolamenti ta' prezzijiet, it-tariffi, il-kwoti eċċ. ([54]) Fl-aħħar nett, il-flussi kummerċjali jistgħu anke jkunu utli bħala indikazzjoni supplimentari dwar l-importanza tal-fatturi tad-domanda u tal-provvista ([55]).

(138) L-argument tal-awtoritajiet Ġermaniżi b'appoġġ tad-definizzjoni tas-suq ġeografiku għall-karozzi elettriċi bħala globali ma fihx data dettaljata dwar il-fatturi deskritti fl-avviż.

([50]) Ara l-premessi 74 u 75 tad-deċiżjoni tal-ftuħ u l-premessa 34 ta' din id-deċiżjoni.
([51]) *Idem.*
([52]) Il-fatt li s-segmentazzjoni tas-suq għall-karozzi elettriċi hija anqas żviluppata u l-kriterji tagħha huma anqas ċari milli għall-karozzi konvenzjonali ma jaffettwax il-validità tal-approċċ ġenerali tal-Kummissjoni.
([53]) Avviż tal-Kummissjoni dwar id-definizzjoni tas-suq rilevanti għall-iskopijiet tal-liġi tal-kompetizzjoni Komunitarja, paragrafu 13 (ĠU C 372, 9.12.1997, p. 5).
([54]) *Idem.* Paragrafu 30.
([55]) *Idem.* Paragrafu 31.

(139) L-argument waħdu li l-kummerċ ser jiżviluppa fid-direzzjonijiet kollha, mhuwiex biżżejjed biex jipprova li jeżisti suq ġeografiku akbar miż-ŻEE. Fil-fatt, jista' jkun hemm vjeġġi bejn iż-ŻEE u reġjuni oħra, iżda dan ma jfissirx li s-swieq huma integrati fis-sens li l-kundizzjonijiet tas-suq (eż. il-prezzijiet) f'suq wieħed jinfluwenzaw il-kundizzjonijiet tas-suq fl-ieħor. Fil-qosor, il-Kummissjoni ma tara l-ebda raġuni għaliex għandha tiddevja mill-prattika standard tagħha f'każijiet ta' għajnuna mill-Istat, li huwa li tqis li s-suq tal-karozzi huwa jew is-suq taż-ŻEE jew akbar. Abbażi tal-informazzjoni ppreżentata, il-Kummissjoni mhijiex f'pożizzjoni li teskludi mingħajr dubju li s-suq ġeografiku għall-karozzi elettriċi (jew għall-karozzi ibridi) huwa s-suq taż-ŻEE.

(140) Fl-aħħar nett, kif ġie spjegat fil-premessa 36 ta' hawn fuq, pereżempju fis-segment D, is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju jaqbeż il-25 % anke fis-suq dinji tal-karozzi elettriċi. Għalhekk, konklużjoni dwar l-eżistenza ta' suq dinji għall-karozzi elettriċi mhijiex determinanti għall-kwistjoni dwar jekk is-sehem tal-benefiċjarju fis-suq (tal-prodott u ġeografiku) jaqbiżx il-25 %.

5.6.1.3. L-ishma tas-suq tal-benefiċjarju

Is-suq tal-karozzi konvenzjonali

(141) Is-sehem tas-suq ta' BWM AG fi kwalunkwe segment tas-suq tal-karozzi konvenzjonali tal-passiġġieri, irrispettivament mid-definizzjoni sottostanti tas-suq ġeografiku, ma jaqbiżx il-limitu ta' 25 %.

Is-suq tal-karozzi elettriċi

(142) Abbażi tal-informazzjoni ppreżentata mill-Ġermanja, kif ukoll ta' studji li saru minn sorsi indipendenti bħad-Deutsche Bank, il-Kummissjoni tifhem l-argument tal-Ġermanja dwar is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju fis-suq kollu tal-karozzi (purament) elettriċi li huwa kif ġej: […] minn 150 00 ([…] %), jiġifieri li f'suq tal-karozzi elettriċi mingħajr segmentazzjoni, is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju mhuwiex probabbli li ser jaqbeż il-limitu tas-suq ta' 25 %, li jkun jeħtieġ il-bejgħ ta' aktar minn 37 500 vettura elettrika minn total ta' 150 000.

(143) Fi preżentazzjoni bikrija fil-fażi tal-investigazzjoni formali, l-awtoritajiet Ġermaniżi argumentaw li studju mill-2008 li kien sar minn Deutsche Bank kien qal li fl-2015 madwar 1 % tal-karozzi kollha ser ikunu elettriċi, li dan iwassal għal total ta' 150 elf karozza purament elettrika fiż-ŻEE fl-2015 ([56]). Din kienet ukoll il-figura li l-Ġermanja użat biex tikkalkula l-porzjon ta' karozzi elettriċi fis-segmenti tal-karozzi konvenzjonali fil-kuntest ta' eżami preliminari ([57]). L-ishma tas-suq tal-benefiċjarju kalkulati fuq din il-bażi kienu proġettati li fl-2015 kienu ser jaqbżu l-25 % fis-suq taż-ŻEE fis-segmenti B, Ċ, D u E2+F ([58]).

(144) Fi preżentazzjoni aktar tard fil-fażi ta' investigazzjoni formali, il-Ġermanja rreferiet għal żewġ studji aktar riċenti, l-istudju dwar il-Pjan Direzzjonali u r-rapport Delft, li jingħad li jbassru għadd aktar għoli ta' karozzi (jiġifieri 5 miljuni fl-UE sal-2020) fis-suq tal-vetturi elettrifikati milli kien previst minn studji preċedenti ([59]).

([56]) Ara l-premessa 58 ta' hawn fuq.
([57]) Ara l-premessa 84 tad-deċiżjoni biex tinfetaħ il-proċedura ta' investigazzjoni formali.
([58]) Għas-segment B kien ta' [> 25] % ([…] (li se jinbiegħ fiż-ŻEE) diviż b'[…]), is-segment Ċ ta' [> 25] % ([…] diviż b'[…]), għas-segment D ta' [> 25] % ([…] diviż b'[…] u għas-segment E2+F [> 25] %. Ara l-premessi 84 sa 87 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.
([59]) Ara l-premessa 59 ta' hawn fuq.

(145) Il-Kummissjoni ma tistax taċċetta l-informazzjoni miksuba minn dawn ir-rapporti bħala prova xierqa b'sostenn tal-argument tal-Ġermanja, għar-raġunijiet li ġejjin:

(a) L-ewwel nett, il-previżjoni tal-istudju dwar il-Pjan Direzzjonali li sal-2020 fis-suq tal-UE ser ikun hemm 5 miljun vettura elettrika, tirreferi għal kull tip ta' vettura li tal-anqas tipprovdi 50 km ta' awtonomija purament elettrika bħalma huma vetturi kompletament elettriċi u ibridi rikarikabbli. Ir-rapport ma fihx previżjoni dwar l-għadd ta' vetturi purament elettriċi, li abbażi tagħha kien ikun possibbli li jiġi kalkolat is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju.

(b) It-tieni nett, il-figura ta' 5 miljun vettura elettrika fl-2020 ġiet proposta abbażi tas-suppożizzjoni ottimista li ser ikunu ntlaħqu skoperti teknoloġiċi kbar f'termini ta' sistemi tal-ħażna tal-enerġija, teknoloġiji ta' sistemi ta' mototrażmissjoni, soluzzjonijiet tal-integrazzjoni tas-sistema, infrastrutturi tal-grilji, sistemi ta' sikurezza u infrastrutturi tat-toroq, sabiex il-vetturi elettriċi jipprovdu firxa komparabbli ma' dik tal-karozzi konvenzjonali. Xenarju anqas ottimist li ġie preżentat ukoll fl-istudju dwar il-Pjan Direzzjonali, li jirrifletti żvilupp "evoluzzjonarju", mingħajr skoperti teknoloġiċi kbar, jipprevedi li sal-2025 id-daqs tas-suq ta' karozzi purament elettriċi u ibridi ser ikun ta' miljun, u suq ta' sempliċiment madwar 100 000 karozza sal-2016 ([60]). Għalhekk l-istudju dwar il-Pjan Direzzjonali ma jbiddilx il-figuri inizjalment ippreżentati li ħarġu mill-istudju ta' Deutsche Bank, li huma rilevanti għall-valutazzjoni tas-sehem tas-suq tal-benefiċjarju tal-għajnuna fis-suq tal-karozzi purament elettriċi.

(146) Is-sezzjoni tar-rapport Delft li ġie preżentat mill-Ġermanja ma fihx informazzjoni numerika dwar previżjonijiet dwar is-sehem tas-suq fil-paġni li għamlet referenza għalihom. Għalhekk, mhuwiex ċar għaliex il-Ġermanja qieset li dawn il-paġni tar-rapport kienu rilevanti għall-kwistjonijiet diskussi.

(147) Il-Kummissjoni tixtieq tindika li, attwalment, il-previżjonijiet dwar il-pożizzjoni futura ta' vetturi elettriċi fis-suq huma diverġenti ħafna. Pereżempju, ir-rapport Delft innifsu fih għadd ta' stimi dwar l-għadd ta' karozzi elettriċi li mistennija jkunu ([61]) fis-suq fl-2015 u l-proporzjon tagħhom fis-suq globali tal-karozzi. L-istimi huma marbuta ma' xenarji differenti ([62]). Skont stima waħda, pereżempju, skont l-aktar xenarju pożittiv li fih il-vetturi elettriċi jaqbdu sew, l-istudju jipprevedi li fl-2015 fl-UE ser ikun hemm madwar 30 000 karozza purament elettrika reġistrati ġodda. Skont l-aktar xenarju pessimist, ser ikun hemm biss 10 000 karozza purament elettrika reġistrati ġodda, u skont l-aktar xenarju realistiku, ser ikun hemm 20 000 karozza purament elettrika reġistrati ġodda fl-UE fl-2015 ([63]). Ir-rapport ibassar l-eżistenza ta' 100 000 karozza purament elettrika fl-UE-27 fl-2015 ([64]).

(148) Għandu jiġi nnotat li hemm stimi indipendenti li jidhru li jissuġġerixxu li s-sehem tas-suq ta' 1 % li l-istudju ta' Deutsche Bank juża bħala l-proporzjon ta' karozzi purament elettriċi fis-suq tal-karozzi globali fl-2015 huwa għoli wisq. Pereżempju, rapport mill-2014 intitolat "*The xEV Industry insider Report* ([65]) jgħid li fl-**2020** il-vetturi purament elettriċi ser ikunu qegħdin jirrappreżentaw 0,6 % biss tas-suq dinji totali. Ma hemm ebda raġuni biex wieħed jemmen li ħames snin qabel is-sena indikata f'din il-previżjoni, jiġifieri fl-2015, il-perċentwali ta' karozzi purament elettriċi fis-suq globali tal-karozzi ser jilħaq għoli ta' 0,6 %.

([60]) Ara ċ-ċart fuq il-paġna 21 tal-istudju dwar il-Pjan Direzzjonali.

([61]) Fir-rigward tal-propulsjoni, ir-rapport Delft jikkategorizza karozzi bħala konvenzjonali, kompletament elettriċi (FEV), ibridi rikarikabbli (PHEV) u Vetturi Elettriċi b'Range Extender (EREVs).

([62]) Pereżempju, ix-xenarju l-aktar realistiku jassumi li s-sussidji attwali tal-gvern ser jibqgħu fis-seħħ u li l-parametri tal-input u l-aspettattivi tal-iżvilupp ta' karozzi konvenzjonali mhumiex ser jinbidlu radikalment, u li madwar 5 % tax-xerrejja kollha tal-karozzi huma interessati li jixtru vetturi elettriċi (inklużi PHEV). It-tieni xenarju jassumi avvanz kbir għat-teknoloġija tal-karozzi konvenzjonali li jwassal għal żieda sinifikanti fl-effiċjenza tas-CO_2, tnaqqis fis-sussidji tal-gvern u tnaqqis bil-mod fil-prezzijiet tal-batteriji. Ix-xenarju 3 jipprevedi avvanz kbir għas-segment tal-karozzi elettriċi xprunat minn tnaqqis rapidu fil-prezzijiet tal-batteriji minn 2015 'il quddiem.

([63]) Ara t-tabella 17 fuq p. 145 ta' "Impatti ta' Vetturi Elettriċi – Riżultati 5 – Analiżi tal-impatt għal xenarji dwar l-adozzjoni mis-suq u implikazzjonijiet ta' politika".

([64]) Ara t-tabelli 22 u 24 fil-paġna 148 ta' "Impatti ta' Vetturi Elettriċi – Riżultati 5 – Analiżi tal-impatt għal xenarji dwar l-adozzjoni mis-suq u implikazzjonijiet ta' politika".

([65]) http://www.advancedautobat.com/industry-reports/2014-xEV-Industry-Report/Executive-Summary-Selections.pdf

(149) Il-Kummissjoni tinnota li l-ebda stima fir-rapporti l-aktar riċenti ma tipprevedi għadd akbar ta' karozzi purament elettriċi fl-2015 mill-istudju ta' Deutsche Bank li abbażi tiegħu kienu ġew ikkalkulati l-ishma tas-suq tal-benefiċjarju. Mill-eżistenza ta' diverġenzi fil-previżjonijiet il-Kummissjoni tikkonkludi li l-ishma futuri tas-suq tal-karozzi elettriċi fl-2015 u lil hinn, fiż-ŻEE u madwar id-dinja, ma jistgħux jiġu previsti b'ċertezza.

5.6.1.4. Konklużjoni dwar it-test tas-sehem tas-suq

(150) Fil-qosor, l-evidenza ppreżentata mill-Ġermanja, flimkien ma' informazzjoni minn sorsi indipendenti, ma turix li fl-2015 is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju mhuwiex se jaqbeż il-25 %, f'mill-inqas xi suq plawsibbli ta' prodott fiż-ŻEE u fis-segment dinji D ([66]). Din il-konklużjoni ntlaħqet billi ġiet applikata l-istima ta' Deutsche Bank li l-bejgħ tal-karozzi elettriċi ser jirrappreżenta 1 % tal-bejgħ tal-karozzi fid-diversi segmenti tas-suq tal-karozzi konvenzjonali. Barra minn hekk, kif ġie spjegat fil-premessa 147 ta' hawn fuq, sehem tas-suq li jaqbeż il-25 % f'suq mhux segmentat tal-karozzi elettriċi taż-ŻEE (abbażi tal-previżjonijiet ta' 10 000, 20 000 u 30 000 karozza purament elettrika fiż-ŻEE fl-2015) jista' jiġi stabbilit ukoll abbażi ta' sorsi indipendenti oħra.

(151) Għalhekk, il-Kummissjoni tiddeċiedi li twettaq il-valutazzjoni fil-fond tal-miżura ta' għajnuna notifikata abbażi tal-IDAC.

5.7. **Dwar l-applikabbiltà tal-IDAC**

(152) Skont il-paragrafu 68 tar-RAG, meta jkunu ġew issodisfati l-kondizzjonijiet rilevanti stabbiliti f'dak il-paragrafu, il-Kummissjoni tapprova għajnuna għall-investiment reġjonali biss wara verifika dettaljata, wara l-ftuħ tal-proċedura prevista fl-Artikolu [108](2) tat-Trattat, li l-għajnuna hija meħtieġa biex tipprovdi effett ta' inċentiv għall-investiment u li l-benefiċċji tal-miżura ta' għajnuna jegħlbu d-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett tal-kummerċ bejn l-Istati Membri. Il-gwida rilevanti, imħabbra fin-nota 63 f'qiegħ il-paġna tar-RAG, hija mogħtija mill-IDAC.

(153) Fir-rigward tal-argument tal-Ġermanja li l-proċedura ta' investigazzjoni formali għandha tiffoka esklussivament fuq l-eliminazzjoni ta' dubji serji u mhux fuq kriterji ta' kompatibbiltà li diġà ġew eżaminati taħt ir-RAG ([67]), il-Kummissjoni trid tenfasizza li d-disinn tad-dispożizzjonijiet legali applikabbli għall-valutazzjoni ta' għajnuna notifikata għal proġetti kbar ta' investiment reġjonali nħolqot b'tali modi li r-riżultati tat-test tas-sehem tas-suq tal-benefiċjarju stabbilit fil-paragrafu 68(a) tar-RAG huma ta' importanza kritika. Jekk is-sehem tas-suq tal-benefiċjarju fis-suq tal-prodott u ġeografiku rilevanti jaqbeż il-limitu stabbilit fit-test tal-paragrafu 68(a), ma jistax ikun hemm preżunzjoni pożittiva dwar ir-riżultat tat-test tal-ibbilanċjar.

(154) Is-suġġeriment tal-Ġermanja li l-għajnuna tiġi approvata mingħajr valutazzjoni fil-fond, soġġett għall-preżentazzjoni annwali ta' provi relatati mas-sehem tas-suq ([68]) tal-benefiċjarju ma jidhirx prattiku, peress li jista' jkun impossibbli li l-effetti negattivi tal-għajnuna jissewwew b'mod effettiv.

(155) Fir-rigward tal-argument li skont il-paragrafu 9 tal-IDAC, il-valutazzjoni dettaljata tal-Kummissjoni għandha tkun proporzjonata għad-distorsjoni potenzjali tal-kompetizzjoni u għalhekk ma tapplikax għal każijiet fejn ma jkunx hemm "distorsjoni notevoli tal-kompetizzjoni" u fejn il-benefiċjarju jidħol għal investiment innovattiv u ta' riskju għoli ([69]) il-Kummissjoni tqis li n-nuqqas ta' "distorsjoni notevoli" ma ġiex ippruvat, u li għajnuna ta' 50 miljun għal investiment ta' 400 miljun għandha potenzjal notevoli li tgħawweġ il-kompetizzjoni.

([66]) Ara l-premessa 36 u n-noti 18 u 19 f'qiegħ il-paġna ta' hawn fuq.
([67]) Ara l-premessa 60(b) ta' hawn fuq.
([68]) Ara l-premessa 60(c) ta' hawn fuq.
([69]) Ara l-premessa 60(d) ta' hawn fuq.

(156) Il-Kummissjoni tqis li s-sentenza tal-Qorti Ġenerali tal-10 ta' Lulju 2012 fil-Kawża T-304/08, Smurfit Kappa vs Il-Kummissjoni ([70]) ma tistax tiġi interpretata bħala impożizzjoni ta' obbligu fuq il-Kummissjoni biex ma tapplikax l-IDAC f'każijiet bħal dan attwali. Pjuttost is-sentenza tirrikjedi li l-Kummissjoni twettaq valutazzjoni sostantiva f'sitwazzjonijiet fejn l-effetti pożittivi tal-għajnuna reġjonali ma jegħlbux b'mod ovvju l-effetti negattivi possibbli, anki meta ma jkunux inqabżu l-limiti fil-paragrafu 68 tar-RAG.

5.8. **Valutazzjoni fil-fond**

(157) F'dan il-każ, il-Kummissjoni trid tivvaluta fid-dettall, abbażi tal-kriterji stabbiliti fl-IDAC, jekk l-għajnuna hijiex meħtieġa biex tipprovdi effett ta' inċentiv għall-investiment u jekk il-benefiċċji tal-miżura ta' għajnuna jegħlbux id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

5.8.1. *Adegwatezza tal-għajnuna*

(158) Skont il-paragrafu 18 tal-IDAC, sempliċiment "miżuri li għalihom l-Istat Membru jkun ikkunsidra għażliet politiċi oħra, u li għalihom ikunu ġew stabbiliti l-vantaġġi li jintuża strument selettiv bħalma hija l-għajnuna mill-Istat għal kumpanija speċifika, jitqiesu li jikkostitwixxu strument xieraq".

(159) Il-Ġermanja ppreżentat biżżejjed evidenza ([71]) biex turi li l-iżviluppi infrastrutturali u miżuri ġenerali oħra waħedhom mhumiex biżżejjed biex inaqqsu d-disparitajiet reġjonali fil-Ġermanja. Għalhekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżura ta' għajnuna hija strument xieraq biex jiġi segwit l-objettiv ta' żvilupp reġjonali fir-reġjun megħjun konċernat.

5.8.2. *Effett ta' inċentiv/Xenarju kontrofattwali*

(160) Peress li hemm ħafna raġunijiet għaliex kumpanija tillokalizza f'reġjun partikolari, anke mingħajr l-ebda għoti ta' għajnuna, il-paragrafu 19 et seq. tal-IDAC jeħtieġ li l-Kummissjoni tivverifika fid-dettall li l-għajnuna hija meħtieġa biex tipprovdi effett ta' inċentiv għall-investiment. L-għan ta' din il-valutazzjoni dettaljata huwa sabiex jiġi determinat jekk l-għajnuna verament tikkontribwixxix għall-bidla fl-imġiba tal-benefiċjarju, tant li jidħol għal investiment (addizzjonali) fir-reġjun megħjun konċernat.

(161) L-IDAC jgħid li l-effett ta' inċentiv jista' jiġi ppruvat f'żewġ xenarji possibbli: fin-nuqqas ta' għajnuna, ma jseħħ ebda investiment, peress li l-investiment ma jkunx profittabbli għall-kumpanija fi kwalunkwe lokazzjoni (xenarju 1), fin-nuqqas ta' għajnuna, l-investiment jseħħ fl-lokazzjoni oħra tal-UE (xenarju 2).

(162) Għalhekk l-Istat Membru jrid jagħti evidenza ċara li l-għajnuna effettivament kellha impatt fuq id-deċiżjoni ta' investiment jew fuq l-għażla tal-lokazzjoni. Il-Kummissjoni trid tistabbilixxi li x-xenarji kontrofattwali proposti huma realistiċi.

(163) L-IDAC iqiegħed l-oneru tal-provi dwar l-eżistenza ta' effett ta' inċentiv fuq l-Istat Membru. Il-paragrafi 24 u 25 tal-IDAC jindikaw li l-Istat Membru jista' jagħti prova tal-effett ta' inċentiv tal-għajnuna billi jipprovdi dokumenti tal-kumpanija li juru li 1) l-investiment ma kienx ikun profittabbli mingħajr l-għajnuna u ma kienet prevista l-ebda lokazzjoni oħra għall-investiment, jew 2) li kien sar tqabbil bejn il-kostijiet u l-benefiċċji fir-rigward tal-għażla tal-post tal-investiment fir-reġjun megħjun u l-għażla ta' lokazzjoni alternattiva. L-Istat Membru huwa mistieden jibbaża ruħu fuq rapporti finanzjarji, pjanijiet interni ta' direzzjoni tan-negozju u dokumenti li jelaboraw id-diversi xenarji ta' investiment.

([70]) Ara n-nota 26 f'qiegħ il-paġna.

([71]) Ara l-premessi 73 u 75 ta' hawn fuq.

(164) Mingħajr ma provdiet ebda evidenza dokumentata li turi li din l-analiżi kienet saret qabel id-deċiżjoni ta' investiment, il-Ġermanja l-ewwel bħala tentattiv argumentat li l-effett ta' inċentiv għandu jiġi valutat fil-kuntest tax-xenarju 1 fis-sens tal-paragrafu 22 tal-IDAC. L-Istat Membru jrid juri li l-għajnuna tipprovdi inċentiv għall-benefiċjarju biex jadotta deċiżjoni pożittiva ta' investiment għaliex l-investiment, li mingħajr l-għajnuna ma jkunx profittabbli għall-kumpanija fi kwalunkwe lokazzjoni, jista' jseħħ fir-reġjun megħjun. L-informazzjoni ppreżentata mill-Ġermanja turi li l-ammont ta' għajnuna mill-Istat meħtieġ ser iżid ir-rata interna ta' redditu tal-proġett b'1 % biss, (li ser jgħolli l-IRR minn [0–8] % għal [1–9] %), li jkun sinifikament aktar baxx kemm mill-mira interna ta' 25 % tar-ROCE, jew mill-medja ponderata tal-kost kapitali tal-benefiċjarju (WACC) ta' 12 %.

(165) Huwa ovvju li ż-żieda marġinali fir-rata interna ta' redditu li, anke bl-għajnuna, hija ferm aktar baxxa mill-valur referenzjarju tal-kumpanija, ma tippermettix li ssir konklużjoni li l-għajnuna pprovdiet effett ta' inċentiv biex isir l-investiment.

(166) Huwa wkoll ċar li d-deċiżjoni ta' investiment fil-manifattura ta' karozzi elettriċi kienet ibbażata fuq objettiv strateġiku aktar fit-tul tal-benefiċjarju li jiżviluppa teknoloġiji innovattivi ewlenin bil-għan li jintlaħqu l-istandards ta' mobbiltà tal-futur, u biex ikunu adattati għall-użu fil-produzzjoni tal-massa industrijali. Dan l-objettiv intwera wkoll mill-fatt li, fl-2009, il-benefiċjarju u s-sidien tiegħu daħlu f'alleanza strateġika ma' SGL Carbon, kumpanija involuta fil-produzzjoni ta' materjal tal-fibra tal-karbonju.

(167) Il-fatt li l-effett ta' inċentiv ma ġiex ippruvat f'kuntest ta' xenarju 1, madankollu, ma jfissirx li l-effett ta' inċentiv ma jistax jiġi ppruvat f'kuntest ta' xenarju 2.

(168) Tabilħaqq, aktar tard l-awtoritajiet Ġermaniżi argumentaw li l-għajnuna lill-benefiċjarju taqa' taħt ix-xenarju 2, u ppreżentaw il-lokazzjoni ta' Munich bħala lokazzjoni alternattiva għal Leipzig.

(169) Valutazzjoni tal-effett ta' inċentiv, f'sitwazzjoni ta' xenarju 2 għandha l-għan li tipprova li l-miżura ta' għajnuna pprovdiet inċentiv għall-benefiċjarju biex jillokalizza l-investiment fir-reġjun fil-mira minflok f'reġjun ieħor, minħabba li l-għajnuna tikkumpensa għall-iżvantaġġi u l-ispejjeż netti marbuta mal-lokazzjoni fir-reġjun megħjun.

(170) Kif ġie spjegat hawn fuq fil-premessa 81, il-prova tal-Ġermanja tal-effett ta' inċentiv f'sitwazzjoni ta' xenarju 2 (għall-mudell i3) hija bbażata fuq dokumenti li jmorru lura għal Diċembru 2009, bħall-minuti li rreġistraw id-deċiżjoni tal-bord (Vorstandsbeschluss vom 15. Dezember 2009). Minn dawn id-dokumenti, huwa evidenti li inizjalment kienu ġew ikkunsidrati għadd ta' lokazzjonijiet għall-investiment, iżda li kważi kollha (inkluż l-aktar importanti, […]) ([72]) kienu ġew eliminati mit-tqabbil finali abbażi ta' raġunijiet strateġiċi speċifiċi, bħall-ħtieġa ta' investiment f'żona ġdida, id-distanza mis-sit tal-produzzjoni tal-plastik rinfurzat bil-fibra tal-karbonju, id-diffikultajiet lingwistiċi, in-nuqqas ta' protezzjoni tal-għarfien, distanza twila wisq miċ-ċentru tal-iżvilupp tal-benefiċjarju, il-kapaċità ta' produzzjoni u l-loġistika. Sakemm ġiet adottata d-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni, l-alternattivi kienu tnaqqsu għal żewġ lokazzjonijiet li ngħataw kunsiderazzjoni serja: Leipzig u Munich. Id-dokumenti deċiżivi preżentati lill-bord ta' BMW AG f'Diċembru 2009 jgħidu li – ikkalkulat fuq ċiklu tal-ħajja ta' […]-sena – mingħajr l-għajnuna, il-proġett kien jiġi jiswa EUR 17-il miljun anqas fi Munich milli f'Leipzig.

(171) Element ieħor li l-kumpanija kienet qieset waqt li kienet qiegħda tiddeċiedi dwar il-lokazzjoni tal-investiment kienet il-possibbiltà strateġika fit-tul li fil-futur tiġi estiża l-kapaċità ta' produzzjoni. Leipzig kien joffri l-possibbiltà li l-kapaċità ta' produzzjoni tiġi rduppjata minn [10 000–50 000] oġġett fis-sena għal [50 000–90 000] oġġett fis-sena, filwaqt li din l-estensjoni ma tqisitx fattibbli fi Munich. Skont id-dokumenti preżentati mill-Ġermanja, il-kumpanija ma kinitx ikkwantifikat dan il-fattur strateġiku f'termini monetarji.

([72]) Ara l-premessa 83 ta' hawn fuq.

(172) Id-dokumenti juru wkoll li d-disponibbiltà ta' għajnuna mill-Istat fl-ammont ta' EUR 50 miljun kienet ġiet analizzata bi tħejjija għad-deċiżjoni dwar l-investiment/lokazzjoni.

(173) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li, abbażi ta' dawn id-dokumenti kontemporanji u ġenwini, il-Ġermanja kienet uriet b'suċċess li d-disponibbiltà ta' għajnuna mill-Istat kienet wasslet għad-deċiżjoni biex l-investiment fil-produzzjoni tal-mudell i3 isir f'Leipzig minflok fi Munich.

5.8.3. *Proporzjonalità*

(174) F'sitwazzjoni ta' xenarju 2, il-paragrafu 33 tal-IDAC jgħid li l-miżura ta' għajnuna "titqies li hija proporzjonali jekk tkun ugwali għad-differenza bejn il-kostijiet netti għall-kumpanija benefiċjarja biex tinvesti fir-reġjun megħjun u l-kostijiet netti biex tinvesti fir-reġjun(i) alternattiv(i)".

(175) Kif ġie spjegat hawn fuq, fid-dokumenti li jmorru lura għal Diċembru 2009, il-Ġermanja wriet li d-differenza fil-kost bejn iż-żewġ postijiet (jiġifieri Leipzig u Munich) kienet tammonta għal EUR 17-il miljun, kif kienet ġiet identifikata fiż-żmien meta ttieħdet id-deċiżjoni dwar l-investiment/lokazzjoni u kienet ikkalkolata fuq ċiklu tal-ħajja ta' seba' snin. Il-kumpanija kienet ikkalkulat din id-differenza fil-kost abbażi tal-kost tal-investiment fil-prodott, l-investiment strutturali, l-ispejjeż ta' ppjanar u tal-bidu, l-ispejjeż tal-produzzjoni, l-ispejjeż tal-provvista, l-ispejjeż fissi, l-ispejjeż ta' "dħul/ħruġ", bħal spejjeż loġistiċi u tariffi internazzjonali għal vjeġġi. Għalhekk il-Kummissjoni tqis li l-Ġermanja wriet li għajnuna ta' EUR 17-il miljun hija l-ammont minimu meħtieġ biex tbiddel id-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni tal-benefiċjarju tal-għajnuna, u għalhekk hija proporzjonata mal-objettiv ta' żvilupp reġjonali intiż mill-għajnuna. F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni tqis li l-possibbiltà ta' estensjoni strateġika li mhijiex disponibbli fi Munich ma għandhiex tittieħed inkunsiderazzjoni għat-test tal-proporzjonalità tal-għajnuna notifikata, peress li ssir rilevanti biss fuq medda ta' żmien twila ħafna, lil hinn miċ-ċiklu tal-ħajja ta' seba' snin tal-proġett ta' investiment inkwistjoni.

(176) Aktar tard il-Ġermanja ([73]) argumentat li l-ammont kollu inizjalment notifikat ta' EUR 50 miljun f'għajnuna mill-Istat huwa proporzjonat minħabba li mas-EUR 17-il miljun identifikati f'Diċembru 2009 iridu jiżdiedu EUR 29 miljun addizzjonali fi spejjeż bħala l-iżvantaġġ marbut mal-lokazzjoni tal-investiment f'Leipzig. L-ispejjeż addizzjonali ta' EUR 29 miljun inqalgħu qabel l-aħħar tal-2012, jiġifieri wara li kienet ittieħdet id-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni u l-investiment u kien diġà beda x-xogħol fuq il-proġett.

(177) Il-Ġermanja tiġġustifika dan l-ammont billi targumenta li l-proporzjonalità tal-għajnuna ma għandhiex għalfejn tintwera abbażi tal-istess dokumenti li kienu wrew l-effett ta' inċentiv. Skont il-Ġermanja, il-Kummissjoni għandha tqis ukoll informazzjoni oħra dwar spejjeż, marbuta ma' spejjeż li ntefqu fir-reġjun megħjun wara li kienet ittieħdet id-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni tal-investiment.

(178) Il-Kummissjoni tinnota li d-dokumenti preżentati mill-Ġermanja f'Settembru 2012 li jelenkaw l-ispejjeż addizzjonali ([74]) la huma ġenwini u lanqas kontemporanji għal kwalunkwe deċiżjoni ta' investiment, peress li kienu stabbiliti biss f'Settembru 2012.

(179) Il-Kummissjoni tirrifjuta l-argument tal-awtoritajiet Ġermaniżi li l-proporzjonalità ma għandhiex tiġi deċiża esklużivament abbażi ta' dokumenti li jirriflettu s-sitwazzjoni fiż-żmien meta kienet saret id-deċiżjoni rilevanti dwar il-lokazzjoni/investiment għar-raġunijiet li ġejjin:

(180) Huwa minnu li l-paragrafu 35 tal-IDAC, li jiddeskrivi t-tipi ta' dokumenti xierqa biex jippruvaw proporzjonalità, ma jeħtieġx litteralment li l-proporzjonalità tintwera abbażi tal-*istess* [enfasi miżjuda] dokumenti bħal dawk li abbażi tagħhom ġie ppruvat l-effett ta' inċentiv, iżda abbażi ta' dokumenti *bħal* [enfasi miżjuda] dawk deskritti fil-paragrafu 26 tal-IDAC. Madankollu, il-formulazzjoni tal-paragrafu 35 ma tistax tiġi interpretata li tippermetti li l-effett ta' inċentiv u l-proporzjonalità tal-għajnuna jiġu ppruvati abbażi ta' dokumenti li fihom ċifri kompletament differenti dwar l-iżvantaġġi u l-ispejjeż netti marbuta mal-lokazzjoni tal-investiment fir-reġjun megħjun. B'mod partikolari, ma tippermettix l-użu ta' dokumenti li jagħtu dettalji ta' spejjeż li jkunu tfaċċaw diversi snin wara li tkun ittieħdet id-deċiżjoni rilevanti dwar l-investiment/lokazzjoni.

([73]) Ara l-premessi 101 u 102 ta' hawn fuq.
([74]) Ara l-premessa 102 ta' hawn fuq.

(181) Huwa wkoll minnu li fl-IDAC ma hemm ebda dispożizzjoni espliċita li tispeċifika l-punt fiż-żmien li għandu jiġi kkunsidrat għall-valutazzjoni tal-proporzjonalità. Bl-istess mod, ma hemm l-ebda dispożizzjoni espliċita marbuta mal-punt preċiż fiż-żmien li jrid jittieħed inkunsiderazzjoni għall-valutazzjoni tal-effett ta' inċentiv. Madankollu, huwa ovvju li l-figuri rilevanti għad-determinazzjoni tal-effett ta' inċentiv tal-għajnuna fuq id-deċiżjoni dwar l-investiment/lokazzjoni jridu jkunu disponibbli u invokati *qabel* tkun saret dik id-deċiżjoni. Dan huwa r-raġuni għaliex il-paragrafu 26 tal-IDAC, li jiddeskrivi t-tipi ta' dokumenti xierqa biex jiġi ppruvat l-effett ta' inċentiv, jirreferi għal "dokumenti (…) *ippreżentati lil kumitat ta' investiment* [enfasi miżjuda] (…) li jelaboraw fuq id-diversi xenarji ta' investiment (…)". Huma eżattament dawn it-tip ta' dokumenti, li ġew ippreżentati lill-bord tal-benefiċjarju u li kien fihom id-diversi xenarji ta' investiment u l-figuri rilevanti għal kull wieħed minnhom li l-Kummissjoni eżaminat f'dan il-każ. Dawk id-dokumenti juru li l-iżvantaġġi marbuta mal-lokazzjoni tal-investiment f'Leipzig kien ġew stmati għal EUR 17-il miljun qabel kienet ittieħdet id-deċiżjoni biex tintgħażel dik il-lokazzjoni.

(182) Barra minn hekk, il-loġika inerenti ta' analiżi ta' xenarju 2 hija li minn perspettiva *ex ante*, jiġifieri qabel issir id-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni tal-investiment, l-ispejjeż addizzjonali li ser jiġġarrbu minħabba li l-investiment ikun ser isir fil-lokazzjoni fil-mira fejn, fin-nuqqas tal-għajnuna, l-investiment ma kienx isir, għandhom jiġu kumpensati minn għajnuna mill-Istat. Madankollu, il-prinċipju tal-proporzjonalità jimplika wkoll li għajnuna li taqbeż dak li huwa meħtieġ biex tittieħed id-deċiżjoni biex l-investiment jiġi lokalizzat fiż-żona megħjuna trid titqies bħala superfluwa, peress li tikkostitwixxi flus b'xejn lill-benefiċjarju li ma jservu l-ebda skop li jkun kompatibbli mar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(183) Il-paragrafu 33 tal-IDAC espliċitament jipprevedi li biex l-għajnuna tkun proporzjonata, trid tkun ugwali għad-differenza bejn l-ispejjeż netti fil-lokazzjonijiet alternattivi. Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-għajnuna tista' biss titqies proporzjonata jekk ma taqbiżx l-ammont li kien meħtieġ biex twassal lill-benefiċjarju tal-għajnuna biex jieħu d-deċiżjoni li jwettaq investiment f'lokazzjoni partikolari.

(184) Kuntrarjament għal dak li argumentat il-Ġermanja, id-dokument ta' konsultazzjoni tas-servizzi tal-Kummissjoni tal-2007 dwar il-Prinċipji komuni għal valutazzjoni ekonomika tal-kompatibbiltà ta' għajnuna mill-Istat skont l-Artikolu 87.3, li ġie ppubblikat ftit snin ilu mid-DĠ Kompetizzjoni, ma jobbligax soluzzjoni differenti. Il-paragrafu 41 tad-dokument ta' konsultazzjoni, li fi kwalunkwe każ ma jorbotx lill-Kummissjoni, pjuttost jappoġġja approċċ li jiffoka fuq l-evitar ta' għajnuna li teċċedi l-ammont neċessarju li jingħata għal proġett ta' investiment. B'mod ċar jgħid li f'każijiet li jaqgħu taħt il-valutazzjoni dettaljata ta' linji gwida eżistenti, għandu jiġi verifikat jekk l-intensità tal-għajnuna hijiex għolja wisq u l-istess riżultat ma setax jinkiseb b'inqas għajnuna. Jekk, bħal fil-każ preżenti, jiġi ppruvat li meta kienet saret id-deċiżjoni biex l-investiment isir f'Leipzig (jiġifieri meta nbeda l-investiment) kien hemm sempliċiment differenza ta' EUR 17-il miljun bejn il-kost ta' investiment f'Leipzig u fi Munich, allura għajnuna li taqbeż dak l-ammont hija superfluwa wkoll skont id-dokument ta' konsultazzjoni invokat mill-Ġermanja.

(185) Lanqas is-sentenza Freistaat Sachsen vs. Il-Kummissjoni ma ġġiegħel lill-Kummissjoni li tieħu d-deċiżjoni tagħha abbażi ta' dokumenti li l-Istat Membru jqis li huma "xierqa" fis-sens tal-paragrafu 35 tal-IDAC ([75]) iżda li ma setgħux ikunu li ddeterminaw id-deċiżjoni tal-benefiċjarju tal-għajnuna biex iwettaq l-investiment f'lokazzjoni partikolari.

(186) Fir-rigward tal-ispejjeż addizzjonali li rriżultaw b'rabta mal-estensjoni tal-investiment li saret wara li kienet ittieħdet id-deċiżjoni inizjali ta' investiment f'Diċembru 2009, il-Kummissjoni tixtieq tesprimi t-tħassib li ġej dwar ċerta informazzjoni li l-Ġermanja preżentat f'Settembru 2012, fil-kuntest tal-investigazzjoni formali:

([75]) Ara l-premessa 92 u 94 ta' hawn fuq.

(187) L-ispejjeż addizzjonali marbuta mal-kapaċità ta' produzzjoni għall-mudell i8 ma kinux fil-kamp ta' applikazzjoni tal-investiment deċiż fl-2009, peress li d-deċiżjoni dwar il-produzzjoni tal-i8 kienet saret biss kmieni fl-2011. Id-deċiżjoni rilevanti tal-bord hija deċiżjoni separata mid-deċiżjoni dwar il-lokazzjoni/investiment dwar il-produzzjoni tal-mudell i3. Barra minn hekk, id-deċiżjoni dwar il-produzzjoni tal-mudell i8 ma kinitx teħtieġ għażla biex l-investiment isir f'Leipzig jew f'lokazzjoni alternattiva (xenarju 2), iżda sempliċiment deċiżjoni dwar jekk jiġix prodott il-mudell i8 jew le (xenarju 1). Fil-fatt, fid-dawl tal-għadd żgħir ta' karozzi li kienu ser jiġu prodotti, id-deċiżjoni ta' investiment kienet tagħmel sens ekonomiku biss meta l-produzzjoni kienet tiddependi fuq il-fatt li l-faċilitajiet ta' produzzjoni jitwaqqfu f'Leipzig. Tabilħaqq, bi tweġiba għal talba għal informazzjoni l-Ġermanja qalet li l-volum ta' investiment oriġinarjament ippjanat ma kienx ser jiġi affettwat ([76]) u l-Kummissjoni ma taf dwar l-ebda talba għal għajnuna addizzjonali għal xi spejjeż addizzjonali ta' investiment marbuta mal-produzzjoni tal-mudell i8.

(188) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li fir-rigward tal-porzjon tal-għajnuna li jkopri l-kost ta' investiment li ma kienx ġie inkluż fin-notifika ma jista' jintwera l-ebda effett ta' inċentiv jew proporzjonalità.

(189) Għalhekk il-Kummissjoni ma tistax tikkonferma l-proporzjonalità tal-għajnuna għall-investiment reġjonali fl-ammont ta' EUR 45 257 273 (f'valur skontat). Tikkonkludi li l-porzjon tal-ammont tal-għajnuna notifikata li jaqbeż is-EUR 17-il miljun, (jiġifieri EUR 28 257 273) jikkostitwixxi riżorsi li tqiegħdu għad-dispożizzjoni tal-benefiċjarju li ma jgħinux biex jintlaħaq xi wieħed mill-objettivi enumerati fl-Artikolu 107(3) tat-Trattat. Barra minn hekk, tqis li l-għoti ta' din l-għajnuna addizzjonali fl-ammont ta' EUR 28 257 273 kien ser ikollu effetti negattivi, jiġifieri ferm distortivi fuq il-kompetizzjoni, peress li jista', b'mod partikolari, jiskoraġġixxi lill-kompetituri milli jinvestu fi prodotti simili, u b'hekk jikkontribwixxi għall-eliminazzjoni ta' investiment privat fis-suq rilevanti.

5.8.4. *Effetti pożittivi tal-għajnuna*

(190) Skont l-IDAC, l-Istat Membru jrid jissostanzja l-kontribut tal-proġett ta' investiment megħjun għall-iżvilupp tar-reġjun ([77]), u l-Kummissjoni tista' tapprova l-għajnuna biss jekk, minbarra li tipprovdi inċentiv għall-investiment u li tkun proporzjonali, l-effetti pożittivi tagħha jegħlbu l-effetti negattivi tagħha ([78]).

(191) Il-Kummissjoni tqis li l-Ġermanja wriet b'suċċess li l-għajnuna fl-ammont ta' EUR 17-il miljun ser ikollha kontribut pożittiv għall-iżvilupp reġjonali ([79]).

5.8.5. *Effetti negattivi tal-għajnuna fuq il-kompetizzjoni*

(192) Skont il-paragrafu 40 ([80]) tal-IDAC, f'analiżi ta' xenarju 2, fejn l-investiment kien isir anke mingħajr l-għajnuna, u l-għajnuna hija proporzjonata, l-għajnuna ma għandha l-ebda effett fuq il-kompetizzjoni, peress li l-fatturi preeżistenti, bħas-sehem għoli tas-suq tal-benefiċjarju, jibqgħu l-istess.

(193) Il-Kummissjoni kienet f'pożizzjoni li tikkonferma l-effett ta' inċentiv tal-għajnuna u l-proporzjonalità tal-għajnuna fl-ammont ta' EUR 17-il miljun. Jekk l-għajnuna tkun limitata għal dan l-ammont, ma jkollha ebda effetti negattivi fuq il-kompetizzjoni.

([76]) Ara t-tweġiba tal-Ġermanja tal-25 ta' Mejju 2011 (referenza 2011/054659), p. 3.
([77]) Paragrafu 11 tal-IDAC.
([78]) Paragrafu 52 tal-IDAC.
([79]) Ara l-premessi 61 sa 72 ta' hawn fuq.
([80]) "Jekk (…) l-analiżi kontrofattwali tissuġġerixxi li mingħajr l-għajnuna l-investiment xorta kien isir, għalkemm possibbilment f'lokazzjoni oħra (xenarju 2) u jekk l-għajnuna hija proporzjonali, indikazzjonijiet possibbli ta' distorsjonijiet bħal sehem tas-suq għoli u żieda fil-kapaċità f'suq li l-prestazzjoni tiegħu tkun inqas mil-livell standard bħala prinċipju jkunu l-istess irrispettivament mill-għajnuna."

5.8.6. *Effetti negattivi tal-għajnuna fuq il-kummerċ*

(194) L-għajnuna reġjonali għandha effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri, peress li tinkoraġġixxi lill-impriżi biex jillokalizzaw l-investiment f'żoni megħjuna ta' ċerti Stati Membri milli f'postijiet alternattivi fi Stati Membri oħra. Madankollu, il-proġett ta' investiment f'Leipzig ma ddevjax investiment minn żona megħjuna oħra fi Stat Membru differenti, u lanqas minn żona ugwalment żvantaġġata fil-Ġermanja. Is-sit f'[…] kien ġie eskluż bħala post alternattiv minħabba konsiderazzjonijiet kwalitattivi u strateġiċi fi stadju aktar bikri ta' ppjanar. Għalhekk, l-għajnuna ma tmurx kontra l-objettivi ta' koeżjoni stabbiliti fit-Trattat. Barra minn hekk, peress li l-investiment ma jinvolvix ir-rilokazzjoni ta' impjant eżistenti f'Leipzig, il-paragrafu 54 tal-IDAC ma japplikax għall-għajnuna notifikata.

5.8.7. *Ibbilanċjar tal-effetti pożittivi u negattivi tal-għajnuna*

(195) Wara li ġie stabbilit li l-għajnuna tipprovdi inċentiv għat-twettiq tal-investiment fir-reġjun konċernat u hija proporzjonata biex jiġi segwit dak l-objettiv jekk tiġi limitata għall-ammont ta' EUR 17-il miljun, huwa meħtieġ li l-effetti pożittivi tal-għajnuna jiġu bbilanċjati mal-effetti negattivi tagħha.

(196) Il-valutazzjoni kkonfermat li l-miżura ta' għajnuna li tammonta għal EUR 17-il miljun attirat proġett ta' investiment lejn reġjun żvantaġġat li huwa eliġibbli għal għajnuna reġjonali skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. L-investiment joffri kontribut importanti għall-iżvilupp reġjonali bil-ħolqien ta' 800 impjieg dirett. Peress li d-deċiżjoni biex l-investiment jiġi lokalizzat f'Leipzig ma taffettwax reġjun bl-istess intensità jew b'limitu ogħla ta' intensità ta' għajnuna, il-miżura ta' għajnuna ma tmurx kontra l-objettivi ta' koeżjoni. Il-Kummissjoni tqis li huwa aktar ta' benefiċċji għall-koeżjoni fl-Unjoni li jiġi attirat investiment lejn reġjun ifqar milli kieku l-istess investiment kien isir f'reġjun aktar żviluppat.

(197) Fid-dawl ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni ssib li l-effetti pożittivi tal-għajnuna fl-ammont ta' EUR 17-il miljun jegħlbu l-effetti negattivi fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri u kwalunkwe effett soċjali u ekonomiku negattiv fil-post alternattiv, li huwa reġjun aktar żviluppat u vantaġġat.

(198) Skont il-paragrafu 68 tar-RAG, u fid-dawl tal-valutazzjoni fil-fond li saret abbażi tal-IDAC, il-Kummissjoni tqis li l-Ġermanja wriet b'suċċess il-kontribut pożittiv tal-għajnuna fl-ammont ta' EUR 17-il miljun għall-iżvilupp reġjonali. Il-Kummissjoni tikkonkludi li l-għajnuna limitata għall-ammont ta' EUR 17-il miljun hija meħtieġa biex tipprovdi effett ta' inċentiv għall-investiment f'Leipzig u li l-benefiċċji tal-miżura ta' għajnuna jegħlbu d-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

5.8.8. *Possibbiltà li tingħata għajnuna sal-limitu tan-notifika stabbilit fil-GBER*

(199) Il-Kummissjoni tirrifjuta l-argument imressaq mill-Ġermanja, li jgħid li l-awtorità tal-Kummissjoni li teżamina l-kompatibbiltà tal-miżura ta' għajnuna inkwistjoni skont l-IDAC hija limitata għall-porzjon tal-ammont tal-għajnuna mitluba li huwa ogħla mil-limitu tan-notifika stabbilit fl-Artikolu 6(2) tal-GBER.

(200) Il-Kummissjoni trid tiftakar l-obbligu tagħha li, abbażi ta' valutazzjoni aktar dettaljata mwettqa skont l-IDAC, tivverifika l-effett ta' inċentiv u l-proporzjonalità ta' miżuri ta' għajnuna li għalihom tapplika dik il-valutazzjoni fil-fond, jiġifieri għajnuna reġjonali notifikabbli mogħtija għal proġetti kbar ta' investiment li jissodisfaw il-kundizzjonijiet rilevanti stabbiliti fir-RAG.

(201) Fir-rigward tal-possibbiltà li l-Ġermanja tagħti għajnuna lil BMW AG sal-livell tal-limitu tan-notifika stabbilit fl-Artikolu 6(2) tal-GBER, li f'dan il-każ ikun ta' EUR 22,5 miljun, huwa importanti li jiġi nnotat li l-formulazzjoni tan-nota f'qiegħ il-paġna għall-paragrafu 56 tal-IDAC tgħid biss li l-Istat Membru *jżomm* dik il-possibbiltà. Min-nota f'qiegħ il-paġna invokata mill-Ġermanja ma jsegwix li l-Kummissjoni nnifisha hija obbligata tawtorizza l-għoti ta' għajnuna reġjonali sal-ammont li huwa eżentat minn notifika taħt skema dwar l-eżenzjoni ta' kategorija.

(202) Għalhekk il-Kummissjoni hija intitolata li tivvaluta l-effett ta' inċentiv u l-proporzjonalità tal-ammont kollu tal-għajnuna notifikata mill-Ġermanja, u li tikkonstata li l-għajnuna hija kompatibbli mas-suq intern biss jekk tkun limitata għal EUR 17-il miljun.

6. **KONKLUŻJONI**

(203) Il-Kummissjoni tikkonkludi li l-ammont ta' għajnuna għall-investiment reġjonali li l-Ġermanja beħsiebha timplimenta favur BMW AG huwa kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(a) tat-TFUE sal-ammont massimu ta' EUR 17-il miljun.

(204) M'hemm l-ebda indikazzjoni dwar l-applikabbiltà ta' xi waħda mid-derogi l-oħra mill-projbizzjoni ta' għajnuna mill-Istat fl-Artikolu 107 tat-TFUE, u lanqas li l-awtoritajiet Ġermaniżi kienu invokaw xi deroga bħal din.

(205) Għalhekk il-porzjon ta' EUR 28 257 273 tal-għajnuna notifikata li l-Ġermanja beħsiebha tagħti lil BMW AG hija inkompatibbli mas-suq intern.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

L-għajnuna mill-Istat li l-Ġermanja qiegħda tippjana li timplimenta favur investiment ta' BMW AG f'Leipzig, li tammonta għal EUR 45 257 273 hija kompatibbli mas-suq intern biss jekk tkun limitata għal ammont ta' EUR 17-il miljun (fi prezzijiet tal-2009); l-ammont lil hinn minn dan (EUR 28 257 273) huwa inkompatibbli mas-suq intern.

Għalhekk l-għajnuna tista' tiġi implimentata biss sal-ammont ta' EUR 17-il miljun.

Artikolu 2

Il-Ġermanja tippreżenta lill-Kummissjoni:

— fi żmien xahrejn mill-għoti tal-għajnuna, kopja tal-atti rilevanti li jittrattaw din il-miżura ta' għajnuna;

— fi żmien sitt xhur wara l-ħlas tal-aħħar parti tal-għajnuna, ibbażat fuq l-iskeda ta' ħlas notifikata, rapport finali dettaljat.

Artikolu 3

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Federali tal-Ġermanja.

Magħmul fi Brussell, id-9 ta' Lulju 2014.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

Viċi President

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2016/633

tat-23 ta' Lulju 2014

dwar l-għajnuna mill-Istat SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) implimentata minn Franza favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes – Uzès – Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair u Airport Marketing Services

(notifikata bid-dokument C(2014) 5078)

(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-Artikolu 108(2)(i) tiegħu, (1)

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

wara li kkunsidrat 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 (2),

wara li l-partijiet interessati ġew mistiedna jressqu l-kummenti tagħhom skont dawn l-Artikoli (3) u wara li ġew ikkunsidrati dawn il-kummenti,

Billi:

1. IL-PROĊEDURA

(1) Permezz tal-ittra tas-26 ta' Jannar 2010, il-Kummissjoni rċeviet ilment dwar il-vantaġġi li allegatament irċeviet il-kumpanija tal-ajru Ryanair Limited ("Ryanair") f'numru ta' ajruporti reġjonali u lokali Franċiżi. Fir-rigward tal-ajruport ta' Nîmes, dan l-ilment jirreferi wkoll għall-kontribuzzjonijiet finanzjarji li l-operaturi suċċessivi ta' dan l-ajruport, il-Kamra tal-Kummerċ u l-Industrija [Chambre de Commerce et d'Industrie] ta' Nîmes – Uzès – Le Vigan ("is-CCI") u Veolia Transport Aéroport de Nîmes ("VTAN"), allegatament ibbenefikaw minnhom.

(2) Permezz tal-ittra tas-16 ta' Marzu 2010, il-Kummissjoni bagħtet verżjoni mhux kunfidenzjali tal-ilment lil Franza, u stiednet ukoll lil Franza tiċċara l-miżuri inkwistjoni. Franza wieġbet permezz tal-ittri tal-31 ta' Mejju u tas-7 ta' Ġunju 2010.

(3) Permezz tal-ittra tat-2 ta' Novembru 2011, l-ilmentatur bagħat aktar informazzjoni insostenn tal-ilment tiegħu. 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, Franza talbet estensjoni biex twieġeb, liema estensjoni l-Kummissjoni aċċettat permezz tal-ittra tal-4 ta' Jannar 2012. Franza ssottomettiet il-kummenti u t-tweġibiet tagħha permezz tal-ittra tas-27 ta' Frar 2012.

(4) Permezz tal-ittra datata s-26 ta' April 2012, il-Kummissjoni għarrfet lil Franza dwar id-deċiżjoni tagħha li tiftaħ il-proċedura ("id-deċiżjoni tal-ftuħ") skont l-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (TFUE) dwar l-għajnuniet potenzjali mogħtija lis-CCI, lil VTAN u lil Ryanair.

(1) B'effett mill-1 ta' Diċembru 2009, l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE saru l-Artikoli 107 u 108, rispettivament, tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE"). Iż-żewġ settijiet ta' dispożizzjonijiet huma, fis-sustanza tagħhom, 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 dwar il-KE. 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 L 240, 24.08.1992, p. 8.

(3) ĠU C 241, 10.08.2012, p. 11.

(5) Permezz tal-ittri tad-29 ta' Mejju u tat-28 ta' Ġunju 2012 Franza talbet żewġ estensjonijiet oħrajn sabiex twieġeb għat-talbiet ta' informazzjoni addizzjonali magħmulin fid-deċiżjoni tal-ftuħ. Fil-31 ta' Lulju 2012, Franza bagħtet il-kummenti tagħha kif ukoll l-informazzjoni u d-dokumenti li talbet il-Kummissjoni fid-deċiżjoni tal-ftuħ.

(6) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([4]). fl-10 ta' Awwissu 2012. Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati biex fi żmien xahar minn wara din il-pubblikazzjoni jressqu l-kummenti tagħhom dwar dawn il-miżuri.

(7) Il-Kummissjoni rċeviet kummenti mill-partijiet interessati. Fl-24 ta' Settembru 2012, is-CCI, VTAN u l-Junjin Konġunta għall-organizzazzjoni u l-iżvilupp tal-ajruport ta' Nîmes – Alès – Camargue – Cévennes (Syndicat Mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes – "SMAN") ressqu l-kummenti tagħhom flimkien. Airport Marketing Services Limited ("AMS") ressqet il-kummenti tagħha fit-3 ta' Ottubru 2012. Ryanair ukoll ressqet sensiela ta' kummenti fit-3 ta' Ottubru 2012. Barra minn hekk, fl-20 ta' Lulju 2012, fl-10 ta' April 2013, fl-20 ta' Diċembru 2013, fil-31 ta' Jannar 2014 u fis-7 ta' Frar 2014, Ryanair ressqet kummenti ġenerali u komuni għall-każijiet kollha ta' għajnuna mill-Istat investigati mill-Kummissjoni u li jirrigwardawha

(8) Permezz tal-ittri tal-24 ta' Ġunju 2012, tat-3 ta' Mejju 2013 u tad-9 ta' Jannar 2014, il-Kummissjoni bagħtet lil Franza l-kummenti mressqa mill-partijiet interessati. Il-Kummissjoni tat lil Franza l-possibbiltà li tikkumenta dwar dawn il-kummenti. Franza wieġbet għal dawn l-ittri permezz tal-ittri datati t-13 ta' Lulju 2012, is-16 ta' Novembru 2012, it-3 ta' Mejju 2013 u t-3 ta' Frar 2014. Fl-ittra tagħha tat-13 ta' Lulju 2012, hija indikat lill-Kummissjoni li l-kummenti riċevuti ma kinux jeħtieġu kummenti min-naħa tagħha minħabba dawk li kienu diġà ntbagħtu rigward l-ajruport ta' Marsilja. Barra minn hekk Franza infurmat lill-Kummissjoni li ma xtaqitx tibgħat kummenti bi tweġiba għall-kummenti tal-partijiet terzi.

(9) Bl-ittra tat-18 ta' Ottubru 2012, il-Kummissjoni talbet aktar informazzjoni mingħand Franza. Franza wieġbet fit-3 ta' Diċembru 2012.

(10) Bl-ittra tat-23 ta' Diċembru 2013, il-Kummissjoni reġgħet talbet aktar informazzjoni mingħand Franza. Franza talbet estensjoni oħra permezz tal-ittra tal-24 ta' Diċembru 2013. Il-Kummissjoni tat din l-estensjoni permezz tal-ittra tas-6 ta' Jannar 2014. Franza talbet estensjoni ġdida permezz tal-ittra tal-5 ta' Frar 2014. Il-Kummissjoni tat din l-estensjoni permezz tal-ittra tal-11 ta' Frar 2014. Franza ssottomettiet tweġibiet parzjali permezz tal-ittra tad-19 ta' Frar 2014. Minħabba l-informazzjoni nieqsa, il-Kummissjoni bagħtet tfakkira lil Franza permezz tal-ittra tad-19 ta' Marzu 2014. Franza wieġbet permezz tal-ittra tal-10 ta' April 2014.

(11) Bl-ittra tal-20 ta' Marzu 2014, il-Kummissjoni reġgħet talbet aktar informazzjoni. Franza wieġbet permezz tal-ittra tal-25 ta' April 2014. Minhabba l-informazzjoni nieqsa, il-Kummissjoni bagħtet tfakkira lil Franza permezz tal-ittra tat-13 ta' Mejju 2014. Franza wieġbet permezz tal-ittra tas-26 ta' Mejju 2014. Finalment, il-Kummissjoni talbet informazzjoni addizzjonali permezz tal-ittra tat-23 ta' Ġunju 2014. Franza wieġbet permezz tal-ittra tal-1 ta' Lulju 2014.

(12) Il-Kummissjoni infurmat permezz ta' ittri lil Franza u lill-partijiet terzi interessati li kienu diġà bagħtu xi kummenti, l-intenzjoni tagħha li tevalwa l-kompatibbiltà tal-miżuri ta' għajnuna inkwistjoni mas-suq intern fuq il-bażi tad-dispożizzjonijiet tal-"Linji gwida tal-UE dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru" ([5]) ("il-Linji Gwida l-ġodda"). Il-Kummissjoni talbet lid-destinatarji ta' dawn l-ittri biex jaqsmu kwalunkwe kumment dwar dan is-suġġett. Barra minn hekk, fil-15 ta' April 2014, ġie ppublikat avviż f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea,* ([6]) li kien jistieden lil Franza u lill-partijiet terzi interessati jressqu l-kummenti tagħhom dwar dan is-suġġett.

(13) Air France ressqet il-kummenti tagħha dwar dan fil-25 ta' April 2014. Ryanair għamlet l-istess fis-27 ta' Marzu 2014 u VTAN fit-23 ta' April 2014. Barra minn hekk, l-organizzazzjoni nongovernattiva Transport & Environment, ressqet il-kummenti tagħha fit-12 ta' Mejju 2014. Dawn id-diversi kummenti ntbagħtu lil Franza, li ma xtaqitx tibgħat kummenti dwarhom.

([4]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 3.
([5]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni – *Linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru,* (ĠU C 99, 4.4.2014, p. 3.
([6]) ĠU C 113, 15.4.2014, p. 30.

2. IL-KUNTEST FATTWALI

2.1 *IL-KARATTERISTIĊI TAL-AJRUPORT U T-TRAFFIKU*

(14) L-ajruport ta' Nîmes-Garons (minn hawn 'il quddiem l-"ajruport ta' Nîmes") jinsab 12-il km 'l bogħod min-Nofsinhar ta' Nîmes, kapitali tad-dipartiment ta' Gard, fir-reġjun ta' Languedoc-Roussillon, fi Franza. Dan l-ajruport huwa miftuħ għat-traffiku kummerċjali nazzjonali u internazzjonali. L-ajruport ta' Nîmes jinsab madwar 60km 'l bogħod mill-ajruporti ta' Montpellier u ta' Avignon, 90km 'l bogħod mill-ajruport ta' Marseille-Provence, u 120km 'l bogħod mill-ajruport ta' Béziers-Cap d'Agde.

(15) Ir-runway prinċipali, ta' 2 040 m x 45 m, tista', skont Franza, tilqa' mingħajr restrizzjoni ajruplani tal-Kodiċi C (A319, A320, A321, B737-800) għal destinazzjonijiet Ewropej. Fit-teorija, Franza tistma li l-kapaċità massima tal-ajruport hija ta' 700 000 passiġġier.

(16) Sal-2011, l-ajruport ta' Nîmes kien ajrudrom prinċipalment militari fejn l-avjazzjoni ċivili kienet biss attività sekondarja. Għaldaqstant kien jinkludi bażi tal-avjazzjoni militari u bażi ċivili. Il-bażi ajrunavali ngħalqet fit-2 ta' Lulju 2011 u, minn dik id-data, l-ajruport ta' Nîmes sar prinċipalment ajruport ċivili, b'użu militari sekondarju.

(17) Mill-1965 sas-sena 2000, it-traffiku tal-passiġġieri kien isir biss fuq ir-rotta Nîmes/Pariġi operata minn Air France. L-attività kummerċjali ta' din ir-rotta madankollu naqset wara li bdiet topera linja tat-TGV. F'Novembru 2001, Air France waqfet tħaddem ir-rotta Nîmes/Pariġi. Il-kumpanija Air Littoral ħadet f'idejha l-operat ta' din ir-rotta sa Lulju 2003.

(18) Minn Ġunju tas-sena 2000, l-ajruport ta' Nîmes beda jilqa' fih lill-kumpanija Ryanair, għall-ewwel għal linja regolari b'destinazzjoni lejn Londra Stansted. Fl-2005, il-linja lejn Londra Stansted ġiet sostitwita minn linja lejn Londra Luton, u nfetħet linja ġdida lejn Liverpool. Fl-2006, Ryanair fetħet żewġ rotot ġodda, waħda lejn Charleroi u l-oħra lejn East Midlands. Wara l-2007, ir-rotazzjonijiet lejn Liverpool naqsu ħafna, u l-linja lejn l-East Midlands ingħalqet b'mod definittiv fl-2009. Fil-preżent Ryanair topera f'Nîmes titjiriet internazzjonali lejn Liverpool, Londra Luton, Charleroi u Fez.

(19) Mill-2001, Ryanair saret l-operatur ewlieni fl-ajruport ta' Nîmes, imbagħad, mill-2003, saret l-uniku operatur li jagħmel titjiriet regolari minn dan l-ajruport.

(20) It-traffiku tal-passiġġieri mill-ajruport ta' Nîmes f' dawn l-aħħar snin huwa miġbur fil-qosor fit-tabella 1 li tidher f'din il-premessa.

Tabella 1

It-traffiku tal-ajruport ta' Nîmes (1999-2012) skont l-għadd ta' passiġġieri

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total ta' passiġġieri	**297 150**	**277 521**	**319 378**	**231 122**	**134 444**	**156 581**	**206 128**	**226 887**	**225 701**	**224 458**	**180 027**	**176 521**	**192 474**	**184 850**	**195 319**

2.2 *OPERATURI U SIDIEN SUĊĊESSIVI TAL-AJRUPORT*

(21) L-operat taż-żona ċivili tal-ajruport għall-bidu kien ingħata lis-CCI b'Digriet tal-15 ta' Marzu 1965 ("id-Digriet tal-1965") fil-forma ta' konċessjoni ta' tagħmir pubbliku prevista għal perjodu ta' 60 sena mill-1 ta' Jannar ta' wara l-għoti tal-konċessjoni, jiġifieri sal-1 ta' Jannar 2026. Il-konċessjoni ġiet kompluta permezz ta' digriet dwar awtorizzazzjoni ta' okkupanza temporanja ("AOT") ta' madwar 6 ettari ta' art supplementari, mogħtija fit-12 ta' Novembru 1986 ([7]). L-Istat temm il-konċessjoni fil-31 ta' Jannar 2006 ([8]).

([7]) Digriet ta' awtorizzazzjoni ta' okkupanza temporanja tat-12 ta' Novembru 1986.
([8]) Digriet interministerjali bid-data tal-31 ta' Jannar 2006.

(22) Id-Digriet tal-1965 jinkludi anness bl-ispeċifikazzjonijiet tal-kundizzjonijiet li taħthom is-CCI trid tiżgura l-istabbiliment, l-organizzazzjoni, il-manutenzjoni u l-operat tal-infrastruttura, il-bini, il-faċilitajiet u t-tagħmir. Skont l-AOT, l-oġġetti li jiffurmaw it-tagħmir tal-ajrudrom kienu proprjetà tal-Istat. Madankollu, il-bidliet li jkunu meħtieġa fl-infrastrutturi u fil-faċilitajiet kienet responsabbli għalihom is-CCI. Is-CCI kellha tħallas miżata annwali għall-art ta' 2 000 frank (madwar EUR 300). L-AOT tispeċifika wkoll li l-ajruport huwa *"assenjat lill-Marina Nazzjonali (Ajrunavali) bħala benefiċjarja prinċipali u lis-[CCI] bħala benefiċjarja sekondarja"*.

(23) Is-CCI 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-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, mgħejun mill-entità reġjonali responsabbli mill-finanzi pubbliċi"*. L-awtorità ta' superviżjoni għandha għalhekk tkun konxja minn ċerti kategoriji ta' deċiżjonijiet importanti stabbiliti mir-regolamenti (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.

(24) Is-CCI kellha kontabilità separata għall-ġestjoni taż-żona ċivili tal-ajruport u l-attività tal-operat tagħha ġiet allokata f'kont separat tul dan il-perjodu. Biex ikun hemm distinzjoni bejn l-attivitajiet tas-servizz ġenerali tas-CCI mill-attività ta' ġestjoni tal-ajruport, il-parti tas-CCI li topera ż-żona ċivili tal-ajruport ta' Nîmes ser tissejjaħ is-"CCI-ajruport" f'din id-deċiżjoni.

(25) Mill-1 ta' Frar 2006, ir-responsabbiltà tal-ġestjoni, tal-manutenzjoni, l-operat u l-iżvilupp taż-żona ċivili tal-ajrudrom ġiet fdata f'idejn is-SMAN permezz ta' ftehim tal-31 ta' Jannar 2006. Skont dan il-ftehim, iż-żona ċivili tal-ajruport tqiegħdet għad-dispożizzjoni tas-SMAN, filwaqt li l-Istat żamm is-sjieda tal-beni.

(26) Is-SMAN hija istituzzjoni pubblika ([9]) maħluqa minn Digriet tal-Prefett ta' Gard tad-9 ta' Diċembru 2005. Hija tinkludi ([10]) il-Kunsill Ġenerali ta' Gard (Conseil Général du Gard – "is-CGG"), il-Komunità ta' Agglomerazzjoni ta' Nîmes Métropole (Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole – is-"CANM"), u l-Komunità ta' Agglomerazzjoni ta' Alès Cévennes (Communauté d'Agglomération d'Alès Cévennes – is-"CAAC"). Hija responsabbli mill-organizzazzjoni, il-manutenzjoni u l-ġestjoni, l-aktar mill-operat u l-iżvilupp, tal-infrastrutturi tal-avjazzjoni ċivili ([11]).

(27) Bejn l-1 ta' Frar 2006 u l-31 ta' Diċembru 2006, is-SMAN għaddiet, temporanjament, l-operat tal-ajruport lis-CCI permezz ta' delega ta' servizz pubbliku ([12]). F'dan ir-rigward, is-SMAN iddefinixxiet ir-regoli dwar l-organizzazzjoni, l-iżvilupp, il-manutenzjoni u l-ġestjoni tal-ajrudrom. F'koordinazzjoni mas-CCI-ajruport stabbilixxiet ukoll id-deċiżjonijiet u l-finanzjamenti meħtieġa għall-iżvilupp tal-ajrudrom skont ir-regoli stabbiliti mid-digriet tal-ħolqien tagħha u permezz tal-ftehim ta' delega ta' servizz pubbliku konkluż mas-CCI-ajruport. Min-naħa tagħha, is-CCI-ajruport kellha tieħu ħsieb il-bidliet li kellhom isiru minħabba x-xogħlijiet li kellha tagħmel, anki jekk dawn il-bidliet kienu jaffettwaw faċilitajiet jew strutturi li jinsabu barra l-kontroll taż-żona ċivili. Fid-dawl tal-ftehim ta' delega, ma kienx previst li s-CCI ikollha tħallas xi imposta għall-użu tal-infrastrutturi.

([9]) L-awtoritajiet Franċiżi jiddikjaraw li l-forma legali tal-junjin konġunta, prevista mill-Artikoli L-5721-1 u sussegwenti u R 5721-1 u sussegwenti tal-Kodiċi Ġenerali tal-komunitajiet territorjali, tippermetti fost l-oħrajn lill-komunitajiet territorjali u lil korpi pubbliċi oħrajn li jingħaqdu biex joperaw servizzi pubbliċi li jkollhom interess għal kull wieħed minnhom.

([10]) Is-SMAN hija amministrata minn Kumitat sindakali magħmul minn delegati li jirrappreżentaw lill-membri tagħha. Is-CGG hija rrappreżentata minn ħames delegati, is-CANM minn seba' delegati u s-CAAC minn tliet delegati.

([11]) Digriet tal-ħolqien tas-SMAN tad-9 ta' Diċembru 2005.

([12]) Ftehim ta' delega ta' servizz pubbliku tal-31 ta' Jannar 2006.

(28) Wara proċedura ta' sejħa għall-offerti li għaliha kkompetew żewġ offerti, is-SMAN għażlet li tissottokuntratta l-operat tal-ajrudrom lill-kumpanija Veolia Transport, bħala parti minn ftehim ta' delega ta' servizz pubbliku (is-"CDSP") li jibda mill-1 ta' Jannar 2007. Din ħolqot lil Veolia Transport Aéroport de Nîmes, sussidjarja sħiħa tagħha sabiex tieħu post il-kumpanija ewlenija għat-twettiq tas-CDSP. Is-CDSP kellu l-għan li jagħti b'mod esklussiv lill-kumpanija delegata, b'riskju tagħha stess, l-operat, is-servisjar u l-manutenzjoni taż-żona ċivili tal-ajruport, tal-artijiet tiegħu, l-istrutturi, il-bini, l-infrastrutturi, it-tagħmir, in-netwerks kif ukoll l-iżvilupp tat-traffiku u l-iżvilupp tas-servizzi biex jintlaqgħu l-ajruplani ċivili relatati mat-traffiku tal-passiġġieri u mat-traffiku tal-merkanzija, għat-taħriġ tal-ajruplani ċivili u għall-attività tal-kumpaniji installati fuq is-sit. Għalkemm fil-bidu l-kuntratt ta' delega ma' Veolia Transport kien għal ħames snin, dan ġie estiż sal-31 ta' Diċembru 2012 ([13]).

(29) Is-SMAN nediet proċedura ġdida ta' delega ta' servizz pubbliku u fl-14 ta' Diċembru 2012 ġie ffirmat ftehim operattiv ġdid bejn is-SMAN u l-grupp Kanadiż SNC-Lavalin. Il-grupp ġdid delegat ilu jopera l-ajruport mill-1 ta' Jannar 2013.

(30) Wara li ttieħdet id-deċiżjoni li tingħalaq il-bażi tal-avjazzjoni militari, il-ġestjoni tal-ajruport ġiet trasferita bla ħlas lis-SMAN, mill-1 ta' Lulju 2011 ([14]) għal perjodu ta' 50 sena. Is-SMAN hija għalhekk l-amministratur tal-art u l-awtorità li tagħti l-konċessjoni tal-operat tal-ajruport, li jibqa' proprjetà tal-Istat.

3. **DESKRIZZJONI TAL-MIŻURI**

3.1 *IL-MIŻURI SOĠĠETTI GĦALL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

(31) Il-miżuri soġġetti għall-proċedura ta' investigazzjoni formali jirrigwardaw diversi ftehimiet konklużi mill-amministraturi suċċessivi tal-ajruport ma' Ryanair, b'mod dirett jew permezz tas-sussidjarja tagħha AMS, matul dan l-istess perjodu kif ukoll kontribuzzjonijiet finanzjarji minn diversi entitajiet u awtoritajiet pubbliċi lill-operaturi tal-ajruport mis-sena 2000 sal-ftuħ tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

3.2 *GĦAJNUNA FINANZJARJA LILL-OPERATURI TAL-AJRUPORT*

3.2.1 FINANZJAMENT TAL-ISPEJJEŻ MARBUTIN MAL-MISSJONIJIET IKKUNSIDRATI BĦALA SOVRANI FI ĦDAN L-AJRUPORT TA' NÎMES – SISTEMA NAZZJONALI TA' FINANZJAMENT TAL-MISSJONIJIET SOVRANI FL-AJRUPORTI FRANĊIŻI

(32) Diversi missjonijiet li twettqu mill-operaturi suċċessivi tal-ajruport ta' Nîmes fir-rigward tas-sikurezza tat-traffiku tal-ajru, is-sigurtà jew il-protezzjoni ambjentali ġew iffinanzjati mill-awtoritajiet pubbliċi bejn l-2000 u l-2012. Dan il-finanzjament jaqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(33) F'dan ir-rigward, Franza rreferiet għas-sistema ġenerali tal-finanzjament ta' missjonijiet sovrani tal-Istat fl-ajruporti Franċiżi, stipulata fil-liġi nazzjonali u deskritta fil-premessi 36 u sussegwenti.

(34) Din is-sistema hija bbażata fuq ħlas fiskali, it-taxxa tal-ajruport, flimkien ma' strument ta' finanzjament addizzjonali. L-istorja u l-kundizzjonijiet ta' dawn il-mekkaniżmi kif ukoll l-ambitu tal-missjonijiet li jiffinanzjaw huma deskritti fil-premessi 37 u dawk sussegwenti.

([13]) Deliberazzjoni tal-Kumitat tat-Trejdjunjins tat-30 ta' Jannar 2011.
([14]) Digriet ta' trasferiment tal-ġestjoni tal-Ministru tad-Difiża tat-30 ta' Ġunju 2011. Ftehim tat-30 ta' Ġunju 2011 milħuq bejn l-Istat u s-SMAN jistabbilixxi wkoll il-lista tal-beni mqiegħda għad-dispożizzjoni tas-SMAN u d-dettalji tal-beni soġġetti għall-awtorizzazzjonijiet ta' okkupanza temporanji bi jew mingħajr drittijiet *in rem* lil partijiet terzi.

(35) Fl-1998, is-sentenza mogħtija mill-Kunsill tal-Istat fil-każ *SCARA* ([15]) indikat 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) ([16]) stabbilixxew it-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 legali ta' hawn fuq introduċew ukoll strument addizzjonali għall-finanzjament ta' tali missjonijiet. L-ambitu tal-kompiti koperti minn dawn l-istrumenti, l-arranġamenti tat-taxxa tal-ajruport u l-arranġamenti tal-istrument addizzjonali huma ppreżentati suċċessivament aktar 'l isfel.

(36) Il-leġiżlazzjoni Franċiża flimkien mad-dispożizzjonijiet regolatorji, jistabbilixxu b'mod preċiż liema missjonijiet jistgħu jiġu ffinanzjati mit-taxxa tal-ajruport. Dawn huma s-salvataġġ u t-tifi tan-nar fuq l-ajruplani, il-prevenzjoni tal-periklu mill-annimali ([17]), l-ispezzjoni tal-bagalji fl-istiva, l-ispezzjoni tal-passiġġieri u tal-bagalji fil-kabina, il-kontroll tal-aċċess komuni għaż-żoni riservati ([18]), miżuri ta' kontroll ambjentali ([19]) kif ukoll il-kontroll awtomatizzat fuq il-fruntieri permezz tal-identifikazzjoni bijometrika. Ir-referenza għall-kontroll awtomatizzat fil-fruntieri permezz tal-identifikazzjoni 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 fis-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.

(37) 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 il-kostijiet stmati għat-twettiq tal-missjonijiet iffinanzjati mill-mekkaniżmu.

(38) 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 ([20]) rreġistrati kif ukoll l-ammonti riċevuti mit-taxxa tal-ajruport u mill-mekkaniżmu addizzjonali għall-iffinanzjar ta' dawn il-missjonijiet. Tkun tinkludi 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. Din id-dikjarazzjoni tiġi vverifikata 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.

(39) 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 mit-taxxi li jagħmel l-ajruport, supplimentat fejn xieraq minn dħul mill-istrument ta' finanzjament addizzjonali deskritt fil-premessa 40, ma jaqbiżx il-kostijiet li ġġarrbu realment biex twettqu l-kompiti rilevanti. Il-kostijiet inkwistjoni jinkludu l-kostijiet tal-funzjonament u tal-persunal imġarrba fit-twettiq ta' dawn il-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza, l-amortizzazzjoni li tikkorrispondi għall-investimenti magħmula f'dawn il-missjonijiet, kif ukoll il-proporzjon tal-ispejjeż ġenerali marbuta ma' dawn il-missjonijiet ([21]). 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. 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 jiżdied mal-ispejjeż finanzjarji sostnuti mill-operatur.

([15]) Is-Sentenza tal-Kunsill tal-Istat tal-20 ta' Mejju 1998 "*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*" ("*SCARA*") (Unjoni tal-Linji tal-Ajru Awtonomi).

([16]) Issa kkodifikata fl-Artikolu 1609w tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa.

([17]) 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.

([18]) Din il-missjoni tista' tinkludi, 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.

([19]) Din il-missjoni tinkludi 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.

([20]) Il-missjonijiet eliġibbli għall-iffinanzjar mit-taxxa tal-ajruport, kif deskritti hawn fuq.

([21]) 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.

(40) 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, skont il-ħtieġa, il-missjonijiet eliġibbli għall-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport.

(41) Segwew sensiela 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-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 maqsumin f'żewġ "sezzjonijiet" separati: 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-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.

(42) 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 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.

(43) 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, jinkludu kemm ir-rikavat mit-taxxa tal-ajruport kif ukoll il-finanzjamenti riċevuti mill-mekkaniżmu addizjonali. Għalhekk, il-mekkaniżmu ta' dikjarazzjoni, ta' kontroll u ta' aġġustament *a posteriori* maħsub biex jiġi evitat li jitħallsu aktar riżorsi pubbliċi mill-kostijiet realment imġarrba japplika kemm għat-taxxa tal-ajruport kif ukoll għall-mekkaniżmu addizzjonali.

(44) Din is-sistema nazzjonali tapplika għall-ajruport ta' Nîmes. Madankollu, meta l-bażi ajrunavali kienet attiva, parti mill-missjonijiet li kienu jaqgħu fl-ambitu tal-mekkaniżmu deskritt fil-premessi preċedenti kienu jitwettqu mill-operatur ta' din il-bażi. Parti biss mill-kostijiet imġarrba b'konsegwenza ta' dan kienu jiġu fatturati lill-operatur ċivili skont l-arranġamenti previsti fil-Ftehim li jiddefinixxi t-tqassim tal-ispejjeż ta' investiment u ta' funzjonament tal-faċilitajiet u s-servizzi ta' użu komuni bejn l-operatur ċivili u l-operatur militari. Din il-fatturazzjoni parzjali kienet tieħu inkunsiderazzjoni l-fatt li l-parti essenzjali tal-attività tal-pjattaforma kienet waħda militari. Is-sehem tal-kostijiet li kellu jħallas l-operatur ċivili kien imbagħad jiġi kkumpensat skont is-sistema ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani deskritti f'din is-sezzjoni

(45) Wara li għalqet il-bażi ajrunavali fl-1 ta' Lulju 2011, VTAN reġgħet bdiet twettaq il-missjonijiet kollha ta' sigurtà u ta' sikurezza tal-pjattaforma mqiegħda taħt ir-responsabbiltà tal-operaturi tal-ajruporti ċivili mil-liġi Franċiżi, bil-kostijiet relatati jiġu kkumpensati taħt is-sistema msemmija hawn fuq.

(46) Barra minn hekk, fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni nnutat li billi l-ajruport ta' Nîmes kien baqa' prinċipalment ajrudrom militari sa Lulju 2011, ċerti investimenti relatati mal-infrastrutturi komuni, fosthom tar-runway, kienu saru taħt il-kontroll tal-Ministeru tad-Difiża.

3.2.2 GĦAJNUNA FINANZJARJA LIS-CCI-AJRUPORT

(47) Is-CCI-ajruport ħadet ħsieb l-operat tal-ajruport ta' Nîmes sal-31 ta' Diċembru 2006.

3.2.2.1 *Il-kuntest kuntrattwali*

(48) L-Awtorizzazzjoni ta' okkupanza temporanja tal-1986 ([22]) kienet tipprovdi l-ħlas mis-CCI ta' imposta ta' 2 000 frank fis-sena lill-Istat, il-proprjetarju tal-infrastruttura. Minbarra din l-ispeċifikazzjoni, ma hemm ebda trasferiment finanzjarju ieħor lis-CCI-ajruport previst f'dan il-kuntest kuntrattwali, li baqa' fis-seħħ sal-1 ta' Frar 2006.

(49) Mill-1 ta' Frar 2006, l-Istat qiegħed l-infrastrutturi tal-ajruport taż-żona ċivili għad-dispożizzjoni tas-SMAN, u taha l-awtorità li torganizza l-attività ċivili tal-ajruport, suġġett għall-prerogattivi tal-Ministeru tad-Difiża. Il-ftehim li sar fil-31 ta' Jannar 2006 bejn l-Istat u s-SMAN jistipula li s-SMAN, jew l-operatur terz li hija tagħżel, iwettaq u jiffinanzja l-organizzazzjoni taż-żoni ta' ċaqliq, l-allokazzjoni tal-postijiet ta' parkeġġ, u ż-żoni tal-ħażna ta' materjal taż-żona ċivili ([23]).

(50) F'dan il-kuntest, ġie konkluż ftehim ta' delega ta' servizz pubbliku bejn is-SMAN u s-CCI, li jiddelega lil din tal-aħħar il-ġestjoni operattiva ([24]) tal-ajruport bejn l-1 ta' Frar u l-31 ta' Diċembru 2006, sakemm tkun tista' titnieda proċedura ta' sejħa għall-offerti għall-għażla ta' operatur ġdid. L-Artikolu 6 ta' dan il-ftehim jistipula li l-ispejjeż operattivi tal-ajruport jiġu ffinanzjati mis-CCI, filwaqt li n-nefqa tal-investiment tkun iffinanzjata mis-SMAN. Biex ikopru l-ispejjeż operattivi tal-ajruport, kien previst li l-operatur jista' jirrikorri għal kontribuzzjonijiet mingħand persuni pubbliċi oħrajn interessati ([25]). Is-CCI kellha tħallas lis-SMAN imposta annwali fuq l-art ta' euro ([26]).

3.2.2.2 *Investimenti fiż-żona tal-ajruport ċivili*

(51) L-awtoritajiet Franċiżi ppreżentaw l-investimenti kollha li għamlet is-CCI-ajruport fiż-żona tal-ajruport ċivili matul il-perjodu ta' bejn l-1970 u l-2006, li l-ammont totali tagħhom matul dan il-perjodu kien ta' Eur 19 477 268. Dawn l-investimenti kienu jirrigwardaw it-tkabbir tat-terminal tal-passiġġieri. Il-bidliet affettwaw l-aktar is-sala tal-pubbliku, iż-żona ta' reġistrazzjoni, is-sala tal-imbark, iż-żona tal-wasliet tal-vjaġġaturi u ż-żona riservata għall-amministrazzjoni ([27]). L-għan tagħhom kien li jadattaw il-pjattaforma tal-ajruport biex tilqa' bejn 600 000 u 800 000 passiġġier fis-sena. Dawn ix-xogħlijiet tħallsu kollha mis-CCI-ajruport, li użat finanzi proprji kif ukoll ħadet xi self.

(52) Franza enfasizzat ukoll li matul il-perjodu ta' operat mis-CCI, sal-1 ta' Frar 2006, il-pjattaforma kollha tal-ajruport, minbarra t-terminal tal-passiġġieri, kienet allokata għall-attivitajiet militari tal-bażi. Ir-runway u t-torri tal-kontroll pereżempju, kienu nbnew u jintużaw għall-avjazzjoni militari. Dawn l-infrastrutturi eżistenti mbagħad intużaw għal skopijiet ta' avjazzjoni kummerċjali, iżda b'mod sussidjarju għall-attività militari. Il-Ministeru tad-Difiża għamel xi investimenti fil-livell tal-infrastrutturi. Madankollu, dawn l-investimenti ma kellhomx bħala għan l-iżvilupp jew iż-żamma tal-attivitajiet kummerċjali tal-ajruport iżda dawk tal-attivitajiet militari u għaldaqstant, ma kellhomx isiru jew jitħallsu mill-operatur ċivili. Is-CCI-ajruport, għall-kuntrarju, kienet tħallas lill-operatur militari kontribuzzjoni korrispondenti għas-sehem tal-kwota tagħha mill-kostijiet marbutin mal-infrastrutturi komuni (l-aktar ir-runway u t-torri ta' kontroll) u mas-servizzi komuni pprovduti (l-aktar in-navigazzjoni tal-ajru u s-servizzi ta' protezzjoni u tat-tifi tan-nar) ([28]).

3.2.2.3 *Sussidji operattivi*

(53) Id-dejta prinċipali tal-kontabilità u dawk kummerċjali tas-CCI-ajruport għall-perjodu 1999-2005 hija miġbura fit-tabella 2 li tidher f'din il-premessa.

Tabella 2

Ċifri ewlenin tas-CCI-ajruport (eluf ta' EUR) ([1])

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dħul Ryanair	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dħul totali	2 664	2 943	3 328	3 522	2 747	2 665	4 314
Ħlasijiet lil Ryanair:	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([22]) L-Artikolu 31 tal-kuntratt ta' konċessjoni tal-1965.
([23]) Ftehim ta' delega Stat-SMAN tal-1 ta' Frar 2006, l-Artikolu 8.
([24]) Preambolu tal-ftehim ta' delega Stat-SMAN tal-1 ta' Frar 2006.
([25]) Ftehim ta' delega Stat-SMAN tal-1 ta' Frar 2006, l-Artikolu 27.
([26]) Ftehim ta' delega Stat-SMAN tal-1 ta' Frar 2006, l-Artikolu 29.
([27]) Kummenti ta' Franza dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ, p. 8 u 13.
([28]) Kummenti ta' Franza dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ, p. 8.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total tal-ispejjeż	2 933	3 217	3 746	4 318	5 171	4 553	4 957
Riżultat	- 269	- 274	- 419	- 796	- 2 424	- 1 887	- 643
Assi	8 956	8 333	7 714	7 145	7 383	6 641	8 026
Ekwità	3 844	3 357	2 729	1 805	- 1 093	- 3 491	- 4 341
Bilanċ totali	10 831	10 258	9 419	8 522	8 869	7 924	10 729

([1]) Skont l-ittra ta' Franza tas-27 ta' Frar 2012. Il-linja "Dħul Ryanair" tikkorrispondi għall-ħlasijiet tal-kumpanija tal-ajru lill-operatur, filwaqt li l-linja "Ħlasijiet lil Ryanair" tikkorrispondi għall-pagamenti tas-CCI-ajruport lil Ryanair u lis-sussidjarja tagħha AMS.

(*) Informazzjoni kunfidenzjali

(54) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni kienet indikat li fil-bilanċi finanzjarji tas-CCI-Ajruport relatati mas-snin 2000 sa 2006 identifikat kontabilità relatata ma' sussidji operattivi, li l-ammonti tagħha jidhru fit-tabella 3 f'din il-premessa:

Tabella 3

Ammonti ta' sussidji operattivi li rċeviet is-CCI bejn is-sena 2000 u l-2006, (f'EUR) kif identifikati fid-deċiżjoni tal-ftuħ

	Stat	Reġjun	CGG	Muniċipalitajiet	Affarijiet oħra	Total
2000		8 944			13 993	22 937
2001			28 314	15 299		43 613
2002	46 000			16 518		62 518
2003				12 603	400 331	412 934

	Stat	Reġjun	CGG	Muniċipalitajiet	Affarijiet oħra	Total
2004				3 694	39 587	43 281
2005			500 000	850 000	13 758	1 363 758
2006					200 000	200 000
Total	**46 000**	**8 944**	**528 314**	**898 114**	**667 669**	**2 149 041**

(55) Franza tat l-ispjegazzjonijiet li ġejjin dwar dawn l-ammonti differenti. Fl-2005, is-CCI-ajruport irċeviet Eur 250 000 f'sussidji mingħand is-CAAC, Eur 600 000 mingħand is-CANM u Eur 500 000 mingħand is-CGG sabiex tkopri d-defiċit operattiv tagħha ([29]). Fl-2006, is-CCI-ajruport irċeviet ħlas ta' Eur 200 000 mingħand is-servizz ġenerali tas-CCI sabiex tkopri d-defiċit operattiv tagħha ([30]). Iżda skont Franza, l-ebda wieħed mill-ammont l-oħrajn imsemmija fit-tabella 3 li tidher fil-premessa preċedenti ma jikkorrispondi għal appoġġ finanzjarju mingħand awtoritajiet pubbliċi għall-attivitajiet ekonomiċi tas-CCI-ajruport. Fil-fatt, skont Franza:

— is-somom ta' Eur 22 937 u Eur 43 613 imsemmijin rispettivament għas-snin 2000 u 2001 ġew allokati għat-tħaddim tax-shuttle bejn iċ-ċentru ta' Nîmes u l-ajruport;

— is-somma ta' Eur 62 518 imsemmija għas-sena 2002 tinkludi l-ammont ta' Eur 16 518 għall-finanzjament tax-shuttle u Eur 46 000 f'sussidju mingħand il-FIATA taħt is-sistema nazzjonali ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani, kif spjegat qabel;

— is-somma ta' Eur 412 934 imsemmija għas-sena 2003 tinkludi l-ammont ta' Eur 12 603 għall-finanzjament tax-shuttle, Eur 14 218 f'sussidju mingħand il-FIATA u Eur 386 103 f'finanzjament mogħti mill-Istat biex ikopri l-missjonijiet sovrani ta' sigurtà fl-ambitu tat-taxxa tal-ajruport u tal-FIATA;

— is-somma ta' Eur 43 281 imsemmija għas-sena 2004 tinkludi l-ammont ta' Eur 3 694 għall-finanzjament tax-shuttle u Eur 39 587 f'sussidju mingħand il-FIATA;

— is-somma ta' Eur 13 758 imsemmija fil-kolonna "oħrajn" għas-sena 2005 hija sussidju mingħand il-FIATA.

(56) F'dak li jirrigwarda lix-shuttle, din hija operata minn fornitur estern b'għajnuna finanzjarja mingħand diversi awtoritajiet pubbliċi. Din mhijiex ikkontrollata mis-CCI-ajruport u ma taqax fl-ambitu tal-attivitajiet tagħha.

(57) Barra minn hekk Franza ddikjarat li ħlief għall-ħlas ta' Eur 200 000 tal-2006, imsemmi fil-premessa 55, is-CCI ma għamlet l-ebda trasferiment bejn il-kontijiet tas-servizz ġenerali u l-kontijiet tas-servizz tal-ajruport tul il-konċessjoni kollha. Madankollu huma jenfasizzaw li sar xi self li jitħallas lura. Il-flussi u l-istokks ([31]) ta' dan is-self huma miġburin fil-qosor fit-tabella 4 li tidher f'din il-premessa.

([29]) L-ewwel żewġ ammonti huma miġburin fil-kolonna "muniċipalitajiet u komunitajiet ta' muniċipalitajiet".
([30]) Dan l-ammont jidher fil-kolonna "oħrajn" tat-tabella li tidher hawn taħt.
([31]) Kif irreġistrati fl-obbligazzjonijiet tal-karta bilanċjali tas-CCI-ajruport taħt "Self bejn l-istituzzjonijiet".

It-Tabella 4

Self mingħand is-servizz ġenerali lis-servizz tal-ajruport tas-CCI (f'EUR) ([1])

	Self riċevut	Stokk tas-self fi tmiem is-sena finanzjarja
1999	- 13 157	2 740 804
2000	- 43 669	2 697 135
2001	0	2 697 135
2002	420 074	3 117 210
2003	1 752 663	4 869 873
2004	1 429 624	6 299 497
2005	500 000	6 799 497
2006	2 938 660	9 738 157

([1]) Skont l-ittra tal-awtoritajiet Franċiżi tas-27 ta' Frar 2012.

(58) L-istokk tas-self mingħand is-servizz ġenerali tas-CCI ġie kkonvertit *de facto* f'sussidju meta twaqqfet il-konċessjoni ta' tagħmir pubbliku, fil-31 ta' Jannar 2006 ([32]). Fil-fatt, kif kienu jippermettulha tagħmel it-termini tal-kuntratt ta' konċessjoni tal-1965 ([33]). l-Istat temm din il-konċessjoni aktar kmieni fl-2006. Għalhekk ġie applikat l-Artikolu 48 tal-kuntratt ta' konċessjoni tal-1965, li jgħid li meta tintemm il-konċessjoni *"l-Istat għandu jħallas lura lill-Kamra tal-Kummerċ is-self li din setgħet għamlet fuq ir-riżorsi proprji, eċċ."*.

(59) Finalment, il-Kummissjoni kienet innutat fid-deċiżjoni tal-ftuħ li għall-perjodu 2000-2006, is-CCI-ajruport ma kinitx irreġistrat spejjeż taħt l-intestatura *"Kontribuzzjoni għan-nefqiet ġenerali tal-operatur"* fil-kontijiet tagħha. Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni kienet ipotizzat li s-servizz ġenerali tas-CCI ma ffatturax spejjeż ġenerali relatati mal-użu tar-riżorsi tiegħu għall-ġestjoni, pereżempju amministrattiva jew tal-kontabilità, tas-servizz tal-ajruport. Madankollu, fit-tweġiba tagħha għad-deċiżjoni tal-ftuħ, Franza indikat li l-benefiċċji kollha komuni bejn id-diversi servizzi tas-CCI, inkluż is-CCI-ajruport, ġew iffatturati mill-ġdid, bil-kontribuzzjoni ta' kull servizz tkun iddeterminata skont skema ta' tqassim hija stess ibbażata fuq il-volum ta' benefiċċji użati minn kull servizz tas-CCI. Pereżempju, f'dak li jirrigwarda l-infiq għall-informatika, kull servizz iġorr l-ispejjeż skont l-għadd ta' kompjuters konnessi użati mis-servizz ikkonċernat. Franza pprovdiet id-dettalji tal-ammonti tal-parteċipazzjoni tas-servizz tal-ajruport fl-ispejjeż ġenerali bejn is-sena 2000 u l-2006, partita b'partita (kontroll tal-ġestjoni, ġestjoni tal-persunal, kontabilità, sistemi ta' kompjuters, provvisti, assigurazzjonijiet, posta).

3.2.3 GĦAJNUNA FINANZJARJA LIL VTAN

3.2.3.1 ***Il-kuntest kuntrattwali u s-sussidji operattivi***

(60) Il-kumpanija Veolia Transport ngħatat l-operat tal-ajruport ta' Nîmes mill-1 ta' Jannar 2007. Il-firxa tal-kompetenzi tagħha u l-kundizzjonijiet tal-operat tagħha huma definiti fis-CDSP mis-SMAN, l-awtorità li tiddelega. L-għan ta' dan il-ftehim huwa l-operat, is-servisjar u l-manutenzjoni taż-żona ċivili tal-ajruport kif ukoll l-iżvilupp tat-traffiku u l-iżvilupp tas-servizzi għall-akkoljenza tal-ajruplani ċivili u għall-attività tal-kumpaniji installati fuq is-sit.

([32]) Mit-8 ta' Awwissu 2006, is-CCI talbet ir-rimborż tas-self li kien jammonta għal aktar minn Eur 9 miljun .
([33]) L-Artikolu 46 tal-kuntratt ta' konċessjoni tal-1965.

(61) Barra minn hekk, u skont l-Artikolu 1(a) tas-CDSP, Veolia Transport ħolqot il-kumpanija VTAN għat-twettiq tas-CDSP. Il-kumpanija ewlenija ta' VTAN, Veolia Transport, hija awtorizzata wkoll li twettaq attivitajiet kummerċjali oħrajn "relatati" ([34]) mal-missjoni tal-operat tal-ajruport.

(62) Skont l-Artikolu 27 tas-CDSP, is-SMAN tħallas lil VTAN kontribuzzjoni fissa kull sena biex tiżgura l-bilanċ finanzjarju tal-operat tal-ajruport. Din il-kontribuzzjoni hija kkalkulata skont id-differenza bejn l-impenn tal-kumpanija delegata fl-istima tan-nefqiet (total tal-obbligi flimkien ma' marġni netta qabel it-taxxa) u l-impenn ta' din tal-aħħar fl-istima tad-dħul. Din il-kontribuzzjoni hija fissa, ħlief għal evalwazzjoni annwali fuq il-bażi ta' formula prevista fl-Artikolu 27.6 tas-CDSP. Skont is-CDSP, l-ammont tal-kontribuzzjoni fissa huwa stabbilit għal Eur [1,2-1,5] miljun fis-sena netti mill-VAT (valur f'EUR 2005) f'xenarju ta' referenza li jikkorrispondi għall-kundizzjonijiet tal-operat prevalenti fit-tieni kwart tal-2006.

(63) Madankollu s-CDSP jipprovdi li l-ammont tal-kontribuzzjoni fissa jista' jinbidel f'każ li VTAN issib ruħha f'"xenarju alternattiv", definit minn kriterji preċiżi stabbiliti fis-CDSP. Dan ix-xenarju alternattiv jikkorrispondi għal tnaqqis fl-attività, li joħloq tibdil fl-ippjanar tar-rotazzjoni tal-ajruplani fuq ir-rotot regolari li jwassal għat-tneħħija tat-tieni tim ta' persunal tal-ajruport u b'hekk jonqsu l-ispejjeż stmati. Skont is-CDSP, f'dan ix-xenarju alternattiv, il-kontribuzzjoni fissa tonqos għal EUR [1,0-1,3] miljun netti fis-sena.

(64) Barra minn hekk, is-CDSP jipprovdi li jekk f'sena partikolari, il-marġni qabel it-taxxa tal-operat tal-ajruport tkun ogħla mill-marġni prevista fil-bidu, jiġifieri, jekk l-ekonomija tal-attività tkun aqwa mill-ekonomija stmata u vinkolanti, [30 %-45 %] tal-firxa tal-marġni jitnaqqsu mill-ammont tal-kontribuzzjoni finanzjarja. Jekk wieħed jikkunsidra żieda ta' taxxa korporattiva ta' 10 % tal-firxa tal-marġni qabel it-taxxa, din il-formula ta' tnaqqis tippermetti tqassim ugwali tal-qligħ mhux previst fil-bidu bejn is-SMAN u VTAN.

(65) Fis-27 ta' Jannar 2010, ġiet konkluża l-ewwel klawżola addizzjonali għas-CDSP ("il-klawżola addizzjonali nru 1"), wara li VTAN ma rnexxilhiex tiġbor l-ammont tal-imposta relatata mal-awtorizzazzjoni ta' okkupanza temporanja ta' fabbrika fiż-żona tal-ajruport (il-fabbrika SGAÏ), fatt li ma kienx magħruf meta saret l-offerta ta' Veolia. Il-klawżola addizzjonali Nru 1 għas-CDSP żiedet il-kontribuzzjoni fissa b'EUR [20 000-50 000].

(66) Klawżola addizzjonali oħra ("il-klawżola addizzjonali Nru 2") ġiet konkluża fl-20 ta' Lulju 2010 sabiex timpenja lil VTAN biex tibdel is-sistema ta' tkessiħ tal-pjattaforma. Hija tipprovdi li s-SMAN tikkumpensa lil VTAN il-valur mhux amortizzat tat-tagħmir fi tmiem id-delegazzjoni.

(67) It-tielet klawżola addizzjonali ("il-klawżola Nru 3") għas-CDSP ġiet konkluża fit-23 ta' Marzu 2011. Din tintroduċi l-possibbiltà li tiżdied il-kontribuzzjoni fissa bl-ammont tas-sussidji li tingħata s-SMAN mingħand awtoritajiet pubbliċi oħrajn. Barra minn hekk din tipprovdi li s-SMAN għandha tittrasferixxi lil VTAN is-sussidju li rċeviet mir-Reġjun ta' Languedoc-Roussillon skont il-ftehim konkluż ma' din l-awtorità għall-appoġġ lill-iżvilupp tal-flussi turistiċi marbutin mat-traffiku tal-ajru bi prezz baxx. Dan is-sussidju jammonta għal EUR [100 000-300 000] għas-sena 2009. Fil-fatt, is-SMAN tikkunsidra li VTAN kienet impenjat xi nefqiet ta' appoġġ għall-iżvilupp tal-flussi turistiċi, u għaldaqstant xtaqet iżżid il-kontribuzzjoni fissa bl-ammont tas-sussidju riċevut.

(68) Franza indikat li dan is-sussidju kien maħsub biex ikopri l-ispejjeż impenjati minn VTAN sabiex tiffaċċja t-tnaqqis tat-traffiku li ħolqot id-deċiżjoni ta' Ryanair, f'Marzu 2009, li ma tibqax topera titjiriet mill-ajruport ta' Nîmes lejn East Midlands, u li tnaqqas l-għadd ta' rotazzjonijiet lejn Liverpool u Londra Luton.

(69) Skont VTAN, in-nefqiet impenjati, appoġġjati minn dan is-sussidju ta' komunikazzjoni fl-ebda każ ma ffinanzjaw reklamar addizzjonali għas-sussidjarja ta' Ryanair (AMS), iżda kellhom sehem mill-missjoni ta' servizz pubbliku ta' żvilupp tal-flussi turistiċi u ta' promozzjoni tal-ekonomija lokali. VTAN ingaġġat b'mod partikolari maniġer tal-kummerċ responsabbli mill-iżvilupp u l-marketing communication kif ukoll mill-approċċi tal-iżvilupp ajrunawtiċi permezz ta' diversi appuntamenti "*b-to-b*" fl-uffiċċji ewlenin tal-kumpaniji tal-ajru, diversi kampanji ta' "*emailing*" u l-parteċipazzjoni f'fieri u f'fora fil-qasam tat-trasport bl-ajru (bħal pereżempju l-fiera BMT ta' Napli fl-Italja li wasslet għal ftehimiet kummerċjali ma' ħames operaturi tat-turs Taljani) direttament orjentati lejn klijentela barranija.

([34]) L-Artikoli 1 u 1(a) tas-CDSP.

(70) Fit-8 ta' April 2011, ġie konkluż protokoll ta' ftehim bejn is-SMAN u VTAN biex jiġi definit approċċ ikkoordinat dwar l-impenn tan-nefqiet meħtieġa għaż-żamma tal-attività tal-ajru wara l-1 ta' Lulju 2011, id-data ta' tmiem l-attività tal-bażi ajrunavali li kien jimplika r-reviżjoni tal-governanza tal-pjattaforma kollha.

(71) Mit-2 ta' Lulju 2011, l-Istat ittrasferixxa parti mill-perimetru taż-żona militari l-antika kif ukoll il-missjonijiet u r-responsabbiltajiet li qabel kienu jitwettqu mill-Ministeru tad-Difiża lis-SMAN. Dan it-trasferiment ħoloq tibdil fl-ambitu u r-responsabbiltajiet fdati f'idejn VTAN fil-kuntest tas-CDSP. F'dan il-kuntest, fit-30 ta' Ġunju 2011, is-SMAN u VTAN ikkonkludew klawżola addizzjonali ġdida għas-CDSP ("il-klawżola addizzjonali Nru 4") li kellha l-għan li minn naħa testendi t-terminu inizjali tas-CDSP b'sena, u, min-naħa l-oħra, li temenda l-ambitu tal-obbligi tal-kumpanija delegata u l-modalitajiet ta' kumpens lilha. Minn din id-data VTAN saret responsabbli mill-attivitajiet li sa dak iż-żmien kienu taħt ir-responsabbiltà tal-Ministeru tad-Difiża, minbarra l-kontroll tas-sigurtà tal-ajru. Hija kellha wkoll tixtri t-tagħmir taż-żona militari, u tagħmel l-investimenti meħtieġa fuq dawn l-infrastrutturi.

(72) B'kunsiderazzjoni ta' dawn l-ispejjeż operattivi ġodda u l-ispejjeż addizzjonali ta' investiment, ingħatat kontribuzzjoni pubblika addizzjonali ta' madwar EUR [300 000-600 000] lill-kumpanija delegata għall-2011 u bħala sussidji għat-tagħmir. Is-sussidji għat-tagħmir kienu stmati għal madwar EUR [900 000-1 400 000] (EUR [300 000-500 000] għall-2011 u EUR [600 000-900 000] għall-2012). Fi tmiem id-delega, kellu jsir aġġustament mill-ġdid li jallinja l-ħlasijiet man-nefqiet li effettivament tkun għamlet VTAN u mat-taxxi li effettivament tkun daħħlet is-SMAN. Franza targumenta li s-sussidju msemmi hawn fuq kellu l-għan li jkopri investimenti li jaqgħu taħt l-attivitajiet sovrani kif ukoll xogħlijiet ta' akkreditazzjoni tal-ajruport li ma kinux previsti meta ngħatat id-delega ta' servizz pubbliku ([35]).

3.2.3.2 *Investimenti fiż-żona tal-ajruport*

(73) Is-CDSP jistipula li l-operatur huwa responsabbli minn parti mill-investimenti biss ([36]). Għaldaqstant VTAN trid tiffinanzja l-investimenti relatati mal-akkwist tal-materjal tar-ristorant, li jammonta għal EUR [150 000-350 000], l-organizzazzjoni tal-ħwienet tal-ajruport, u x-xiri tal-materjal meħtieġ għall-attivitajiet tat-terminal. Dawn l-investimenti, li jammontaw għal EUR [200 000-400 000], kienu previsti għas-sena finanzjarja 2007 u kellhom ikunu amortizzati tul is-CDSP. Skont il-klawżola addizzjonali Nru 2 ([37]), VTAN iffinanzjat it-tiġdid tas-sistema ta' tkessiħ tal-ajruport, li l-awtorità li tiddelega tintrabat li tieħu lura meta tintemm id-delega, għall-ħlas ekwivalenti tal-valur mhux amortizzat tal-beni lill-kumpanija delegata. B'mod ġenerali, l-operatur jiffinanzja l-manutenzjoni u t-tiġdid tat-tagħmir operattiv. L-investimenti l-oħrajn kollha jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tas-SMAN u tal-awtoritajiet li jiffurmaw parti minnha.

(74) Mit-2 ta' Lulju 2011, l-ambitu tas-CDSP jinkludi ż-żona militari. Madankollu, skont Franza, it-trasferiment tal-ġestjoni taż-żona militari impona l-ħtieġa ta' xogħlijiet u ta' akkwisti indispensabbli biex il-pjattaforma tkompli topera, b'mod partikolari f'dak li jirrigwarda l-approvazzjoni tagħha (jiġifieri, biex isir it-trasferiment tal-ġestjoni taż-żona militari l-antika tal-ajruport ta' Nîmes u ta' missjonijiet li sa dak iż-żmien kienu jitwettqu mill-BAN, li wassal biex jinbidel l-ambitu tal-obbligi ta' VTAN u l-modalitajiet ta' kumpens lilha). Dawn ix-xogħlijiet ġew identifikati minn gruppi ta' ħidma li jinkludu d-Direttorat Ġenerali tal-Avjazzjoni Ċivili, il-Ministeru tad-Difiża, is-SMAN u VTAN. Kif intqal fil-premessa 72 bħala korrispettiv ta' dawn l-obbligi ġodda, VTAN kellha tirċievi sussidji għat-tagħmir li kienu stmati għal madwar EUR [300 000-500 000] għall-2011 u EUR [600 000-900 000] għall-2012, jiġifieri total ta' EUR [900 000-1 400 000].

(75) Skont Franza, l-investimenti li għamlet VTAN tul is-CDSP jammontaw għal EUR [600 000-900 000].

3.3 *IL-KUNTRATTI KONKLUŻI MA' RYANAIR U MA' AMS*

(76) L-istorja tal-attività ta' Ryanair fl-ajruport ta' Nîmes hija mfakkra fil-premessa 18.

([35]) Kummenti ta' Franza dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ, p. 15.
([36]) Is-CDSP tat-12 ta' Diċembru 2006, l-Artikolu 25.
([37]) Klawżola addizzjonali Nru 2 tal-20 ta' Lulju 2010.

3.3.1 IL-KUNTRATTI KONKLUŻI MAS-CCI-AJRUPORT

(77) L-awtoritajiet Franċiżi jiddikjaraw li l-attività kollha madwar il-pjattaforma, li kienet ibbażata fuq aktar minn 2 000 impjieg, kienet tagħmel parti minn bilanċ globali li kien jinvolvi l-koeżistenza tal-armata, ta' kumpaniji industrijali fis-settur tal-avjazzjoni (riċiklaġġ tal-fjuwil) u ta' attivitajiet ta' trasport tal-passiġġieri. F'dan il-kuntest ekonomiku, is-CCI ippruvat iżżomm ir-rotot operati fuq l-ajruport ta' Nîmes, għall-ewwel waħedha, imbagħad flimkien mal-awtoritajiet territorjali msieħba. Is-CCI ippruvat fost l-oħrajn tegħleb it-tnaqqis fit-traffiku rreġistrat mat-tħabbira tal-ħolqien tal-linja tat-TGV, li bdiet topera f'Ġunju tal-2001.

(78) L-awtoritajiet Franċiżi kkonfermaw ukoll li l-kuntratti u l-klawżoli addizzjonali ma' Ryanair u mas-CCI ma kinux ir-riżultat ta' xi deċiżjoni formali li kienet tawtorizza n-negozjati. B'hekk, Franza tiddikjara li l-konklużjoni tal-kuntratti ma' kumpaniji tal-ajru tikkonsisti f'att amministrattiv ordinarju li ma jeħtieġx l-approvazzjoni tal-Assemblea Ġenerali minħabba li l-president tas-CCI għandu setgħa wiesgħa fosthom id-dritt li jiffirma kuntratti f'isem is-CCI ([38]).

3.3.1.1 ***Il-ftehim tal-11 ta' April 2000 bejn is-CCI u Ryanair***

(79) L-ewwel ftehim, iffirmat fil-11 ta' April 2000 bejn is-CCI u Ryanair għal perjodu ta' 10 snin, jistabbilixxi l-ammont ta' taxxi tal-ajruport applikabbli għal Ryanair. Il-kumpanija tal-ajru intrabtet ukoll li tipprovdi servizz kuljum lill-ajruport ta' Nîmes. Skont Franza, sar impenn bil-fomm dwar rata ta' tagħbija ta' 70 %, li fir-realtà nqabżet b'10 punti.

(80) Skont il-ftehim tal-11 ta' April 2000, Ryanair ibbenefikat minn xi skontijiet meta mqabbla mar-rati applikabbli fl-ajruport ta' Nîmes. Minħabba l-karatteristiċi u l-iskedi tat-titjiriet, il-kumpanija tal-ajru ma ħallsitx it-taxxi tal-ipparkjar u tal-immarkar bid-dwal. Ryanair ibbenefikat ukoll minn […]. It-taxxi fuq il-passiġġieri u fuq l-inżul li kienu japplikaw għall-kumpanija jikkorrispondu għal dawk fl-iskeda ġenerali tat-tariffi. Franza tfakkar li kwalunkwe kumpanija tal-ajru li topera l-istess volum ta' titjiriet ta' Ryanair setgħet tgawdi mill-istess tariffi ([39]).

(81) Bħala korrispettiv tal-iskontijiet mogħtija lil Ryanair fuq it-taxxa tal-groundhandling, dan il-kuntratt kien jipprovdi li tingħata multa finanzjarja lil Ryanair jekk din ma kinitx tilħaq il-mira annwali ta' passiġġieri. F'dan il-każ, Ryanair kellha tħallas multa ta' EUR […] għal kull passiġġier nieqes. VTAN tat rata aktar baxxa ta' EUR […] lil Ryanair, minħabba l-għadd kbir ta' titjiriet operati.

(82) Il-ftehim jipprovdi wkoll il-ħlas ta' parti mill-prodott tat-taxxa fuq l-inżul stipulata fil-kuntratt ma' Ryanair bħala sehem mill-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni. Din il-kontribuzzjoni kienet tinkludi parti mill-prodott tat-taxxa fuq l-inżul, ikkalkulata bħala d-differenza bejn l-ammont ta' taxxa fuq l-inżul imħallsa minn Ryanair u s-somma ta' EUR […], flimkien ma' parti mit-taxxa fuq il-passiġġieri ugwali għal EUR […] għal kull passiġġier tal-Komunità.

3.3.1.2 ***Emendi fil-ftehim tal-11 ta' April 2000***

(83) Il-kuntratt tal-11 ta' April 2000 ġie emendat l-ewwel darba fi tmiem is-sena 2001 wara skambju ta' korrispondenza ([40]) u t-tieni darba f'Marzu tal-2004 ([41]). Dawn l-emendi jipprovdu żieda fil-ħlas mis-CCI lil Ryanair minħabba l-iżvilupp tar-rotot addizzjonali.

(84) Fil-fatt, l-emendi tal-2001 jipprovdu żieda fil-kontribuzzjoni għall-kummerċjalizzazzjoni mħallsa minn CCI lil Ryanair li issa ġiet stabbilita għal € […] għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport ta' Nîmes fuq ir-rotot ipprovduti lejn Londra sal-31 ta' Ottubru 2002, diment li Ryanair toffri t-tieni rotta lejn Londra bħala servizz tas-sajf.

([38]) L-ittra ta' Franza tal-20 ta' Marzu 2014.
([39]) Kummenti ta' Franza dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ, p. 56.
([40]) L-ittri tat-28 ta' Novembru 2001, tal-11 ta' Diċembru u tat-18 ta' Diċembru 2002, tal-21 u tal-24 ta' Diċembru 2001, tat-2 u tal-5 ta' Frar 2002, u tal-15 ta' Frar 2002.
([41]) L-ittri tal-10 u s-16 ta' Marzu 2004.

(85) Madankollu, l-emendi tal-2004 jipprovdu żieda fil-kontribuzzjoni għall-kummerċjalizzazzjoni ta' EUR […] għal kull passiġġier diment li t-tieni rotta lejn Londra tibda titħaddem matul l-istaġun tas-sajf (mid-29 ta' April 2004).

3.3.1.3 ***Il-kuntratt tal-10 ta' Ottubru 2005 bejn is-CCI u Ryanair***

(86) Fl-10 ta' Ottubru 2005, ġie konkluż kuntratt ġdid bejn Ryanair u s-CCI, għal perjodu inizjali ta' ħames snin li jista' jiġġedded għal ħames snin. Retroattiv fl-1 ta' Jannar 2005, il-kuntratt jistabbilixxi l-ammont tat-taxxi tal-ajruport pagabbli minn Ryanair, li jikkorrispondi għall-iskema ġenerali ta' tariffi applikata fl-ajruport ta' Nîmes, minbarra l-eżenzjoni mit-taxxi fuq l-ipparkjar, fuq l-immarkar bid-dwal u […]. Barra minn hekk, il-kumpanija ngħatat miri ta' traffiku.

(87) Il-kuntratt il-ġdid jinkludi wkoll skema ta' inċentivi skont l-iżvilupp tat-traffiku. Din hija bbażata fuq il-ħlas minn CCI ta' kontribuzzjoni ta' EUR […] għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport ta' Nîmes u ta' EUR […] għal kull inżul tul il-kuntratt kollu. Hija prevista klawżola ta' multi f'każ li Ryanair ma tilħaqx il-miri tat-traffiku maqbula fil-ftehim. Skont din il-klawżola, jekk il-volum ta' passiġġieri trasportati jkun bejn […] u […] % tat-traffiku mmirat, l-ammont tal-ħlas għal kull passiġġier jinżel għal EUR […] tul is-sena kollha kkonċernata u sakemm it-traffiku jiġi stabbilit mill-ġdid. Jekk il-volum ta' passiġġieri trasportati jkun inqas minn […] % tat-traffiku mmirat, […].

(88) Skont dan il-kuntratt, Ryanair tintrabat li topera:

— rotta kuljum lejn Londra Stansted għal volum ta' 40 000 passiġġier fis-sena;

— rotta kuljum addizzjonali lejn Londra Stansted matul is-sajf, għal sitt xhur konsekuttivi, għal volum addizzjonali ta' 22 000 passiġġier;

— rotta lejn Liverpool erbat ijiem minn sebgħa, għal volum ta' 22 000 passiġġier;

— rotta addizzjonali minn April 2006 lejn destinazzjoni li trid tiġi stabbilita għal volum ta' 22 000 passiġġier.

(89) Barra minn hekk, il-kuntratt jipprovdi multa finanzjarja applikabbli bħala parti mill-iskontijiet mogħtija lil Ryanair fuq it-taxxa tal-groundhandling kif ukoll multa ta' EUR […] għal kull passiġġier jekk il-mira annwali ta' passiġġieri ma tintlaħaqx.

3.3.1.4 ***Il-kuntratt tal-10 ta' Ottubru 2005 bejn is-CCI u AMS***

(90) Fl-10 ta' Ottubru 2005, ġie ffirmat ukoll kuntratt għal perjodu ta' ħames snin li jistgħu jiġġeddu għall-istess tul ta' żmien, bejn is-CCI u l-Airport Marketing Services Limited (minn hawn 'il quddiem imsejħa "AMS"), sussidjarja 100 % ta' Ryanair. Dan il-kuntratt ukoll huwa retroattiv mill-1 ta' Jannar 2005. Is-suġġett ta' dan il-kuntratt huwa x-xiri mis-CCI tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni relatati, jiġifieri:

— ħames paragrafi ta' 150 kelma fis-sezzjoni "ħames affarijiet x'tagħmel" fuq il-paġna tad-destinazzjoni Nîmes fis-sit elettroniku ta' Ryanair;

— ħames links lejn is-siti elettroniċi magħżulin mis-CCI fil-faxxa tal-istatus fuq il-paġna tad-destinazzjoni Nîmes fis-sit elettroniku ta' Ryanair;

— link lejn is-sit elettroniku indikat mis-CCI fis-Sezzjoni tal-"ħames affarijiet x'tagħmel" fuq il-paġna tad-destinazzjoni Nîmes fis-sit elettroniku ta' Ryanair;

— link għal sebat ijiem fis-sena lejn is-sit elettroniku magħżul mis-CCI fil-paġna ewlenija tas-sit Ingliż ta' Ryanair. Il-miżuri kollha msemmijin hawn fuq, jew il-pakkett nru 1, huma pprovduti għall-ammont ta' EUR […] fis-sena, minbarra t-taxxi;

— mat-tħabbira ta' rotot ġodda mill-ajruport ta' Nîmes fl-2006, link għal 26 jum fis-sena lejn is-sit elettroniku magħżul mis-CCI fil-paġna ewlenija tas-sit Ingliż ta' Ryanair (il-pakkett nru 2), għall-ammont ta' EUR […] fis-sena;

— mat-tħabbira ta' rotot ġodda mill-ajruport ta' Nîmes fl-2007, link għal tlett ijiem addizzjonali fis-sena lejn is-sit elettroniku magħżul mis-CCI fil-paġna ewlenija tas-sit (il-pakkett nru 3), għall-ammont ta' EUR […] fis-sena;

— fl-2005: offerta bil-posta elettronika ta' reklamar tad-destinazzjoni ta' Nîmes għall-ammont ta' EUR […] fis-sena;

— fl-2006: offerta bil-posta elettronika ta' reklamar tad-destinazzjoni ta' Nîmes għall-ammont ta' EUR […] fis-sena;

— fl-2007: offerta bil-posta elettronika ta' reklamar tad-destinazzjoni ta' Nîmes għall-ammont ta' EUR […] fis-sena.

(91) Dan il-kuntratt inbidel permezz ta' żewġ klawżoli addizzjonali:

1. Il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Jannar 2006 (emenda nru 1), li ttawwal it-terminu tal-kuntratt bejn is-CCI u AMS sa tmiem l-operat effettiv tal-ajruport, jiġifieri l-31 ta' Diċembru 2006 u dan, minkejja t-terminazzjoni tal-konċessjoni tat-tagħmir. Din il-klawżola addizzjonali tintroduċi klawżola ta' "sforzi aqwa" mis-CCI u minn AMS biex jiġi ffirmat kuntratt ugwali mal-operatur sussegwenti. Skont l-awtoritajiet Franċiżi, din il-klawżola addizzjonali hija l-konsegwenza loġika tal-estensjoni temporanja tal-operat tal-ajruport mis-CCI wara l-ftehim ta' konċessjoni ([42]).

2. Il-klawżola addizzjonali tas-17 ta' Ottubru 2006 (emenda nru 2), li tnaqqas l-ammont ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni pprovduti lis-CCI minħabba l-allegat nuqqas ta' kapaċità tas-CCI li timplimenta l-mezzi ta' kummerċjalizzazzjoni meħtieġa. Il-klawżola addizzjonali tipprovdi li s-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni pprovduti mill-2007 ikunu konformi mal-kuntratt bażiku. Peress li s-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ġew sospiżi minn April u minn Lulju tal-2006 sal-31 ta' Diċembru 2006 minħabba li s-CCI ma setgħetx tipprovdi l-mezzi ta' kummerċjalizzazzjoni li kellhom jidhru fuq is-sit ta' Ryanair. Finalment, l-ammonti dovuti mis-CCI għas-sena 2006 huma dawn li ġejjin:

   — EUR […], minflok EUR […], skont il-pakkett nru 1;

   — EUR […], minflok EUR […], skont il-pakkett nru 2;

   — EUR […], minflok EUR […], skont il-pakkett nru 3;

   — servizz ieħor ta' EUR […] għal kull fatturazzjoni tar-reġistru, u li ma nbidilx, kien previst fil-klawżola addizzjonali.

3.3.2 IL-KUNTRATTI KONKLUŻI MA' VTAN (2007-2011)

(92) Franza ddikjarat li d-deċiżjonijiet li tiffirma d-diversi kuntratti ma' Ryanair ittieħdu biss mid-Direttur u mill-President ta' VTAN u għalhekk ma ġewx diskussi u lanqas saru laqgħat dwarhom ([43]).

3.3.2.1 ***Il-kuntratt tat-2 ta' Jannar 2007 bejn VTAN u Ryanair***

(93) Fit-2 ta' Jannar 2007, ġie ffirmat kuntratt ta' servizzi tal-ajruport bejn Ryanair u l-kumpanija VTAN li jistabbilixxi l-ammont tat-taxxi li kellha tħallas il-kumpanija tal-ajru fuq l-inżul u fuq il-passiġġieri, u li jagħtiha kontribuzzjoni għal kull passiġġier bħala parti minn skema ta' inċentiva għall-iżvilupp tat-traffiku. Dan il-kuntratt kien validu mill-1 ta' Jannar sal-31 ta' Ottubru 2007.

3.3.2.2 ***Il-kuntratt tat-2 ta' Jannar 2007 bejn VTAN u AMS***

(94) Fl-istess jum, il-kumpanija VTAN iffirmat kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mal-kumpanija AMS għax-xiri ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li jammontaw għal EUR […]. Bħall-kuntratt preċedenti, dan kien validu mill-1 ta' Jannar sal-31 ta' Ottubru 2007.

([42]) L-ittra ta' Franza tal-25 ta' April 2014.
([43]) Ibid.

(95) Fl-1 ta' Awwissu 2007, VTAN u AMS iffirmaw klawżola addizzjonali għall-kuntratt li fiha qablu dwar il-ħlas ta' kontribuzzjoni addizzjonali ta' EUR […] għall-perjodu ta' bejn l-1 ta' Settembru 2007 u t-28 ta' Frar 2008. Din il-klawżola addizzjonali kienet tiddetermina l-kundizzjonijiet biex Ryanair iżżomm ir-rotta lejn Charleroi għall-istaġun tax-xitwa 2007-2008. Franza tqis li din il-kontribuzzjoni addizzjonali ġiet imposta minn Ryanair fuq VTAN li, minħabba li kienet għadha ser tidħol fis-suq, ma kinitx f'pożizzjoni b'saħħitha biex tinnegozja t-tnaqqis ta' din il-kontribuzzjoni. Franza kkonfermat ukoll li din il-klawżola addizzjonali ma kinitx tali li taffetwa r-rotot u l-frekwenzi previsti fil-kuntratt tat-2 ta' Jannar 2007 jew it-traffiku mistenni ([44]).

3.3.2.3 *Il-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007 bejn VTAN u Ryanair u AMS*

(96) Fis-7 ta' Novembru 2007, ġew iffirmati żewġ kuntratti ġodda, għal terminu inizjali ta' sena li jista' jiġġedded tliet darbiet, sabiex jitwettqu l-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li kienu waslu biex jiskadu. Għalkemm it-termini huma simili, il-ħlasijiet lil Ryanair u lis-sussidjarja tagħha żdiedu u laħqu l-ammont ta' EUR […].

3.3.2.4 *Il-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008 bejn VTAN u Ryanair u AMS*

(97) Fis-27 ta' Awwissu 2008, żewġ kuntratti ġodda, wieħed dwar servizzi tal-ajruport u l-ieħor dwar servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, ħadu post il-qafas kuntrattwali deskritt hawn fuq, mill-1 ta' Novembru 2008, għal sena u li jistgħu jiġġeddu darbtejn.

(98) Skont il-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport, Ryanair tintrabat li topera ([45]):

— rotta kuljum lejn Londra Luton matul is-sajf u erbat ijiem minn sebgħa fix-xitwa għal volum ta' […] persuna fis-sena;

— rotta lejn Charleroi erbat ijiem minn sebgħa, għal volum ta' […] passiġġier.

(99) Il-kuntratt il-ġdid jinkludi wkoll skema ta' inċentivi, jew "*incentive scheme*", skont l-iżvilupp tat-traffiku. Din hija bbażata fuq il-ħlas minn CCI ta' kontribuzzjoni ta' […]. Bl-istess mod, il-kuntratt jinkludi wkoll multa ta' EUR […] li trid titħallas minn Ryanair għal kull passiġġier jekk il-mira tat-traffiku tkun inqas minn […] passiġġier.

3.3.2.5 *Il-klawżoli addizzjonali tal-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008*

(100) Żewġ "klawżoli addizzjonali" tal-25 ta' Awwissu 2009 estendew rispettivament it-twettiq tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport sal-31 ta' Diċembru 2011.

(101) Il-klawżola addizzjonali Nru 1 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-18 ta' Awwissu 2010 żiedet fil-pront l-ammont tal-kontribuzzjoni ta' VTAN b'EUR [20 000-50 000] sabiex jintlaħqu turisti ġodda, skont il-partijiet kontraenti. Franza tqis li l-konklużjoni tagħha saret biex jinżammu relazzjonijiet kummerċjali tajbin bejn l-operatur tal-ajruport u Ryanair ([46]).

(102) Il-klawżola addizzjonali Nru 2 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-30 ta' Novembru 2010 b'rabta maż-żamma ta' Ryanair tar-rotta lejn Liverpool, żiedet fil-pront l-ammont tal-kontribuzzjoni ta' VTAN b'EUR [35 000-65 000]. Franza indikat li din il-klawżola addizzjonali ġiet konkluża taħt pressjoni magħmula minn Ryanair fuq VTAN rigward ir-rotta lejn Liverpool. Fil-fatt, it-tagħbija ta' din ir-rotta kienet naqset sew u Ryanair kienet heddet li tħassar […] frekwenzi fuq din ir-rotta u għamlet kundizzjonijiet għaż-żamma ta' dawn il-frekwenzi għal […] skont ix-xiri ta' servizzi addizzjonali ta' kummerċjalizzazzjoni biex jgħinu fir-reklamar ta' din ir-rotta ([47]).

([44]) Ibid.
([45]) Ir-rotta lejn Liverpool li wkoll kienet qiegħda taħdem f'dan iż-żmien. Franza spjegat li din ir-rotta ma waqfitx bejn l-2005 u l-2012 iżda xorta waħda kienet linja staġjonali. Franza enfasizzat li din ir-rotta ma tidħirx fil-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008 peress li s-sitwazzjoni tagħha kienet dubjuża (kien qed isir ħsieb li titwaqqaf), meta fil-fatt kompliet tiffunzjoni mill-2008 sal-2011 bi tnaqqis fil-frekwenza. B'hekk, il-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni tal-2008 ma kienx jipprovdi x-xiri ta' servizzi fuq is-sit ta' Ryanair għal din ir-rotta. Din kienet ipprovduta bejn l-2008 u l-2010 mingħajr korrispettiv ta' kummerċjalizzazzjoni.
([46]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 42.
([47]) L-ittra ta' Franza tas-26 ta' Mejju 2014.

4. RAĠUNIJIET GĦALL-BIDU TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONIJIET FORMALI

(103) Il-Kummissjoni qieset li kellha tiftaħ il-proċedura ta' investigazzjoni formali sabiex tivvaluta l-kontribuzzjonijiet finanzjarji kollha mingħand id-diversi entitajiet u awtoritajiet pubbliċi lill-operaturi tal-ajruport mis-sena 2000 sad-data tad-deċiżjoni tal-ftuħ, fosthom b'mod partikolari l-kontribuzzjonijiet finanzjarji deskritti fis-sezzjoni 3.2, u tivvaluta l-għajnuna eventwali lil Ryanair prevista fil-kuntratti kollha bejn l-operaturi tal-ajruport u l-kumpanija tal-ajru u/jew is-sussidjarji tagħha mis-sena 2000 sad-data tad-deċiżjoni tal-ftuħ (il-25 ta' April 2012).

(104) L-ewwel nett, fil-valutazzjoni tagħha tal-kontribuzzjoni finanzjarji lill-operaturi tal-ajruport, il-Kummissjoni wriet id-dubji tagħha dwar l-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(105) L-operaturi tal-ajruport, kif ukoll Franza, iddikjaraw li l-ġestjoni tal-ajruport ta' Nîmes kienet tikkostitwixxi globalment servizz ta' interess ekonomiku ġenerali u għalhekk il-Kummissjoni vvalutat il-miżuri ta' appoġġ finanzjarju favur l-operaturi tal-ajruport fid-dawl tal-ġurisprudenza Altmark. Il-Kummissjoni vvalutat b'mod separat il-perjodu tal-operat tas-CCI – ajruport (mis-sena 2000 sal-1 ta' Frar 2006), il-perjodu kopert mill-ftehim ta' delega bejn is-CCI u s-SMAN (mill-1 ta' Frar 2006 sal-31 ta' Diċembru 2006) u dak ta' VTAN (2007-2012). F'dak li jirrigwarda l-perjodu tal-operat tas-CCI, hija kkunsidrat li l-ewwel kundizzjoni tas-sentenza Altmark ma kinitx issodisfata matul il-perjodu 2000 – 2006 u, għalhekk, li l-miżuri mogħtija lis-CCI u lis-CCI-ajruport ma setgħux jitqiesu bħala l-kumpens għal servizz ta' interess ekonomiku ġenerali matul il-perjodu 2000 – 2006.

(106) F'dak li jirrigwarda l-perjodu tal-operat minn VTAN, il-Kummissjoni kkunsidrat li l-awtoritajiet Franċiżi ma wrewx li l-ajruport ta' Nîmes jaqa' taħt xi każ eċċezzjonali li jippermetti li wieħed jikkwalifika l-ġestjoni tal-ajruport kollha kemm hija bħala servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. Barra minn hekk, il-Kummissjoni esprimiet dubji dwar ir-rispett tar-rekwiżiti marbutin mat-tieni, it-tielet u r-raba' kundizzjoni tas-sentenza Altmark fil-klawżoli tas-CDSP.

(107) Rigward il-kontabilità tal-kontribuzzjonijiet finanzjarji fir-rigward tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, il-Kummissjoni ma setgħetx teskludi li l-kontribuzzjonijiet finanzjarji inkwistjoni taw lill-operaturi suċċessivi tal-ajruport ta' Nîmes vantaġġ selettiv fuq il-perjodu sħiħ kopert mid-deċiżjoni u allura ma setgħetx teskludi li dawn kienu jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat.

(108) Barra minn hekk, il-Kummissjoni vvalutat ukoll il-kompatibbiltà tal-miżuri favur l-operaturi tal-ajruport mas-suq intern fid-dawl tal-Linji Gwida tal-2005 ([48]). u l-prattika deċiżjonali tagħha. Rigward l-għajnuna għall-investiment, il-Kummissjoni kkonkludiet li hija ma kellhiex elementi preċiżi dwar l-investimenti ffinanzjati mill-awtoritajiet pubbliċi għall-benefiċċju tal-operaturi suċċessivi tal-ajruport. F'dak li jirrigwarda l-kompatibilità tal-għajnuna operattiva mas-suq intern, il-Kummissjoni kkunsidrat li dawn il-miżuri huma għajnuna operattiva li l-kompatibilità eventwali tagħha mas-suq intern ma kinitx ġiet iġġustifikata mill-awtoritajiet Franċiżi.

(109) It-tieni, f'dak li jirrigwarda l-valutazzjoni tal-għajnuna eventwali mogħtija lil Ryanair, il-Kummissjoni qieset li l-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi fl-istess żmien kellhom ikunu vvalutati flimkien, peress li Ryanair u AMS huma benefiċjarju wieħed tal-miżuri inkwistjoni. Il-Kummissjoni qieset li sabiex tiddetermina jekk dawn id-diversi kuntratti kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, kien jeħtieġ li tikkunsidra dan il-prinċipju u tapplika l-kriterju tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq fid-diversi dati li fihom ġew konklużi l-kuntratti, jiġifieri:

— fid-data tal-konklużjoni tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport ma' Ryanair, jiġifieri l-11 ta' April 2000;

— fid-dati tal-korrispondenza ta' Novembru 2001 sa Frar 2002 u Marzu 2004, li temenda l-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport konkluż ma' Ryanair fil-11 ta' April 2000;

— fid-data tal-konklużjoni tal-qafas kuntrattwali l-ġdid li jinkludi l-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, jiġifieri l-10 ta' Ottubru 2005;

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

— fid-dati taż-żewġ klawżoli addizzjonali li jemendaw il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż ma' AMS fl-10 ta' Ottubru 2005, jiġifieri l-emenda nru 1 tat-30 ta' Jannar 2006 u l-emenda nru 2 tas-17 ta' Ottubru 2006;

— fid-data tal-konklużjoni tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, jiġifieri t-2 ta' Jannar 2007;

— fid-data tal-konklużjoni tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, jiġifieri l-1 ta' Novembru 2007;

— fid-data tal-konklużjoni tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, jiġifieri l-1 ta' Novembru 2007;

— fid-data tal-iffirmar tal-klawżoli addizzjonali tal-25 ta' Awwissu 2009 li jestendu t-twettiq tal-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008 sal-31 ta' Diċembru 2011;

— fid-dati tal-1 ta' Awwissu 2007, it-18 ta' Awwissu 2010 u t-30 ta' Novembru 2010, li huma d-dati tal-klawżoli addizzjonali li jemendaw b'mod sostanzjali l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi ma' AMS.

(110) F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni qieset fost l-oħrajn b'mod preliminari u fuq il-bażi tal-informazzjoni li kellha, li ma setgħetx teskludi li Ryanair/AMS ibbenefikat minn għajnuna mill-Istat minħabba l-qafas kuntrattwali u kummerċjali mal-operaturi suċċessivi tal-ajruport. Il-Kummissjoni qieset li l-miżura inkwistjoni setgħet tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat mogħtija lil AMS mill-operaturi soġġetta għall-projbizzjoni fil-prinċipju tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Din il-valutazzjoni kienet ibbażata fuq l-analiżi tal-informazzjoni ppreżentata minn Franza u ċ-ċirkostanzi tal-konklużjoni ta' dan il-kuntratt.

(111) Barra minn hekk, il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha dwar kemm l-operaturi tal-ajruport, meta kkonkludew il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, ġabu ruħhom bħal operaturi prudenti f'ekonomija tas-suq li jsegwu politika strutturali, globali jew settorjali, u ggwidati minn prospetti ta' profittabbiltà ftit jew wisq fit-tul. Fil-fatt, il-Kummissjoni osservat li ma kien hemm ebda studju tas-suq u/jew pjan ta' negozju dwar id-diversi kuntratti konklużi ma' Ryanair/AMS u li jsostnu b'mod ekonomiku d-deċiżjoni tal-ajruport li tidħol għal dawn l-impenji vis-à-vis Ryanair/AMS.

(112) Bl-għan li twettaq din l-analiżi, il-Kummissjoni pproponiet li tapplika l-prinċipju tal-fond waħdieni fil-kuntest tal-ġestjoni tal-ajruport waqt li tieħu inkunsiderazzjoni kemm id-dħul mill-avjazzjoni (taxxi tal-ajruport u groundhandling) kif ukoll id-dħul ikkaġunat mill-attività mhux relatata mal-avjazzjoni tal-ajruport (ħwienet, parkeġġi, eċċ.).

(113) Rigward il-perjodu tal-operat mis-CCI, il-Kummissjoni osservat li kien diffiċli li tistabbilixxi safejn l-iskontijiet u r-rimborż mogħtija fir-rigward tat-taxxi tal-ajruport u l-għoti tas-servizz ta' groundhandling bla ħlas ġew stabbiliti skont l-ispejjeż operattivi tal-infrastrutturi tal-ajruport, u allura l-ispejjeż tal-provvista tas-servizzi tal-ajruport. F'dan il-kuntest, il-Kummissjoni wriet dubji rigward il-fatt li s-CCI-ajruport aġixxiet bħal investitur prudenti f'ekonomija tas-suq fir-relazzjonijiet tagħha ma' Ryanair.

(114) Rigward il-perjodu tal-operat minn VTAN, il-Kummissjoni nnutat li t-twettiq tal-qafas kuntrattwali l-ġdid definit mill-2007 kien jidher li jiddeterjora ferm is-sitwazzjoni finanzjarja tal-operatur, u b'xiehda ta' dan il-Kummissjoni ma setgħetx teskludi li Ryanair/AMS ibbenefikat minn għajnuna mill-Istat minħabba l-qafas kuntrattwali u kummerċjali inkwistjoni.

(115) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni esprimiet id-dubji tagħha dwar il-kompatibilità ta' dawn il-miżuri mas-suq intern skont il-Linji Gwida tal-2005.

5. IL-KUMMENTI TAL-PARTIJIET INTERESSATI

(116) Il-Kummissjoni rċeviet kummenti mill-partijiet interessati li ġejjin: is-CCI, VTAN, is-SMAN, Ryanair, AMS u Transport & Environment.

5.1 *IL-KUMMENTI PPREŻENTATI MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI WARA L-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

5.1.1 IL-KUMMENTI KONĠUNTI TAS-CCI, TA' VTAN U TAS-SMAN

(117) Iż-żewġ operaturi tal-ajruport matul il-perjodu kopert mid-deċiżjoni tal-ftuħ, b'mod partikolari s-CCI u VTAN, ippreżentaw il-kummenti tagħhom flimkien mas-SMAN. Minn hawn 'il quddiem, is-CCI, VTAN u s-SMAN sejrin jissejħu "l-Operaturi".

(118) L-Operaturi jenfasizzaw li Veolia Transport u VTAN huma żewġ entitajiet separati. L-ewwel waħda hija l-kumpanija magħżula biex topera l-ajruport ta' Nîmes filwaqt li VTAN ħadet post Veolia Transport biex timplimenta l-ftehim ta' delega ta' servizz pubbliku.

5.1.1.1 ***Imfakkra l-missjoni ta' servizz pubbliku tal-operat tal-ajruport ta' Nîmes-Ales-Camargue-Cévennes***

(119) L-Operaturi jfakkru li s-SMAN hija persuna ġuridika rregolata bil-liġi pubblika. L-allokazzjoni tal-missjonijiet ta' servizz pubbliku lis-SMAN issir mill-Istat Franċiż bħala parti mit-trasferiment tal-kompetenzi lill-awtoritajiet territorjali. L-Operaturi jiddikjaraw li, skont il-ġurisprudenza tal-Kunsill tal-Istat Franċiż ([49]), meta junjin konġunta tieħu ħsieb l-operat ta' ajrudrom, jeżisti servizz pubbliku inerenti għan-natura tal-attività tagħha. Is-SMAN iddeċidiet ukoll li tiddelega l-operat tiegħu lis-CCI imbagħad lil VTAN skont il-liġi Franċiża u soġġett għall-kontroll tal-legalità tal-Prefett ta' Gard mingħajr ma dan sab xi illegalità.

5.1.1.2 ***Miżura 1: valutazzjoni tal-kontribuzzjonijiet finanzjarji lill-operaturi tal-ajruport***

5.1.1.2.1 **L-eżistenza tal-għajnuna**

5.1.1.2.1.1 *Missjonijiet li jaqgħu taħt il-prerogattivi tas-setgħa pubblika u l-infrastrutturi li jintużaw għat-twettiq ta' dawn il-missjonijiet*

(120) L-Operaturi jqisu li s-servizzi ta' tifi tan-nar fuq l-ajruplani u l-kontroll tal-periklu mill-annimali mhumiex servizzi marbutin mas-sigurtà iżda missjonijiet sovrani marbutin mas-sikurezza u koperti mit-taxxa tal-ajruport b'mod li jagħmilhom attivitajiet mhux ekonomiċi li ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli Ewropej dwar l-għajnuna mill-Istat.

5.1.1.2.1.2 *Il-finanzjament tal-operat*

(121) L-Operaturi jenfasizzaw li matul il-perjodu tal-operat mis-CCI la l-avvanzi rimborsabbli mħallsin mis-servizz ġenerali tas-CCI għall-kontijiet tal-ajruport, u lanqas is-sistema ta' fatturazzjoni mill-ġdid tal-ispejjeż komuni ma jistgħu jitqiesu bħala atti li jistgħu jkunu vvalutati fid-dawl tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat. Għaldaqstant, fl-ewwel każ, is-CCI ġabet ruħha bħal investitur privat biex tiżgura li l-kumpanija tagħha jkollha r-riżorsi meħtieġa u, fil-każ tas-sistema ta' fatturazzjoni mill-ġdid tal-ispejjeż komuni, minħabba li dawn jiġu deċiżi skont il-kriterji oġġettivi marbutin mal-volum ta' servizzi pprovduti għal kull servizz.

5.1.1.2.1.3 *Il-kompatibilità tal-kontribuzzjoni fissa mal-ġurisprudenza ta' Altmark*

(122) Obbligi ta' servizz pubbliku definiti b'mod ċar: l-Operaturi jirribattu l-opinjoni tal-Kummissjoni li l-iżvilupp tal-pjattaforma tal-ajruport, b'mod partikolari fil-każ tat-titjiriet kummerċjali, ma jikkwalifikax bħala servizz ta' interess ġenerali. Għall-kuntrarju, huma jikkunsidraw li (i) l-Istati Membri għandhom setgħa diskrezzjonali wiesgħa sabiex jiddefinixxu dak li jikkunsidraw bħala SIEĠ u li (ii) l-"iżvilupp tat-traffiku tal-ajru" għandu għan usa', jiġifieri l-ippjanar tat-territorju, għan li, skont l-Operaturi, kien diġà ġie rikonoxxut mill-Kummissjoni li jikkostitwixxi għan ta' interess ġenerali.

(123) Barra minn hekk, l-Operaturi ppreżentaw studju li juri li l-impatt tal-ajruport fuq l-ekonomija lokali huwa ferm ogħla mill-kontribuzzjoni fissa minħabba l-importanza tal-ajruport bħala pol ta' attività.

(124) L-Operaturi jirreferu wkoll għall-kontenut tas-CDSP sabiex juru li (i) is-CDSP fih għadd ta' obbligi marbutin maż-żamma u l-aċċessibbiltà tal-ajruport u (ii) VTAN hija mistennija li tiżgura l-kontinwità tas-servizz pubbliku billi tassumi obbligi li investitur privat, li jikkunsidra l-interess kummerċjali proprju, ma jassumix jew ma jassumix bl-istess mod, u lanqas fl-istess kundizzjonijiet, inkella tkun soġġetta għal sanzjonijiet.

([49]) KE tal-21 ta' Frar 2011, Société Ophrys *v* CA Clermont Communauté, Ġabra Nru 337349.

(125) L-Operaturi jgħidu li l-Kummissjoni tinjora t-tifsira tal-espressjoni "żvilupp tat-traffiku tal-ajru". Għall-kuntrarju tal-Kummissjoni li qieset li din il-missjoni tirrigwarda l-iżvilupp tal-pjattaforma tal-ajruport, l-Operaturi indikaw li, fis-sens usa' tagħha, din il-missjoni tikkorrispondi wkoll għall-ippjanar tat-territorju, li huwa għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar. Barra minn hekk, din il-missjoni tinkludi wkoll l-iżvilupp tal-qasam industrijali.

(126) L-Operaturi jenfasizzaw ukoll li, għall-kuntrarju tal-opinjoni tal-Kummissjoni, il-kumpensi mogħtija lil VTAN ma jiddependux mid-dinamika tal-attività tal-ajru. Fil-fatt, il-kontribuzzjoni fissa tieħu l-forma ta' kumpens ta' ammont fiss ta' EUR [1 200-1 500] elf fis-sena fix-xenarju ta' referenza u li jista' biss jonqos taħt ċerti kundizzjonijiet stabbiliti b'mod statutorju.

(127) Fl-aħħar, l-Operaturi jikkunsidraw li minħabba d-daqs tiegħu u r-rwol lokali tiegħu l-ġestjoni tal-ajruport ta' Nîmes għandha tkun ikkunsidrata kollha kemm hi bħala SIEĠ minħabba li l-Kummissjoni ma wrietx li operatur privat f'ekonomija tas-suq ikun lest li jassumi obbligi simili mingħajr il-kumpens għal servizz pubbliku.

(128) Parametri stabbiliti minn qabel biex jiġi ddeterminat l-ammont tal-kumpens: l-Operaturi jsostnu li l-kontribuzzjoni fissa mħallsa mill-kumpanija li tiddelega lill-kumpanija ddelegata kienet fissa, indiċjata biss kull sena skont formola definita b'mod ċar. Barra minn hekk, huma jispeċifikaw li ż-żidiet minn żmien għal żmien previsti fil-klawżoli addizzjonali emendatorji saru wara li seħħew avvenimenti mhux prevedibbli meta ġiet stabbilita l-offerta ta' VTAN.

(129) Kumpens ġust tal-ispejjeż maħluqa mill-obbligi ta' servizz pubbliku: l-Operaturi jibbażaw fuq analiżi kwantitattiva sabiex juru li ma hemmx kumpens żejjed lill-operatur tal-ajruport. B'hekk, minħabba d-daqs tal-ajruport ta' Nîmes, l-ispejjeż ekonomiċi kollha tal-operatur (minbarra l-missjonijiet sovrani) għandhom jittieħdu inkunsiderazzjoni sabiex jiġi ddeterminat jekk kienx hemm kumpens żejjed. F'dan il-kuntest, jeżisti telf ta' kważi EUR [1-3] miljun fuq il-perjodu 2007-2011. Huwa biss fl-ipoteżi li l-kontribuzzjoni fissa kollha kemm hi tiġi allokata biss għall-ispejjeż ta' servizz pubbliku *stricto sensu* li l-operatur jikseb qligħ ta' EUR [2-4] miljun. Fl-aħħar nett, l-Operaturi jenfasizzaw li, jekk wieħed jikkunsidra l-allokazzjoni tan-nefqiet fuq AMS għall-missjonijiet ta' servizzi pubbliċi, il-kumpens ikopri biss […] % tan-nefqiet fuq AMS li laħqu EUR [5-7] M matul il-perjodu 2007-2011, imnaqqsa mill-ispejjeż ta' servizz pubbliku *stricto sensu* li żgur ma jħallix lok għal kumpens żejjed.

(130) L-għażla tal-fornitur tas-servizz: l-Operaturi jibbażaw fuq studju ekonomiku indipendenti sabiex jiġġustifikaw li l-proċedura nnegozjata wasslet biex jintgħażel l-aktar operatur effiċjenti (i) billi tejbet l-effiċjenza tal-kuntratt u (ii) billi ppermettiet lill-Operaturi jifformulaw offerti aktar agressivi. Il-proċedura segwita fil-każ ta' Veolia tissodisfa l-aħħar kundizzjoni ta' Altmark peress li l-ispejjeż proviżorji li ntużaw biex jiġi kkalkulat l-ammont tal-kontribuzzjoni finanzjarja, jirriflettu l-ispejjeż ta' ajruport amministrat sew u tal-istess daqs ta' dak ta' Nîmes.

5.1.1.2.1.4 *Kjarifiki dwar in-nefqiet fuq AMS*

(131) VTAN tenfasizza li Ryanair u AMS huma żewġ entitajiet separati u li, għaldaqstant, ir-relazzjonijiet kuntrattwali magħhom iridu jkunu ttrattati b'mod separat. Barra minn hekk, l-Operaturi jsostnu li s-servizzi kollha offruti lil AMS kienu jiffurmaw parti mill-missjonijiet ta' servizz pubbliku fdati f'idejn VTAN. Ta' min ifakkar li l-għan ewlieni ta' dawn il-missjonijiet ta' servizz pubbliku huwa l-iżvilupp ekonomiku u turistiku tar-reġjun ta' Nîmes.

5.1.1.2.1.5 *Il-finanzjament tal-infrastruttura*

(132) L-Operaturi jikkonfermaw li l-uniċi xogħlijiet li saru direttament mis-CCI waqt l-operat tagħha tal-ajruport ta' Nîmes kienu jirrigwardaw it-tkabbir u l-adattament tat-terminal tal-passiġġieri, xogħlijiet iffinanzjati mir-riżorsi proprji tas-CCI jew minn self ikkuntrattat f'isimha. Peress li l-parti l-kbira ta' dawn ix-xogħlijiet saru matul is-snin 90, il-liġi li wieħed għandu japplika hija l-Linji Gwida tal-1994 li għalhekk iwassal biex il-finanzjament ta' dawn ix-xogħlijiet jevita l-kontroll tal-Kummissjoni fuq l-għajnuna mill-Istat.

(133) L-Operaturi jfakkru wkoll li l-investimenti li saru, minbarra t-terminal tal-passiġġieri, kienu allokati għall-bażi ajrunavali, filwaqt li l-attività kummerċjali kienet biss sekondarja.

(134) Matul il-perjodu tal-operat minn VTAN, l-investimenti ewlenin, li kienu prinċipalment ta' natura militari, kienu mmirati biex iġibu r-runway konformi. Dawn saru biex iwieġbu għall-ħtiġijiet ewlenin tal-BAN. Barra minn hekk, bejn l-2010 u l-2011 saru investimenti oħrajn biex iġibu t-terminal konformi minħabba opinjoni negattiva tal-Kummissjoni tas-Sigurtà li ma setgħetx tkun prevista fiż-żmien meta ngħata s-CDSP.

(135) Rigward il-finanzjament ta' ċerti investimenti mis-SMAN, l-Operaturi jiddikjaraw li din kienet l-unika soluzzjoni possibbli meta wieħed iqis it-terminu qasir tas-CDSP, ferm inqas mill-"perjodu ta' amortizzazzjoni tal-investimenti". Barra minn hekk, huma jiddikjaraw li t-teħid tar-responsabbiltà tal-investimenti meta saret is-sejħa għall-offerti kienet timplika talba għal kumpens akbar mill-partijiet interessati. Fl-aħħar nett, huma jiddikjaraw li d-disponibbiltà bla ħlas tal-infrastruttura ma tagħtix vantaġġ lil VTAN peress, fin-nuqqas tal-appoġġ tas-SMAN biex isiru ċerti investimenti, l-ispejjeż marbutin ma' dawn ġew direttament integrati fl-ammont tal-kontribuzzjoni fissa.

(136) F'dak li jirrigwarda s-sussidju għat-tagħmir mogħti lil VTAN wara t-tluq tal-BAN, l-Operaturi jsostnu li l-investimenti relatati mas-servizz ta' salvataġġ u tat-tifi tan-nar fuq l-ajruplani fl-ajrudromi ("SSLIA") u mal-ħolqien ta' sistema ta' trażmissjoni awtomatika tal-parametri ("STAP") ma jistgħux jitqiesu li jaqgħu taħt l-attività kummerċjali tal-ajruport minflok taħt l-attivitajiet sovrani tagħha.

5.1.1.2.1.6 *L-effett fuq il-kummerċ u l-kompetizzjoni intra-UE*

(137) L-Operaturi jsostnu li ż-żona ta' kummerċ ta' ajruport reġjonali hija limitata għall-ajruporti li jistgħu jintlaħqu bil-karozza f'massimu ta' 60 minuta. Huma jinnutaw ukoll li l-klijenti tal-kumpaniji li joffru prezzijiet baxxi huma aktar sensittivi għall-ispejjeż tat-trasport sal-ajruport.

(138) Fir-rigward tal-ajruport ta' Montpellier, l-Operaturi jaħsbu li l-passiġġieri potenzjali tiegħu ma jkunux interessati jmorru Nîmes minħabba l-ħin żejjed li jkollhom jaħlu għall-vjaġġ u l-ispiża addizzjonali li tinħoloq. Barra minn hekk, l-ajruport ta' Montpellier iservi domanda turistika li tinsab pjuttost fil-punent tal-ajruport filwaqt li l-ajruport ta' Nîmes ikopri żona ta' kummerċ differenti. Fl-aħħar nett, l-eżistenza tal-istess destinazzjonijiet miż-żewġ ajruporti (Londra u Brussell) u l-istudju tat-traffiku tagħhom juri li mhemmx pressjoni kompetittiva bejn l-ajruport ta' Montpellier u dak ta' Nîmes.

(139) Bl-istess mod, fir-rigward tal-ajruport ta' Avignon, l-Operaturi jaħsbu li l-passiġġieri potenzjali tiegħu ma jkunux interessati jmorru Nîmes minħabba l-ħin żejjed li jkollhom jaħlu għall-vjaġġ u l-ispiża addizzjonali li tinħoloq. Barra minn hekk, id-destinazzjonijiet offruti miż-żewġ ajruporti huma differenti (ħlief għal Londra iżda f'dan il-każ l-ajruport tad-destinazzjoni huwa differenti u t-titjira li titlaq minn Avignon hija mmirata għal tip ieħor ta' passiġġier, jiġifieri l-passiġġieri tan-negozju). Barra minn hekk, stħarriġ fost il-passiġġieri fl-2011 jenfasizza kemm l-ajruport ta' Avignon huwa ftit li xejn importanti fost l-ajruporti ta' tluq l-oħrajn li jinsabu fir-reġjun.

(140) Rigward l-ajruport ta' Marsilja, l-Operaturi jenfasizzaw li, skont il-prattika deċiżjonali tal-Kummissjoni, l-attivitajiet ta' ajruport ta' kategorija D bħal dak ta' Nîmes ma jistgħux verament ifixklu dawk ta' ajruport bħal dak ta' Marsilja, li jirreġistra traffiku annwali ta' aktar minn seba' miljun passiġġier billi ż-żewġ ajruporti mhumiex sostitwibbli għal min jagħmel użu minnhom. Barra minn hekk, studju ekonomiku indipendenti juri li t-tnaqqis fin-numru ta' passiġġieri f'Nîmes wara l-ftuħ tat-terminal *low-cost* f'Marsilja fl-2007 huwa iżgħar mit-telf irreġistrat matul il-perjodu ta' qabel dan il-ftuħ.

(141) Rigward il-finanzjamenti mogħtija lis-CCI u lil VTAN, l-Operaturi jikkunsidraw li dawn ma jistgħux jaffettwaw lis-suq tal-operat tal-ajruporti billi l-koinċidenza taż-żoni kummerċjali tal-ajruporti ta' Montpellier, Avignon u Marsilja hija limitata ħafna.

5.1.1.2.1.7 *Il-kompatibilità tal-miżuri mas-suq intern*

(142) L-Operaturi jikkunsidraw li l-miżuri kollha eżaminati huma kompatibbli mas-suq intern. Peress li l-għan aħħari tagħhom huwa t-twettiq ta' missjonijiet ta' interess ekonomiku ġenerali, dawn il-miżuri jissodisfaw *de facto* il-kriterji ta' SIEĠ u għaldaqstant huma kompatibbli mal-Linji Gwida tal-2005.

5.1.1.2.1.8 *Il-kompatibilità tal-għajnuna għall-finanzjament tal-operat mad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ* ([50])

(143) Il-perjodu tal-operat tas-CCI sa Frar 2006: l-għajnuna hija kompatibbli mas-suq intern billi (i) hemm mandant li qed jagħti missjonijiet ta' servizz pubbliku (b'mod partikolari l-AOT tal-1986), (ii) il-kumpens huwa limitat għall-ispejjeż meħtieġa biex jitwettaq is-servizz pubbliku (hemm mekkaniżmi legali bħaċ-Ċirkulari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1993 li jassiguraw kumpens ġust) u (iii) hemm kontrolli regolari għan-nuqqas ta' kumpens żejjed (rapporti ta' kull xahar biex ikun żgurat li l-baġit ivvutat twettaq kif xieraq).

(144) Il-perjodu tal-operat tas-CCI mill-1 ta' Frar 2006 sal-31 ta' Diċembru 2006: f'dan il-każ, il-kriterji tas-SIEĠ huma wkoll issodisfati billi (i) il-ftehim ta' delega tal-1 ta' Frar 2006 kien jimponi obbligi ta' servizz pubbliku definiti b'mod ċar, (ii) il-ftehim jistipula wkoll li l-kumpens għandu jkun limitat għall-ispejjeż meħtieġa biex jitwettaq is-servizz pubbliku, u (iii) ġew stabbiliti wkoll kontrolli regolari.

(145) Il-perjodu tal-operat ta' VTAN: is-CDSP jissodisfa wkoll il-kriterji, b'mod partikolari (i) l-eżistenza ta' mandant li jagħti missjonijiet ta' servizz pubbliku, (ii) il-limitazzjoni tal-kumpens għall-ispejjeż meħtieġa u (iii) in-nuqqas ta' kumpens żejjed peress li jeżisti rapport annwali lill-kumpanija li tiddelega li jinkludi r-riżultati ekonomiċi u finanzjarji tas-sena finanzjarja.

5.1.1.2.1.9 *Il-kompatibilità tal-għajnuna għall-finanzjament tal-infrastrutturi mal-Linji Gwida tal-2005*

(146) Għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar: il-miżuri ta' investiment inħolqu għal għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar, jiġifieri: l-iżvilupp ekonomiku u turistiku tad-Dipartiment ta' Gard peress li, skont l-Operaturi, l-impatt nett speċifiku tal-ajruport ta' Nîmes fuq l-ekonomija lokali jirrappreżenta madwar EUR 71 miljun kemm abbażi tal-impjiegi ġġenerati mill-ajruport kif ukoll mill-flussi netti ta' turisti.

(147) Il-ħtieġa u l-proporzjonalità tal-investimenti: il-parti l-kbira tal-investimenti saru fis-snin 90 u l-investimenti li saru fil-perjodu tal-operat tas-CCI kopert mid-deċiżjoni tal-ftuħ kienu żgħar u mmirati biex jaġġornaw lill-ajruport mal-istandards tas-sigurtà applikabbli. Barra minn hekk, l-investimenti li saru matul l-operat ta' VTAN kienu jikkonsistu: fit-tiġdid tar-runway fl-2007 u t-tiġdid tat-terminal bejn l-2010 u l-2011.

(148) Prospett sodisfaċenti għall-użu fuq terminu medju: l-Operaturi jsostnu li kienu jeżistu prospetti sodisfaċenti matul iż-żewġ perjodi tal-operat. B'hekk, is-CCI tenfasizza li, matul il-perjodu tal-operat, il-prospetti kienu pożittivi billi t-traffiku kien immultiplika bi 3,5 matul l-20 sena ta' qabel ir-ristrutturar tal-ajruport. Bl-istess mod, VTAN issostni li meta ġie konkluż is-CDSP, kien hemm prospetti sodisfaċenti fuq żmien medju.

(149) L-aċċess ugwali u mhux diskriminatorju għall-infrastrutturi: l-iskema ġenerali tat-tariffi kienet tiddetermina l-livell tat-taxxi li kellhom jitħallsu minn kull kumpanija li topera mill-ajruport ta' Nîmes.

(150) In-nuqqas ta' effett fuq l-iżvilupp tal-kummerċ li jmur kontra l-interess komuni: peress li l-għajnuna mogħtija ma tistax taffettwa lill-ajruporti li jinsabu fiż-żona kummerċjali tal-ajruport ta' Nîmes.

(151) Il-proporzjonalità u l-ħtieġa tal-għajnuna – effett ta' inċentiv: fin-nuqqas ta' dawn il-miżuri l-ajruport kien jingħalaq. Barra minn hekk, il-fatt li saret sejħa għall-offerti li tkopri l-ġestjoni tal-ajruport fl-2007 juri li l-ebda operatur ekonomiku ma kien jaċċetta li jidħol responsabbli għal dawn l-investimenti.

([50]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/21/UE tal-20 ta' Diċembru 2011 dwar l-applikazzjoni tal-Artikolu 106(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea għall-għajnuna mill-Istat taħt il-forma ta' kumpens għas-servizzi pubbliċi mogħti lil ċerti impriżi inkarigati bil-ġestjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L 7, 11.1.2012, p. 3).

5.1.1.3 ***Il-miżura 2: valutazzjoni tal-għajnuna eventwali mogħtija lil Ryanair u lil AMS***

5.1.1.3.1 **Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà lill-Istat tal-ħlasijiet li għamlet VTAN lil Ryanair u lil AMS**

(152) Il-perjodu tal-operat tas-CCI: l-Operaturi jsostnu li l-għajnuna ma tissodisfax il-kriterji ta' *Stardust* ([51]) f'dak li jirrigwarda l-imputabbiltà għar-riżorsi tal-Istat. L-Operaturi jsostnu li l-uniku argument li ressqet il-Kummissjoni sabiex tistabbilixxi l-imputabbiltà huwa s-superviżjoni eżerċitata fuq is-CCI skont id-dispożizzjonijiet tal-Kodiċi tal-Kummerċ Franċiż. Fil-fehma tagħhom, is-superviżjoni tar-reġjun hija limitata għal ċerti kategoriji ta' impenji finanzjarji, li bl-ebda mod ma jinkludu l-kuntratti ta' servizzi u ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi mal-kumpaniji tal-ajru. Għaldaqstant, dan il-kriterju mhuwiex suffiċjenti biex jistabbilixxi l-imputabbiltà tar-riżorsi tal-Istat. F'dak li jirrigwarda l-bqija tal-kriterji tal-ġurisprudenza ċċitata aktar 'il fuq, l-Operaturi jqisu li (i) ma hemmx rabta ma' xi entità pubblika, (ii) id-deċiżjonijiet analizzati ttieħdu mis-CCI bħala parti mill-attivitajiet imwettqa f'kompetizzjoni ma' operaturi privati u (iii) ma ntweriex l-involviment tal-Istat fid-deċiżjonijiet analizzati.

(153) Il-perjodu tal-operat ta' VTAN: l-Operaturi jfakkru li ma hemmx rabta awtomatika bejn l-ammont tal-kontribuzzjoni pubblika mogħtija lil VTAN u l-kuntratti nnegozjati minn VTAN ma' Ryanair u ma' AMS. Rigward l-imputabbiltà tal-miżuri lill-Istat, il-miżura ttieħdet minn kumpanija privata b'mod li l-kriterji previsti fil-ġurisprudenza *Stardust* mhumiex issodisfati.

5.1.1.3.1.1 *Vantaġġ selettiv*

5.1.1.3.1.1.1 Valutazzjoni konġunta tal-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni

(154) L-Operaturi ma jaqblux li l-kuntratti għandhom ikunu ttrattati b'mod konġunt kif ħabbret il-Kummissjoni peress li, fil-fehma tagħhom, iż-żewġ tipi ta' kuntratti għandhom kundizzjonijiet u għanijiet differenti.

5.1.1.3.1.1.2 Valutazzjoni tal-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi ma' AMS

(155) Il-perjodu tal-operat tas-CCI: l-Operaturi jikkunsidraw li t-tixrid ta' reklami fuq siti tal-internet speċjalizzati huwa servizz essenzjali għall-iżvilupp ta' kwalunkwe ajruport reġjonali. Huma jikkunsidraw li din l-attività hija konformi mal-prattika tal-Kummissjoni u l-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja minħabba li huwa servizz imħallas bil-prezz tas-suq.

(156) Il-perjodu tal-operat ta' VTAN: l-Operaturi jfakkru li l-pagamenti kollha li saru lil Ryanair saru bħala parti mid-delega ta' missjoni ta' servizz pubbliku mogħtija lil VTAN, b'mod partikolari għar-reklamar tar-reġjun u tal-iżvilupp ekonomiku u turistiku tiegħu.

5.1.1.3.1.1.3 Valutazzjoni tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport konkluż ma' Ryanair

(157) L-Operaturi jikkunsidraw li l-Kummissjoni ma tistax tippretendi li ajruport żgħir bħal dak ta' Nîmes jitfa' l-ispejjeż kollha mġarrba fuq il-kumpaniji tal-ajru. Għaldaqstant, huma jipproponu li, biex jitkejjel ir-redditu tar-relazzjoni kummerċjali, għandhom jiġu kkunsidrati biss l-ispejjeż varjabbli esklussivament attribwibbli lill-kumpanija u jiġu esklużi l-ispejjeż fissi li jkollha ġġarrab fi kwalunkwe każ.

(158) Matul il-perjodu tal-operat tas-CCI: l-Operaturi jenfasizzaw li l-kundizzjonijiet mogħtija lil Ryanair setgħu jkunu offruti b'mod trasparenti u mingħajr diskriminazzjoni lil kwalunkwe kumpanija tal-ajru li tidħol għall-istess impenn ta' Ryanair.

([51]) Is-sentenza fil-Każ C-482/99, *Franza* v *Il-Kummissjoni*, Ġabra I-4397.

(159) Matul il-perjodu tal-operat ta' VTAN: l-Operaturi jikkunsidraw li l-Kummissjoni ma tistax timputa 100 % tan-nefqiet fuq AMS lill-ispejjeż imputabbli għall-operat kummerċjali tal-ajruport peress li dawn l-ispejjeż kienu totalment jew parzjalment magħmulin fil-kuntest tal-missjoni ta' servizz pubbliku ta' VTAN għar-reklamar tat-territorju. Barra minn hekk, l-Operaturi jfakkru li l-ajruport ta' Nîmes kien l-ewwel ajruport amministrat minn VTAN u għalhekk, kien essenzjali għal VTAN li tiżgura l-preżenza ta' Ryanair, anki jekk tkun teħtieġ telf inizjali, sabiex tippermetti lill-grupp li jikseb l-esperjenza meħtieġa sabiex jiżviluppa l-attività tagħha ta' ġestjoni ta' ajruporti. Fl-aħħar nett, l-Operaturi jenfasizzaw li, f'dan il-kuntest, l-awtoritajiet pubbliċi (u b'mod partikolari s-SMAN) ma għandhom l-ebda rwol fir-relazzjoni kummerċjali stabbilita bejn Ryanair u VTAN.

5.1.2 RYANAIR

5.1.2.1 ***Kummenti ta' Ryanair dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ***

(160) Ryanair ipprovdiet rapport imħejji minn Oxera, ditta indipendenti ta' konsulenza ekonomika, sabiex turi li l-kuntratti ta' Ryanair mal-ajruport ta' Nîmes jirrispettaw il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Dan ir-rapport jikkonkludi li l-medja tat-taxxi mħallsa minn Ryanair lill-ajruport ta' Nîmes hija ogħla mill-medja ta' dawk applikati f'ajruporti simili li jaġixxu bħal investituri f'ekonomija tas-suq (Oxera ħadet inkunsiderazzjoni l-ajruporti ta' […], […], […], […] u […]).

5.1.2.1.1 **Nuqqas ta' għajnuna mir-"riżorsi tal-Istat", nuqqas ta' imputabbiltà lill-Istat**

5.1.2.1.1.1 *Il-kuntratti mas-CCI (qabel l-1 ta' Jannar 2007)*

(161) Il-Kummissjoni tinnota li Ryanair u AMS irċevew somom dovuti, skont il-kuntratti rispettivi tagħhom, mhux mis-CCI iżda minn entitajiet tal-Istat bħar-Reġjun ta' Languedoc-Roussillon.

(162) Ryanair tqis li l-Kummissjoni ma tistax issostni b'mod validu d-dikjarazzjonijiet tagħha dwar l-imputabbiltà lill-Istat u l-użu ta' riżorsi tal-Istat bl-argumenti tagħha dwar is-CCI. Ryanair tiddikjara li skont il-ġurisprudenza tal-UE ([52]) u fir-rigward tal-liġi Franċiża ([53]), l-Istat Franċiż ma jeżerċita l-ebda influwenza fuq il-proċess ta' teħid ta' deċiżjonijiet tal-Kmamar tal-Kummerċ, peress li r-rwol tiegħu huwa limitat għall-kontroll ta' ċerti deċiżjonijiet ("sorveljanza") u l-approvazzjoni tiegħu mhijiex meħtieġa għall-konklużjoni ta' kuntratti bħall-"kuntratt ta' servizzi tal-ajruport" u l-"kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni".

(163) Ryanair tindika li mhux ir-riżorsi kollha tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija jiġu mit-taxxi, billi dawn għandhom ir-riżorsi proprji ġġenerati, pereżempju, mill-attivitajiet kummerċjali tagħhom. Fil-każ partikolari tal-ajruporti, il-Kmamar tal-Kummmerċ u tal-Industrija jridu jiffinanzjaw l-operazzjonijiet tagħhom fl-ajruporti b'mod awtonomu, skont il-Kodiċi tal-Avjazzjoni Ċivili Franċiż.

5.1.2.1.1.2 *Il-kuntratti ma' VTAN (wara l-1 ta' Jannar 2007)*

(164) Ryanair tiddikjara li l-fatt li huma kontribuzzjonijiet fissi juri biss li dawn il-kontribuzzjonijiet ma kinux marbutin ma' ħlasijiet preċiżi ta' VTAN lil Ryanair. Hija ssostni wkoll li l-Kummissjoni ma stabbilixxietx l-imputabbiltà tal-miżuri lill-Istat u li, għalhekk, l-analiżi ma tissodisfax il-kriterji meħtieġa għall-attribuzzjoni ta' miżura lill-Istat.

(165) Barra minn hekk, Ryanair tikkonkludi li l-bidla fl-imsieħba fil-kuntratti (is-CCI imbagħad VTAN) ġab tibdil fil-kundizzjonijiet tan-negozjati, li juri li VTAN ma kinitx sempliċi kumpanija paraventu għall-Istat Franċiż.

([52]) Is-sentenza fil-Każ C-482/99, *Franza* v *Il-Kummissjoni*, Ġabra 2002, p. I-4397, il-punti 52 u 58.
([53]) Il-Kunsill tal-Istat, Opinjoni Nru 351.654 tas-16 ta' Ġunju 1992.

5.1.2.1.2 Applikazzjoni żbaljata mill-Kummissjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq

(166) Ryanair tqis li l-Kummissjoni naqset milli tqabbel il-kuntratti ta' Ryanair mal-kuntratti konklużi ma' ajruporti privati u pubbliċi-privati simili u tindika li, skont il-ġurisprudenza stabbilita fis-sentenza Chronopost ([54]), huwa biss fil-każ ta' nuqqas ta' investitur privat ta' referenza li wieħed jista' jgħaddi minn analiżi bbażata fuq is-suq għal analiżi bbażata fuq l-ispejjeż. Skont Ryanair, hemm ċertu numru ta' ajruporti li għandhom karatteristiċi simili għal dawk tal-ajruport ta' Nîmes li huma mħeġġa li jiffunzjonaw bħal investituri f'ekonomija tas-suq ([55]) u li l-Kummissjoni setgħet teħodhom bħala punti ta' referenza fl-analiżi tagħha. Barra minn hekk, Ryanair tqis li l-analiżi tal-Kummissjoni bbażata fuq l-ispejjeż sempliċiment issemmi lil dawn l-ajruporti.

(167) Barra minn hekk, Ryanair tispjega li, fil-kuntest attwali tal-avjazzjoni, ċerti fatturi jistgħu jappoġġjaw il-loġika kummerċjali b'tariffi bi spiża marġinali (saħansitra aktar baxxa). B'mod konkret, hija ssemmi l-fatturi li ġejjin: i) il-grad ta' kompetizzjoni fuq is-suq ikkonċernat, ii) l-interess li jiġu attirati kumpaniji tal-ajru lejn ajruport reġjonali li għandu setgħa limitata fuq is-suq, iii) l-eżistenza ta' esternalitajiet ta' netwerk fl-ajruporti, iv) il-vantaġġ ekonomiku li jirriżulta mill-impenji tal-kumpaniji tal-ajru f'termini ta' numru garantit ta' passiġġieri, v) id-definizzjoni korretta tad-dħul marġinali, vi) l-istorja u l-profil karatteristiku tal-ajruporti reġjonali Ewropej, u vii) id-definizzjoni korretta tal-ispejjeż marġinali.

(168) Rigward il-preżenza ta' esternalitajiet tan-netwerk fl-ajruporti, Ryanair issostni li dawn huma kemm unilaterali (aktar ma jeżistu rotot stabbiliti minn ajruport partikolari, aktar hemm possibbiltà li tikber l-attrazzjoni ta' dak l-ajruport) kif ukoll reċiproċi (il-kumpaniji tal-ajru jkunu aktar imħajra jibdew attivitajiet fl-ajruporti li jkollhom infrastrutturi tajbin f'dak li jirrigwarda aċċess għall-art u minimu ta' ħwienet, għaliex b'hekk jiġbdu aktar passiġġieri).

(169) Rigward il-vantaġġ ekonomiku li jirriżulta mill-impenji tal-kumpaniji tal-ajru f'termini ta' numru garantit ta' passiġġieri, Ryanair tiddikjara li l-frekwentazzjoni garantita u l-eżistenza ta' multi f'każ li ma jitwettqux l-għanijiet – kif previst fil-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport iffirmati ma' Ryanair – jippermettu lill-ajruport mhux biss jippjana aħjar l-attivitajiet tiegħu u jadotta politiki ta' tnaqqis tal-ispejjeż f'livell ogħla milli kieku ma kien jeżisti l-ebda impenn, iżda wkoll jattira operaturi kummerċjali ([56]).

(170) F'dak li jirrigwarda l-ħtieġa li jitfassal approċċ koerenti għad-definizzjoni tad-dħul marġinali meta mqabbla ma' dik tal-ispejjeż marġinali, Ryanair tipproponi l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-fond uniku li jikkonsisti fl-ikkunsidrar tad-dħul iġġenerat mill-attivitajiet kemm marbuta mal-avjazzjoni kif ukoll dawk li mhumiex, u hija sodisfatta bl-approċċ adottat mill-Kummissjoni f'dan ir-rigward. F'dan il-kuntest, Ryanair tippreżenta ċerta dejta finanzjarja relatata ma' diversi ajruporti reġjonali ta' daqs żgħir u medju fir-Renju Unit, li tista' turi l-eżistenza ta' korrelazzjoni ċara bejn iż-żieda fin-numru ta' passiġġieri u t-tkabbir tad-dħul mhux mill-avjazzjoni. B'dan, Ryanair tqis li jkun kummerċjalment sensibbli li wieħed ibaxxi t-taxxi tal-avjazzjoni applikati għall-kumpaniji tal-ajru li jiġġeneraw dħul mhux mill-avjazzjoni, sabiex jikber dan id-dħul (il-prinċipju tal-fond uniku jiġġustifika għalhekk tnaqqis fit-taxxi tal-ajruport).

(171) Rigward il-profil tal-ajruporti reġjonali Ewropej, Ryanair tosserva li l-ebda wieħed minnhom ma kien għall-bidu mfassal bħala inizjattiva kummerċjali tat-tip "investitur privat f'ekonomija tas-suq" (il-parti l-kbira minnhom inħolqu diversi għexieren ta' snin ilu bħala infrastrutturi pubbliċi maħsuba biex iwieġbu għal sensiela ta' ħtiġijiet bħal użu militari, l-avjazzjoni ċivili jew l-avjazzjoni ta' divertiment, eċċ.). Għaldaqstant, Ryanair hija konvinta li investitur f'ekonomija tas-suq għandu jikkunsidra kemm l-infrastrutturi tal-ajruport u l-ispejjeż fissi tal-operat u li d-deċiżjoni li jaċċetta jew le kumpanija tal-ajru fl-ajruport xejn ma taffettwa l-eżistenza jew l-għoli tal-ispejjeż irrekuperabbli inizjali, u b'hekk dawn l-ispejjeż għandhom ikunu injorati fl-analiżi tad-deċiżjoni. Ryanair tqis li l-għeluq tal-ajruport jista' joħloq spejjeż kbar, għaliex ikun jeħtieġ li wieħed jaħseb għal kumpens għan-nuqqas ta' rispett ta' ftehimiet kummerċjali fit-tul ma' partijiet terzi kif ukoll l-eżistenza ta' spejjeż oħrajn bħall-ispejjeż ta' terminazzjoni tal-impjiegi, l-ispejjeż ambjentali marbutin mad-dekontaminazzjoni tas-sit tal-ajruport, eċċ.

([54]) Is-sentenza fil-kawżi magħquda C-83/01 P u C-93/01 P, *Chronopost/Ufex*, Ġabra 2003, p. I- 6993, il-punti 38 u 40.

([55]) Ryanair tindika li l-ajruport ta' Nîmes jista' jitqabbel b'mod validu mal-ajruporti ta' […], […],[…], […] u […].

([56]) Dan jimplika li ajruport partikolari jista' jnaqqas ir-riskju li ċ-ċiklu tan-negozju jpoġġih fih u jtejjeb il-flussi ta' flus tiegħu, u b'hekk inaqqas ir-rata ta' redditu meħtieġa minn investitur privat ordinarju.

(172) Fl-aħħar nett, Ryanair tenfasizza li hija tapplika mudell ekonomiku differenti minn dak tal-parti l-kbira tal-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn. Għalhekk, meta ajruport jilqa' lil Ryanair, dan jista' jfisser spiża aktar baxxa mill-ispiża li jista' jkollu li kieku kellu jilqa' trasportaturi oħrajn li jużaw firxa usa' ta' faċilitajiet tal-ajruport. Għaldaqstant, mill-perspettiva tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq, kwalunkwe offerta kummerċjali normalment ittejjeb is-sitwazzjoni preċedenti, diment li d-dħul marġinali mistenni mill-ajruport ikun akbar mill-ispejjeż marġinali tiegħu. Barra minn hekk, kif diġà indikat, Ryanair tqis l-infrastrutturi tal-ajruport diġà mibnija bħala spiża irrekuperabbli li mgħandhiex ikollha impatt fuq l-għażliet marġinali li jagħmel l-ajruport. Barra minn hekk, l-ispejjeż operattivi fissi (bħall-ispejjeż tal-manutenzjoni tal-bini tat-terminal) mgħandhomx lanqas jiġu kkunsidrati fil-valutazzjoni tar-rispett tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, minħabba li dan il-prinċipju mhux suppost li jieħu bħala bażi riżultat ta' investiment eċċezzjonalment vantaġġjuż, iżda pjuttost għandu jibbaża fuq l-istandard minimu ta' investiment suffiċjenti li jissodisfa lil investitur privat. Ryanair tenfasizza l-ħtieġa li l-ispejjeż tal-investiment jiġu imputati b'mod xieraq, b'mod li jirriflettu l-użu li jagħmlu l-kumpaniji tal-ajru mill-faċilitajiet offruti mill-ajruport. Ryanair tindika wkoll li jeħtieġ, għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-kriterju tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq, li jitqabbel il-valur attwali nett tal-investiment fit-tul. Ryanair ippreżentat analiżi mħejjija minn Oxera li tikkonferma li l-ajruport ta' Nîmes aġixxa skont il-kriterju tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq fil-kundizzjonijiet spjegati aktar 'il fuq.

(173) Barra minn hekk, Ryanair tiddikjara li l-pjanijiet tan-negozju ma jintużawx b'mod sistematiku mill-investituri privati u hija stess ma tużahomx. Il-Kummissjoni għalhekk tkun qiegħda tiżbalja jekk tqabbel in-nuqqas ta' eżistenza ta' pjan ta' negozju mal-impossibbiltà li korp pubbliku jaġixxi bħal investitur privat.

(174) Ryanair tikkontesta b'mod qawwi, fid-deċiżjoni tal-ftuħ, l-użu tat-terminu "Ryanair/AMS" biex jindika l-uniku benefiċjarju allegat tal-miżuri inkwistjoni, kif ukoll il-konklużjoni li l-kuntratti ta' servizz ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS u l-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport ma' Ryanair għandhom ikunu vvalutati b'mod konġunt. Din tenfasizza li, b'mod ġenerali, l-operat tar-rotot tagħha mhuwiex soġġett għall-konklużjoni ta' kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS u li, skont il-perċezzjoni proprja tal-ħtiġijiet tagħhom ta' kummerċjalizzazzjoni, diversi ajruporti moqdija minn Ryanair ma jiffirmawx kuntratti ma' AMS.

(175) Ryanair tirreferi għall-kuntratti ffirmati mal-ajruport ([57]) sabiex turi li dawn seħħew fuq bażi mhux esklussiva u li, għalhekk, il-miżuri li jirrigwardaw lil Ryanair ma kinux selettivi. Barra minn hekk, Ryanair tinnota li, diment li tkun tissodisfa l-kriterju tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq, kwalunkwe għajnuna li tiġi stabbilita trid tkun tqassmet b'mod ieħor (jew inżammet mill-ajruport), lil utenti oħrajn tal-ajruport jew fuq proġetti li mhumiex produttivi ([58]).

(176) Biex tagħlaq, Ryanair tagħmel xi osservazzjonijiet ġenerali, jiġifieri i) li hija tqis li s-servizzi ta' sigurtà u ta' tifi tan-nar mhumiex attivitajiet ekonomiċi u għaldaqstant mgħandhomx ikunu kkunsidrati fil-valutazzjoni tal-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat, ii) li hija ma talbet l-ebda investiment f'infrastrutturi tar-runway jew tagħmir ieħor, b'mod li l-ispejjeż tal-investiment mhumiex attribwibbli għall-kuntratti ma' Ryanair u iii) li l-ebda waħda mill-miżuri diretti lejn VTAN, u deskritti fis-sezzjoni 3.1. ta' din id-deċiżjoni, ma tista' tkun attribwita lilha, peress li hija qatt ma talbet xi wieħed mill-proġetti ta' investimenti inkwistjoni.

5.1.2.2 *Il-kummenti ta' Ryanair tal-10 ta' April 2013*

(177) Ryanair bagħtet żewġ dokumenti mħejjija minn Oxera u analiżi magħmula mill-professur Damien P. McLoughlin.

5.1.2.2.1 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 (MEIP). Każijiet ta' għajnuna mill-Istat relatati ma' Ryanair, dokument imħejji minn Oxera għal Ryanair, 9 ta' April 2013

(178) 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.

([57]) L-Artikolu 3 tal-kuntratti tal-10 ta' Ottubru 2005, tal-1 ta' Novembru 2007 u tas-27 ta' Awwissu 2008.
([58]) Ryanair tindika l-possibbiltà li l-għajnuna ntużat biex "tassorbi" telf li kien ġej minn tranżazzjonijiet antiki ma' Air Liberté u Air Littoral, kumpaniji li kienu fallew meta kienu għadhom iridu jagħtu ammonti kbar ta' flus lill-ajruport, jew biex għenet lill-operatur preċedenti tal-parkeġġi tal-ajruport.

(179) Oxera ssostni 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.

(180) Fil-fatt,

— spiss jintużaw analiżijiet ta' referenza għall-ittestjar tal-kriterju tal-investitur privat f'ekonomija tas-suq magħmulin f'oqsma oħrajn apparti dak tal-għajnuna mill-Istat;

— l-impriżi ma jkollhomx influwenza reċiproka fuq id-deċiżjonijiet tagħhom sakemm il-prodotti tagħhom ma jkunux sostitwibbli jew komplementari;

— l-ajruporti li jinsabu fl-istess żona ta' kummerċ mhumiex neċessarjament f'kompetizzjoni ma' xulxin, u l-ajruporti ta' referenza msemmija 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' referenza 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)];

— anke meta l-ajruporti ta' referenza jiffaċċjaw il-kompetizzjoni minn ajruporti pubbliċi fl-istess żona kummerċjali, ikun hemm lok li wieħed jemmen li l-imġiba tagħhom tkun konformi mal-MEIP (pereżempju, jekk is-settur privat ikollu sehem kbir mis-sjieda 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 marġinali.

5.1.2.2.2 **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**

(181) Oxera targumenta li l-analiżi tal-profittabbiltà li hija għamlet fir-rapporti tagħha ppreżentati lill-Kummissjoni ssegwi l-prinċipji li jadotta investitur raġonevoli fis-settur privat u tirrifletti l-approċċ li jirriżulta mid-deċiżjonijiet preċedenti tal-Kummissjoni.

(182) Il-prinċipji sottostanti għall-analiżi tal-profittabbiltà huma dawn li ġejjin:

— il-valutazzjoni hija magħmula fi stadji;

— mhux bilfors hemm bżonn ta' pjan direzzjonali ex ante tan-negozju;

— fil-każ ta' ajruport mhux saturat, l-approċċ ibbażat fuq il-fond uniku huwa l-metodu xieraq ta' pprezzar;

— id-dħul assoċjat mal-attività ekonomika tal-ajruport attiv biss għandu jiġi kkunsidrat (id-deċiżjoni "Charleroi") ([59]);

— it-terminu sħiħ tal-ftehim, inklużi estensjonijiet eventwali, għandu jiġi kkunsidrat;

— il-flussi finanzjarji futuri għandhom jiġu skontati sabiex wieħed jivvaluta l-profittabbiltà tal-ftehimiet.

(183) 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.

5.1.2.2.3 **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**

(184) Id-dokument huwa maħsub biex jesponi l-loġika kummerċjali li tispjega għalfejn l-ajruporti reġjonali jiddeċiedu li jixtru spazji ta' reklamar fuq is-sit elettroniku ta' Ryanair mingħand Airport Marketing Services (AMS).

([59]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2004/393/KE dwar 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. 1).

(185) Hemm għadd kbir ta' ajruporti b'saħħithom ħafna, magħrufa sew 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.

(186) Ir-reklamar permezz ta' AMS:

— jagħti l-possibbiltà li tintlaħaq parti kbira mill-persuni li diġà qegħdin jippjanaw li jixtru vjaġġ;

— jiġġenera kostijiet relattivament baxxi (tariffa b'rati kummerċjali għall-komunikazzjoni online);

— jippermetti l-komunikazzjoni fil-punt tax-xiri;

— jagħmel possibbli r-reklamar kreattiv.

5.1.2.3 ***Il-kummenti ta' Ryanair tal-20 ta' Diċembru 2013***

(187) Ryanair ippreżentat kummenti dwar il-ħlasijiet lil AMS. Ryanair tikkontesta l-valutazzjoni preliminari tal-Kummissjoni li l-pagamenti mħallsa lil AMS huma spejjeż għall-ajruport, peress li dan l-approċċ ma jikkunsidrax il-valur tas-servizzi pprovduti minn AMS lill-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.

(188) 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 ([60]). L-analiżi tikkonkludi li l-prezzijiet użati minn AMS kienu kemm inqas mill-medja jew kienu fil-medda medjana tal-prezzijiet mitluba mis-siti web ta' referenza.

(189) Skont Ryanair, dan juri li l-prezzijiet ta' AMS huma konformi mal-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.

(190) Skont Ryanair, għalkemm il-Kummissjoni insistiet li tissottometti l-kuntratti ta' AMS u l-kuntratti tas-servizzi tal-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.

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

5.1.2.4 ***Il-kummenti ta' Ryanair tas-17 ta' Jannar 2014***

(192) Ryanair ippreżentat rapport maħdum mid-ditta ta' konsulenza ekonomika 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-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport konklużi bejn Ryanair u l-ajruporti kif ukoll il-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi bejn AMS u dawn l-istess ajruporti ([61]). Ryanair tenfasizza li dan xejn ma jibdel il-pożizzjoni tagħha li l-kuntratti ta' AMS u l-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport għandhom ikunu soġġetti għal kriterji separati tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(193) Ir-rapport jindika li d-dħul iġġenerat minn AMS għandu jkun inkluż fid-dħul f'analiżi konġunta tal-profittabbiltà filwaqt li 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 operattivi addizzjonali.

([60]) 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.

([61]) 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.

(194) 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' kummerċjalizzazzjoni, 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, 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 operattiva addizzjonali, fejn il-profitti supplementari jiġu kkalkulati wara li jitnaqqsu mill-pagamenti ta' AMS.

(195) Barra minn hekk, Ryanair tqis li valur finali jista' jiġi inkluż fil-profitti addizzjonali previsti fl-aħħar tat-terminu tal-kuntratt dwar is-servizzi tal-ajru sabiex jiġi kkunsidrat il-valur iġġenerat wara li jiskadi l-kuntratt. Il-valur finali jista' jkun adattat fuq il-bażi ta' ipoteżi konservattiva dwar il-probabbiltà tat-tiġdid tal-kuntratt ma' Ryanair jew li kundizzjonijiet simili jiġu miftiehma ma' kumpaniji oħrajn. Ryanair tqis li dan jippermetti li jiġi stmat limitu aktar baxx tal-benefiċċji ġġenerati b'mod konġunt mill-kuntratt konkluż ma' AMS u mill-kuntratt dwar is-servizzi tal-ajru, meta tiġi kkunsidrata l-inċertezza tal-profitti addizzjonali wara li jiskadi l-kuntratt dwar is-servizzi tal-ajru.

(196) 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 is-sit elettroniku ta' Ryanair 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 f'kuntratti ta' reklamar ma' AMS.

(197) 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 amortizzati tul iż-żmien tal-utilità ta' dan l-assi, billi jiġi pprovdut valur residwu fl-iskadenza skedata tal-kuntratt dwar is-servizzi tal-ajruport. Madankollu dan l-approċċ ma jikkunsidrax il-profitti addizzjonali li jikseb l-ajruport permezz tal-iffirmar tal-kuntratt dwar is-servizzi tal-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.

5.1.3 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(198) AMS tindika li hija sussidjarja ta' Ryanair b'għan kummerċjali reali u maħluqa sabiex tiżviluppa attività li ma tagħmilx parti min-negozju bażiku ta' Ryanair. L-attività essenzjali tagħha hija li tipprovdi spazju ta' reklamar ta' kwalità fuq is-sit elettroniku tal-kumpanija tal-ajru. AMS tqis li hija ma gawdiet minn ebda għajnuna mill-Istat u li l-operaturi tal-ajruport aġixxew skont il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq fir-rigward tagħha.

(199) AMS tosserva li hija mhijiex l-uniku fornitur ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għal Ryanair, peress li din qabbdet diversi kumpaniji oħrajn biex jirreklamaw fuq il-kompartimenti ta' fuq tal-bagalji jew fuq ir-rivista ta' ġol-ajruplan. Barra minn hekk, AMS tinnota li kumpaniji tal-ajru oħrajn joffru wkoll reklamar bi ħlas fuq is-siti elettroniċi tagħhom.

(200) AMS issostni li fil-prinċipju, il-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni li hija tiffirma mal-ajruporti jiġu nnegozjati u konklużi b'mod separat mill-kuntratti bejn Ryanair u l-istess ajruporti u li Ryanair tagħmel ir-reklamar tagħha stess. Barra minn hekk, AMS tikkonkludi kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni kemm ma' entitajiet pubbliċi kif ukoll ma' dawk privati, bħal aġenziji tat-turiżmu, kumpaniji tal-kiri tal-karozzi, eċċ., u l-ispazju ta' reklamar ipprovdut minn AMS huwa propost mingħajr diskriminazzjoni bejn ix-xandara pubbliċi u dawk privati. AMS tenfasizza li dawn il-klijenti privati, li jaġixxu bħal investituri f'ekonomija tas-suq, jagħtu b'mod ċar valur kummerċjali lis-servizzi ta' AMS bħala tali. B'appoġġ għal din l-affermazzjoni, AMS tipprovdi rapport imfassal mid-ditta ta' konsulenza indipendenti Mindshare, fejn il-valutazzjoni tal-valur hija bbażata biss fuq l-offerta ta' reklami fuq il-web, u mhux fuq l-offerta ta' servizzi tal-ajru minn Ryanair.

(201) AMS tinnota li l-ispazju fuq is-sit elettroniku ta' Ryanair huwa riżorsa rari u li la hi u lanqas Ryanair ma jġiegħlu lill-ajruporti jixtru servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. AMS tiddikjara li ma jista' jkun hemm ebda għajnuna mill-Istat li tirriżulta mill-kuntratti magħmulin bejnha u ajruporti pubbliċi, peress li hija tista' faċilment tbiegħ l-ispazju disponibbli fuq is-sit elettroniku lil kumpanija privata, bi prezz simili.

(202) AMS tikkontesta l-viżjoni tal-Kummissjoni li l-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni mgħandhomx għan jew interess separat u tqis li l-Kummissjoni ma ressqet l-ebda bażi legali jew fattwali li tqajjem dubju dwar il-ġustifikazzjoni kummerċjali tad-deċiżjoni tal-ajruport li jikkonkludi kuntratt ma' Ryanair. Għaldaqstant, AMS tqis li ma tistax tressaq kummenti rilevanti u teżerċita d-drittijiet tagħha ta' difiża.

(203) Fil-fehma ta' AMS, ir-reklamar għall-ajruporti reġjonali mhuwiex xi lussu iżda ħtieġa essenzjali, peress li s-sit elettroniku ta' Ryanair għandu rapport partikolarment attraenti bejn il-kost u l-effiċjenza billi jgħin biex jolqot bl-aħjar mod lill-pubbliku interessat. AMS tinsisti fuq il-fatt li, meta Ryanair bdiet topera r-rotta Nîmes-Londra, il-pubbliku Ingliż ġeneralment ma kien jaf xejn dwar Nîmes; għaldaqstant ir-reklamar kien importanti biex iżid is-sehem ta' passiġġieri li jaslu hemmhekk.

(204) AMS tqis li l-kuntratt iffirmat mal-ajruport ta' Nîmes huwa simili għal dawk li ffirmat ma' ajruporti oħrajn u tirreferi għad-deċiżjoni tal-qorti amministrattiva ta' Marsilja tal-20 ta' Ottubru 2009, li fiha l-qorti ddeċidiet li l-kuntratt bejn AMS u l-ajruport ippermetta lil dan tal-aħħar jirċievi korrispettiv reali fil-forma ta' servizzi ta' reklamar. AMS tfakkar ukoll li l-Kummissjoni rrikonoxxiet il-valur tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tagħha fid-Deċiżjoni Bratislava ([62]).

(205) Fl-aħħar nett, AMS tqis li l-prezzijiet tagħha huma bbażati fuq kriterji oġġettivi u msemmija b'mod trasparenti fuq is-sit elettroniku tagħha. AMS tikkonferma li l-prezzijiet mitluba lill-ajruport ta' Nîmes kienu jikkorrispondu mat-tariffi tagħha.

5.2 *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 JIKKONDIVIDU L-KUMMENTI TAGĦHOM DWAR L-APPLIKAZZJONI TAL-LINJI GWIDA L-ĠODDA GĦALL-KAŻIJIET PENDENTI*

5.2.1 AIR FRANCE

(206) 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:

— 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 li kkonformaw mal-linji gwida preċedenti billi qagħdu lura milli jirċievu fondi pubbliċi.

— Air France issostni wkoll li l-applikazzjoni retroattiva 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 tal-Unjoni Ewropea.

(207) 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.

(208) 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.

5.2.2 VTAN

5.2.2.1 ***Dwar l-għajnuna għall-finanzjament tal-operat***

(209) VTAN tikkunsidra li jekk il-Kummissjoni kellha tqis li l-kontribuzzjoni fissa li ħadet VTAN għall-perjodu 2007-2012 taħt is-CDSP għall-operat taż-żona ċivili tal-ajruport ta' Nîmes la tissodisfa l-erba' kundizzjonijiet tas-sentenza Altmark, u lanqas il-kundizzjonijiet tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ, VTAN issostni li din il-kontribuzzjoni xorta waħda hija kompatibbli mas-suq intern abbażi tad-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida l-ġodda.

([62]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2011/60/UE tas-27 ta' Jannar 2010 fil-Każ NN 74/07, *Ftehim bejn l-ajruport ta' Bratislava u Ryanair* (ĠU L 27. 1.2.2011, p. 24), il-premessa 114.

(210) Fil-fatt, VTAN tikkunsidra li l-imsemmija kontribuzzjoni tissodisfa l-kriterji kumulattivi msemmija fis-sezzjoni 5.1.2. tal-Linji Gwida l-ġodda. Fil-fatt:

— l-ajruport ta' Nîmes jieħu sehem fl-iżvilupp ekonomiku u turistiku tad-dipartiment ta' Gard u jikkontribwixxi għalhekk għal għan ta' interess komuni definit b'mod ċar;

— l-intervent pubbliku kien meħtieġ, aktar u aktar meta l-linji gwida l-ġodda jindikaw li, l-ajruporti li jilqgħu sa 200 000 passiġġier fis-sena, jistgħu ma jkunux kapaċi jsostnu sehem kbir mill-ispiża tal-operat tagħhom;

— il-miżura ngħatat fil-forma ta' kontribuzzjoni fissa *ex ante* abbażi ta' stima tal-bilanċ u għaldaqstant għandha karattru xieraq;

— fin-nuqqas tal-kontribuzzjoni, il-livell tal-attività tal-ajruport ta' Nîmes kienet tonqos b'mod konsiderevoli;

— VTAN turi li l-kriterju tal-proporzjonalità tal-għajnuna huwa ssodisfat la l-intensità tagħha matul il-perjodu 2007-2011 hija pjuttost ugwali għal-limitu massimu ta' 80 % tad-defiċit tal-finanzjament tal-ispejjeż ta' investiment inizjali awtorizzat fil-punt 130 tal-Linji Gwida l-ġodda;

— VTAN tispjega li l-ajruport huwa miftuħ għall-użu kollu potenzjali li jillimita l-effetti negattivi fuq il-kompetizzjoni u fuq il-kummerċ.

5.2.2.2 ***Dwar l-għajnuna għall-finanzjament tal-investiment***

(211) Kieku l-Kummissjoni kellha tikkunsidra li s-sussidji għat-tagħmir mogħtija lil VTAN huma għajnuna mill-Istat, VTAN tifhem mir-rekwiżiti tal-Linji Gwida l-ġodda li l-kompatibilità tagħha ser tkun ivvalutata skont il-kriterji msemmija fil-Linji Gwida tal-2005.

5.2.3 TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(212) 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 dannużi tagħhom għall-ambjent.

6. **KUMMENTI MINN FRANZA**

6.1 *IL-KUMMENTI MRESSQA MINN FRANZA WARA L-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

6.1.1 DWAR L-INTERESS ĠENERALI TAL-PJATTAFORMA

(213) Franza tinnota li l-attivitajiet kollha tal-ajruport ta' Nîmes (inklużi l-attivitajiet tal-avjazzjoni kummerċjali) huma missjonijiet ta' servizz ta' interess ġenerali, b'mod partikolari l-iżvilupp ekonomiku u turistiku tar-reġjun b'mod li l-ebda ammont mogħti lill-operaturi tal-ajruport ma jista' jitqies bħala għajnuna mill-Istat.

(214) Min-naħa l-oħra, Franza ssostni li fl-analiżi tagħha dwar ir-relazzjonijiet kuntrattwali ffurmati bejn l-operaturi tal-ajruport u Ryanair/AMS, il-Kummissjoni ma tikkunsidrax il-parti tal-pagamenti magħmulin bħala parti mill-missjonijiet ta' servizz pubbliku mogħtija lill-operaturi, fosthom il-promozzjoni tat-territorju u l-iżvilupp ekonomiku u turistiku.

(215) Franza tinnota wkoll li l-bażi militari kienet tipprometti tkabbir ekonomiku għar-reġjun u, wara li din ingħalqet fl-2011, ġie deċiż li jinħoloq pol industrijali relatat mal-ajruport li jista' jiġġeneral nisġa industrijali ġdida fir-reġjun ta' Languedoc-Roussillon. F'dan il-kuntest, Franza tinnota li dawn l-attivitajiet jiġġustifikaw fihom infushom iż-żamma tal-ajruport fi stat operattiv.

6.1.2 MIŻURA 1: VALUTAZZJONI TAL-KONTRIBUZZJONIJIET FINANZJARJI LILL-OPERATURI TAL-AJRUPORT

(216) Franza tikkunsidra li l-Linji Gwida tal-1994 għandhom ikunu applikati għall-għajnuna kollha għall-infrastruttura li ngħatat qabel id-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005. Barra minn hekk, il-ġurisprudenza *Aéroports de Paris* mhijiex applikabbli f'dan il-każ għaliex din kienet tirrigwarda hub kbir Ewropew u kienet tirrigwarda kwistjoni legali li mgħandhiex x'taqsam mal-problema ta' finanzjament tal-ajruporti.

(217) Franza tqis li l-applikazzjoni mill-Kummissjoni ta' din id-duttrina wasslet għal nuqqas ta' sikurezza legali dwar ir-regoli applikabbli, minn meta ngħatat is-sentenza msemmija hawn fuq, sal-adozzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda. B'hekk, skont Franza, mill-EUR [5-9] miljun imħallsin mill-awtoritajiet pubbliċi bejn is-sena 2000 u l-2010, EUR [0,8-2] miljun għandhom ikunu esklużi mill-analiżi tal-Kummissjoni la dawn il-finanzjamenti ngħataw qabel l-adozzjoni tal-Linji Gwida tal-2005 u skont il-Linji Gwida tal-1994.

(218) Rigward l-investimenti magħmulin matul il-perjodu tal-operat tas-CCI, Franza ċċarat li l-pjattaforma kollha tal-ajruport, minbarra t-terminal tal-passiġġieri, kienet tintuża għall-attivitajiet militari tal-bażi, filwaqt li l-attività kummerċjali kienet sekondarja. Franza tgħid li sal-2004 l-ispejjeż marbutin mal-infrastrutturi u s-servizzi komuni kienu parzjalment fatturati mill-ġdid mill-Ministeru tad-Difiża lis-CCI skont il-perċentwal irrappreżentat mit-traffiku kummerċjali fit-traffiku totali tal-ajruport. Imbagħad, il-BAN iffatturat mill-ġdid fid-dettall il-parti tal-ispejjeż attribwibbli għall-operat ċivili tal-ajruport lis-CCI. Franza tispeċifika wkoll li l-uniċi xogħlijiet li saru direttament mis-CCI kienu jirrigwardaw it-tkabbir u l-adattament tat-terminal tal-passiġġieri u li dawn ġew iffinanzjati mir-riżorsi proprji tas-CCI jew minn self ikkuntrattat f'isimha.

(219) Rigward l-investimenti magħmulin taħt is-CDSP konkluż ma' VTAN, Franza tfakkar li s-CDSP kien jipprovdi li parti biss mill-investimenti tkun fir-responsabbiltà tal-operatur. Bl-istess mod, Franza tfakkar li t-terminu qasir tad-delega (6 snin) ma kienx joffri soluzzjoni alternattiva u li l-fatt li s-SMAN assumiet ir-responsabbiltà tal-investimenti ma setax jagħti vantaġġ lil VTAN. Fl-aħħar nett, Franza tispeċifika li s-sussidju għat-tagħmir mogħti wara t-tluq tal-BAN kellu l-għan li jkopri investimenti ta' attivitajiet sovrani kif ukoll ix-xogħlijiet ta' konformità mhux previsti meta ġie konkluż is-CDSP.

6.1.2.1 ***Kjarifiki dwar l-infrastrutturi għall-eżerċizzju ta' setgħa pubblika***

(220) Franza tikkunsidra li s-servizzi ta' tifi tan-nar fuq l-ajruplani u l-prevenzjoni tal-periklu mill-annimali huma missjonijiet ta' setgħa pubblika essenzjali għas-sigurtà tal-ajruporti. Franza tikkonferma li dawn is-servizzi huma ffinanzjati minn taxxa tat-tip parafiskali: it-taxxa tal-ajruport.

(221) Franza tenfasizza wkoll li l-modalitajiet ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani tal-ajruport ta' Nîmes mhumiex uniċi, iżda huma simili għal dawk ta' ajruporti Franċiżi oħrajn. L-unika partikolarità tagħhom hija li, meta l-bażi ajrunavali kienet operattiva, il-missjonijiet imwettqa mill-Ministeru tad-Difiża kienu soġġetti għal fatturazzjoni parzjali mill-ġdid tal-ispejjeż tal-investiment u tal-funzjonament lill-operatur ċivili u li kien iffinanzjat mit-taxxa tal-ajruport. Wara l-għeluq tal-bażi ajrunavali, VTAN ħadet il-missjonijiet kollha ta' sigurtà u ta' sikurezza tal-ajruport li ħoloq żieda sinifikanti fl-ispejjeż koperti mit-taxxa tal-ajruport.

(222) Franza allegat li dawn l-attivitajiet trasferiti jaqgħu fi kwalunkwe każ taħt il-missjonijiet ta' sigurtà/sikurezza li għalhekk mhumiex attivitajiet ekonomiċi u għalhekk ma jaqgħux taħt l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(223) Franza tfakkar ukoll li l-mudell ta' finanzjament tal-ajruporti Franċiżi mit-taxxa tal-ajruport u l-istabbiliment tat-tariffa tal-passiġġieri mit-taxxa tal-ajruport huma rregolati b'mod dettaljat mil-liġi nazzjonali tagħha. Dan il-mudell jieħu inkunsiderazzjoni l-interkonnessjoni bejn ir-restrizzjonijiet normali tal-operat u restrizzjonijiet marbutin speċifikament mas-sigurtà jew is-sikurezza. Għaldaqstant, Franza tispeċifika li l-finanzjament tal-missjonijiet sovrani tal-ajruport huwa strettament irregolat u ma jħalli ebda lok għal kumpens żejjed.

(224) F'dak li jirrigwarda l-investimenti relatati mal-infrastrutturi komuni magħmulin bejn is-sena 2000 u l-2011 mill-Ministeru tad-Difiża u kkonfinanzjati mill-Istat u l-awtoritajiet territorjali interessati fil-ġestjoni taż-żona ċivili, Franza tispjega li l-finanzjament tal-missjonijiet sovrani taż-żoni ċivili u militari tal-ajruport kien imqassam proporzjonalment man-numru ta' titjiriet. Franza indikat ukoll li l-akbar investimenti kienu jirrigwardaw ir-runway u kienu ta' natura essenzjalment militari.

(225) F'dak li jirrigwarda l-ispejjeż relatati mas-servizz ta' salvataġġ u tat-tifi tan-nar fuq l-ajruplani fl-ajrudromi ("SSLIA") u mal-ħolqien ta' sistema ta' trażmissjoni awtomatika tal-parametri ("STAP") Franza tindika li dawn l-investimenti ma sarux bi tweġiba għat-talbiet ta' Ryanair. Fil-fatt, l-ewwel wieħed kien essenzjali biex jiġbed kwalunkwe kumpanija tal-ajru (mhux biss Ryanair) fuq il-pjattaforma filwaqt li t-tieni kien meħtieġ biex jibdel l-ajruport f'bażi tal-avjazzjoni kummerċjali u għall-integrazzjoni ta' Nîmes fiż-Żona ta' Manuvrar tat-Terminal (Terminal Manoeuvring Area-TMA) ta' Montpellier.

6.1.2.2 ***Kjarifiki dwar il-finanzjament tal-infrastrutturi u tal-operat (minbarra l-missjonijiet sovrani)***

6.1.2.2.1 **L-eżistenza ta' vantaġġ selettiv**

6.1.2.2.1.1 *L-analiżi tal-kriterju tal-investitur privat*

(226) Franza tenfasizza li l-analiżi tal-kriterji tal-investitur privat għandha ssir biss abbażi tal-ispejjeż varjabbli ġġenerati mill-attività kummerċjali tal-ajruport minħabba li l-ispejjeż kollha fissi tal-ajruport ikunu inklużi jekk jitwettqu l-missjonijiet ta' interess ġenerali fdati lilu.

6.1.2.2.1.2 *Analiżi fir-rigward tal-kundizzjonijiet tas-sentenza Altmark għall-perjodu ta' ġestjoni minn VTAN*

(227) Franza ssostni li s-somom li s-SMAN ħallset lil VTAN bħala parti mis-CDSP ma jagħtu l-ebda vantaġġ lil VTAN peress li l-pagamenti mħallsa bħala somma fissa huma biss maħsuba biex jikkumpensaw obbligi ta' servizz pubbliku definiti b'mod ċar.

(228) Obbligi ta' servizz pubbliku definiti b'mod ċar: Franza tenfasizza l-flessibbiltà kbira li għandha sabiex tiddefinixxi l-attivitajiet li jikkostitwixxu SIEĠ. Franza tinnota f'dan ir-rigward li peress li l-ajruport ta' Nîmes huwa ajruport ta' kategorija D, l-ajruport kollu jikkostitwixxi SIEĠ skont il-Linji Gwida tal-2005. Franza tenfasizza li l-attivitajiet preskritti lil VTAN jistgħu jkunu integrati fl-intestatura "missjoni partikolari" peress li l-ebda operatur ekonomiku ma kien ikun jista' jaċċetta l-konċessjoni fil-kundizzjonijiet proposti.

(229) Franza ssemmi wkoll li VTAN ma ngħatatx il-missjoni li tieħu ħsieb l-iżvilupp tal-pjattaforma tal-ajruport, iżda pjuttost l-iżvilupp ekonomiku u turistiku tar-reġjun u b'mod partikolari tal-iżvilupp tal-pol industrijali li jinsab qrib l-ajruport. Fl-aħħar nett, Franza tinnota li l-kumpensi lil VTAN mhumiex marbutin mal-iżvilupp tar-rotot kummerċjali kif tindika l-Kummissjoni. Hija biss kontribuzzjoni f'somma waħda ta' ammont fiss skont is-sitwazzjoni ekonomika msemmija fix-"xenarju ta' referenza" jew fix-"xenarju alternattiv". Għaldaqstant, Franza tikkunsidra li operatur privat, li jaġixxi f'ekonomija tas-suq, ma kienx ikun lest li jassumi l-missjonijiet fdati lil VTAN fl-istess kundizzjonijiet mingħajr kumpens għas-servizz pubbliku pprovdut.

(230) Il-parametri stabbiliti minn qabel biex jiġi ddeterminat l-ammont tal-kumpens: skont Franza, ir-regoli li jirregolaw l-ammont tal-kumpens huma definiti b'mod ċar fis-CDSP. Franza tiġġustifika l-ġbir tal-ammonti supplementari mill-operatur tal-ajruport bil-fatt li ċertu għadd ta' avvenimenti mhux previsti, li ma setgħu qatt ikunu mbassra meta ġiet offruta d-delega, seħħew matul il-perjodu tad-delega, b'mod partikolari ż-żarmar tal-bażi militari.

(231) Kumpens ġust għall-ispejjeż maħluqin mill-obbligi ta' servizz pubbliku: Franza tinnota li l-kontabilità ta' VTAN ma turix l-eżistenza ta' kumpens żejjed lill-operatur. L-istudju analitiku li sar minn Franza juri li minħabba ċ-ċokon tal-ajruport ta' Nîmes, għandhom jiġu kkunsidrati l-ispejjeż ekonomiċi mġarrba mill-operatur (ħlief għall-attivitajiet koperti mit-taxxa tal-ajruport, jiġifieri, l-ispejjeż tal-missjonijiet sovrani) biex tkun ivvalutata l-eżistenza ta' kumpens żejjed. B'hekk, Franza tindika li l-ispejjeż kollha marbutin mal-ġestjoni tal-ajruport (inklużi l-ispejjeż iġġenerati minn Ryanair/AMS) għandhom jitqiesu li jaqgħu taħt l-attività ta' servizz pubbliku. Fuq din il-bażi, Franza tikkonkludi li ma hemm l-ebda kumpens żejjed.

(232) L-għażla tal-fornitur tas-servizz: Franza tenfasizza wkoll li l-għażla tal-operatur saret b'mod konformi mal-prinċipju tal-legalità peress li kien ġie ppubblikat avviż ta' sejħa pubblika għall-offerti fil-BOAMP u fil-ĠUUE. Finalment intgħażlet l-offerta ta' Veolia peress li din tqieset bħala l-aktar waħda vantaġġjuża wara li saret analiżi tal-aspetti ekonomiċi, tas-servizzi u dawk finanzjarji.

6.1.2.2.1.3 *L-analiżi tal-kriterju ta' effett fuq il-kompetizzjoni*

(233) Franza tikkunsidra li l-ajruport ta' Nîmes għandu żona ta' kummerċ għalih u differenti minn dik tal-ajruporti ta' Montpellier, Avignon u Marsilja u għaldaqstant, li l-finanzjamenti pubbliċi lill-operatur tal-ajruport ta' Nîmes ma jistgħux jaffettwaw il-kompetizzjoni. F'dan ir-rigward, Franza tenfasizza li ż-żona ta' kummerċ tal-ajruporti reġjonali hija limitata għall-ajruporti li jistgħu jintlaħqu bil-karozza f'massimu ta' 60 minuta. Franza tqis ukoll li l-ħin tal-vjaġġ bejn żewġ ajruporti mhijiex l-unika varjabbli li wieħed għandu jikkunsidra biex jiddetermina ż-żona kummerċjali peress li wieħed irid ukoll jikkunsidra l-ispiża tal-vjaġġ li toħloq varjabbli importanti ħafna għat-traffiku low-cost li huwa predominanti fl-ajruport ta' Nîmes (ara t-tabella mfassla minn Franza u li tidher f'din il-premessa).

	Montpellier	Avignon	Marsilja
Distanza (f'kilometri)	63	68	115
Ħin tal-vjaġġ bil-karozza	49 minuta	siegħa	siegħa u 21 minuta
Spiża tal-vjaġġ lejn u mill-post	€ 19	€ 38	€ 36

(234) F'dak li jirrigwarda l-ajruport ta' Marsilja, Franza tikkunsidra li l-ispiża ta' vjaġġ lejn u mill-ajruport u t-tul tiegħu (aktar minn 60 minuta) huma raġunijiet suffiċjenti biex l-ajruport ta' Marsilja jkun eskluż miż-żona ta' kummerċ tal-ajruport ta' Nîmes jew, tal-inqas, biex l-attivitajiet ta' dawn iż-żewġ ajruporti jonqsu b'mod konsiderevoli, b'mod partikolari fir-rigward tal-offerta tal-low-cost proposta f'Nîmes. Barra minn hekk, Franza tinnota li l-ajruport ta' Nîmes huwa ajruport ta' kategorija D skont il-Linji Gwida tal-2005 u li, skont il-prattika deċiżjonali tal-Kummissjoni, ma jistax jitqies li huwa kompetitur tal-ajruport ta' Marsilja, li jirreġistra traffiku annwali ta' aktar minn seba' miljun passiġġier. Fl-aħħar nett, Franza tenfasizza li t-tip ta' traffiku fl-ajruport ta' Marsilja bl-ebda mod ma huwa l-istess (għadd kbir ta' passiġġieri tan-negozju) bħal dak tal-ajruport ta' Nîmes (traffiku turistiku u staġjonali ffukat fuq il-belt ta' Nîmes u t-territorju ta' Gard) u li d-destinazzjoni Brussell-Charleroi hija offruta miż-żewġ ajruporti, fatt li juri li mhumiex sostitwibbli għall-utenti tagħhom.

(235) Rigward l-ajruport ta' Avignon, Franza tinnota li l-ispiża ta' EUR 40 lejn u mill-ajruport hija meqjusa bħala fattur negattiv għall-passiġġier low-cost. Barra minn hekk, ma hemm l-ebda sovrappożizzjoni bejn l-attivitajiet tal-ajruport ta' Avignon u dak ta' Nîmes peress li l-ajruport ta' Avignon joffri servizz għal destinazzjonijiet differenti. Dan l-argument huwa kkonfermat minn stħarriġ fost il-passiġġieri fl-2011 li jenfasizza kemm l-ajruport ta' Avignon huwa ftit li xejn importanti fost l-ajruporti ta' tluq l-oħrajn li jinsabu fir-reġjun (2,55 % tal-passiġġieri mill-ajruporti l-oħrajn tar-reġjun).

(236) Rigward l-ajruport ta' Montpellier, Franza tqis li ż-żewġ ajruporti mhumiex fl-istess żona kummerċjali billi (i) ir-rotot ta' Ryanair mill-ajruport ta' Montpellier jwieġbu għal domanda turistika li tinsab fil-Punent pjuttost milli fil-Lvant tal-ajruport u (ii) l-ajruport ta' Nîmes ikopri żona kummerċjali parzjalment differenti minn dik tal-ajruport ta' Montpellier (b'mod partikolari Cévennes, Uzège, u l-Grigal ta' Gard/in-Nofsinhar ta' Ardèche fil-wied ta' Rhône). Barra minn hekk, Franza tqis li n-nuqqas ta' effett fuq in-negozju huwa kkonfermat minn żewġ fatti, jiġifieri (i) ir-rotta Brussell-Charleroi li titlaq miż-żewġ ajruporti turi li dawn mhumiex sostitwibbli għall-utenti tagħhom u (ii) it-traffiku fl-ajruport ta' Montpellier huwa konsiderevolment ogħla minn dak f'Nîmes.

(237) Għaldaqstant, Franza tinnota li l-ajruport ta' Nîmes huwa ajruport ta' kategorija D skont il-Linji Gwida tal-2005 u li għandu żona ta' kummerċ għalih u differenti minn dik tal-ajruporti ta' Marsilja, Montpellier u Avignon u għaldaqstant, li l-finanzjamenti pubbliċi lill-amministratur tal-ajruport ta' Nîmes ma jistgħux jaffettwaw il-kompetizzjoni.

6.1.2.2.1.4 *Kompatibbiltà mas-suq intern*

(238) Franza tindika li, fi kwalunkwe każ, il-miżuri huma kompatibbli mas-suq intern peress li l-finanzjamenti huma kollha ddedikati għal infrastruttura għal kollox iddedikata għat-twettiq ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali billi:

— Matul il-perjodu tal-operat mis-CCI sa Frar 2006: Franza tqis li l-liġi interna tagħti lill-kmamar tal-kummerċ missjonijiet ta' interess ġenerali bħall-iżvilupp ekonomiku u t-titjib tal-attrazzjoni tat-territorju. Huwa f'dan il-kuntest li jinsab l-obbligu li tiġi żgurata l-kontinwità tal-operat tal-ajruport ta' Nîmes. Barra minn hekk, Franza tindika li l-kriterju li l-kumpens ma jridx jaqbeż l-ispejjeż meħtieġa għat-twettiq tal-missjonijiet ta' servizz pubbliku huwa ssodisfat peress li (i) il-kumpens huwa limitat għall-ispejjeż marbutin mas-SIEĠ previsti fiċ-ċirkulari li tistabbilixxi r-regoli finanzjarji applikabbli għall-operat [63], (ii) is-CCI kellha kont separat għall-ġestjoni tal-ajruport u (iii) il-kontijiet tagħha kienu jiġu vvalutati b'mod regolari mill-awtoritajiet kompetenti.

— Matul il-perjodu tal-operat tas-CCI mill-1 ta' Frar 2006 sal-31 ta' Diċembru 2006: l-għajnuna hija allegatament kompatibbli peress li (i) il-kundizzjonijiet tad-delega kienu definiti b'mod ċar mill-ftehim ta' delega tal-1 ta' Frar 2006, (ii) il-kumpanija delegata kienet biss awtorizzata tirċievi sussidji li jammontaw għan-nefqa kkawżata mill-ġestjoni tal-ajruport, (iii) il-kontabilità kienet amministrata b'mod separat u (iv) il-kontrolli kienu jeżistu peress li l-awtoritajiet kompetenti setgħu jitolbu verifika finanzjarja fi kwalunkwe ħin.

— Matul il-perjodu tal-operat ta' Veolia: Franza tirreferi għall-analiżi preċedenti tagħha dwar l-applikazzjoni tal-kundizzjonijiet tas-sentenza Altmark.

6.1.2.2.1.5 *Il-kompatibilità tal-għajnuna għall-infrastruttura mal-kriterji tal-Linji Gwida tal-2005*

(239) Fi kwalunkwe ipoteżi, Franza tikkunsidra li l-finanzjament tal-investimenti huwa konformi mal-Linji Gwida tal-2005 għar-raġunijiet ippreżentati hawn fuq, jiġifieri, (i) il-miżuri jwieġbu għal għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar, (ii) l-investimenti li saru huma proporzjonati għall-aħjar użu tal-infrastrutturi, (iii) kien hemm prospetti ta' fluss ta' passiġġieri sodisfaċenti fuq terminu medju, (iv) it-tariffi mogħtija lil Ryanair jistgħu jkunu applikati għal kwalunkwe kumpanija tal-ajru oħra li tidħol għal impenji simili għal dawk ta' Ryanair, (v) il-kompetizzjoni mhijiex affettwata u (vi) l-investimenti kienu essenzjali biex l-ajruport jibqa' jopera.

6.1.2.3 ***Kjarifiki dwar il-finanzjamenti operattivi***

(240) Skont Franza l-għoti ta' self li jitħallas lura mingħajr spejjeż ta' imgħaxijiet ma jistax jitqabbel ma' sussidju biex issir analiżi tal-kompatibilità mar-regoli dwar għajnuna mill-Istat. F'dan ir-rigward, Franza tiddikjara li, għall-ewwel dan is-self kellu jitħallas lura u li fil-fatt, parti mis-somom mogħtija tħallset lura. Franza tinnota li fid-data tad-deċiżjoni tal-ftuħ l-ammont li ma tħallasx lura baqa' pendenti sakemm tingħata s-sentenza.

(241) Franza tfakkar li ċertu self ma jistax ikun analizzat mill-Kummissjoni peress li l-perjodu tal-investigazzjoni huwa preskritt. Fil-każ tas-self l-ieħor, dan kien kumpens għall-ispejjeż marbutin ma' SIEĠ u għaldaqstant huwa kompatibbli mas-suq intern.

6.1.3 IL-MIŻURA 2: VALUTAZZJONI TAL-GĦAJNUNA EVENTWALI MOGĦTIJA LIL RYANAIR

(242) Franza tqis ġust l-approċċ tal-Kummissjoni li teżamina b'mod konġunt il-flussi finanzjarji rappreżentati mill-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u dawk tal-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni.

[63] Iċ-Ċirkulari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1992 li tistabbilixxi r-regoli dwar il-baġit, il-kontabilità u l-finanzi applikabbli għall-ACFCI, għas-CRCI, għas-CCI u għall-GIC.

(243) Franza tipprovdi l-abbozz tal-pjan ta' inċentivar għall-iżvilupp adottat mis-CCI mill-2005 u tenfasizza li dan ma ġiex adottat peress li ma kienx suffiċjenti biex jikkonvinċi lill-kumpaniji tal-ajru jwettqu l-attivitajiet tagħha mill-ajruport. Franza indikat ukoll li l-ebda kollettività territorjali ma kienet aċċettat li tieħu sehem fil-finanzjament tal-pjan.

(244) Franza tqis ukoll li, għalkemm ċerti sussidji ngħataw lill-ajruport bħala sehem fil-ġestjoni tiegħu, l-ebda għajnuna ma ngħatat bħala sehem fil-finanzjament tal-kuntratti ma' Ryanair/AMS. Franza tinnota wkoll li l-livelli ta' taxxi offruti lil Ryanair japplikaw għall-kumpaniji kollha tal-ajru li joperaw fl-ajruport.

(245) Franza tikkunsidra li biex jiġi kkalkulat ir-redditu tar-relazzjoni kuntrattwali mibnija bejn kumpanija tal-ajru u l-operatur ta' ajruport tad-daqs ta' Nîmes, u minħabba l-missjonijiet ta' interess ġenerali li jridu jitwettqu, il-Kummissjoni kellha tikkunsidra biss l-ispejjeż varjabbli attribwibbli lill-kumpanija u ma tikkunsidrax l-ispejjeż fissi u l-ispejjeż relatati mat-twettiq tal-attivitajiet ta' servizz pubbliku. Min-naħa tad-dħul, Franza tindika li l-analiżi għandha wkoll tieħu inkunsiderazzjoni d-dħul li ma ġiex iġġenerat mill-avjazzjoni.

(246) Franza tenfasizza wkoll li l-flussi finanzjarji mħallsa lil AMS ma jistgħux ikunu rreġistrati bħala telf nett ikkonstatat fir-rapport tal-introjtu attribwibbli lil Ryanair peress li parti min-nefqa hija strettament marbuta mal-offerta ta' servizzi taħt is-CSDP b'mod partikolari l-iżvilupp tat-turiżmu u l-ekonomija tar-reġjun. Franza tiddikjara wkoll li meta ġie konkluż il-ftehim ma' Ryanair, Veolia setgħet titqies bħala parteċipant ġdid fis-suq. Għaldaqstant, Veolia ħassitha obbligata li tiżgura l-preżenza ta' Ryanair fl-ajruport sabiex tiżviluppa l-attivitajiet tagħha. Din l-analiżi hija identika għal dik tal-kuntratti konklużi mas-CCI.

(247) Fl-aħħar nett, Franza tikkunsidra li l-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni bħal dawk konklużi bejn l-operaturi tal-ajruport ta' Nîmes u Ryanair huma prattika komuni fil-parti l-kbira tal-ajruporti reġjonali u għaldaqstant, tistieden lill-Kummissjoni tanalizza dawn il-prattiki f'kuntest aktar komprensiv.

6.2 *IL-KUMMENTI TA' FRANZA DWAR IL-KUMMENTI PPREŻENTATI MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI WARA L-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI*

(248) Franza ma xtaqitx tikkumenta dwar il-kummenti mressqa mill-partijiet terzi interessati wara l-ftuħ tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

6.3 *IL-KUMMENTI TA' FRANZA DWAR L-APPLIKAZZJONI TAL-LINJI GWIDA L-ĠODDA GĦAL DAN IL-KAŻ*

(249) Franza tosserva li l-Linji Gwida l-ġodda huma aktar flessibbli minn dawk ta' qabel f'dak li jirrigwarda l-għajnuna għall-operat. Għalhekk, l-applikazzjoni retroattiva tagħhom għal kull għajnuna sejra tgħin biex, skont Franza, is-sitwazzjonijiet passati ta' ċerti ajruporti jiġu ppenalizzati inqas.

(250) Madankollu Franza tinnota li l-għajnuna għall-investiment ser tkun ivvalutata b'mod aktar sever minn qabel fid-dawl tal-Linji Gwida l-ġodda peress li dawn jipprovdu l-massimu tal-intensità ta' għajnuna awtorizzata skont id-daqs tal-ajruport.

6.4 *IL-KUMMENTI TA' FRANZA DWAR IL-KUMMENTI PPREŻENTATI MILL-PARTIJIET TERZI INTERESSATI DWAR L-APPLIKAZZJONI TAL-LINJI GWIDA L-ĠODDA GĦAL DAN IL-KAŻ*

(251) Franza ma xtaqitx tikkummenta dwar il-kummenti ppreżentati mill-partijiet terzi interessati dwar l-applikazzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda għal dan il-każ.

7. VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI

7.1 *IL-MIŻURI FAVUR RYANAIR/AMS*

(252) Ta' min ifakkar li d-diversi miżuri favur il-kumpaniji tal-ajru eżaminati f'din id-deċiżjoni, huma l-kuntratti ([64]) msemmija fil-premessi 79 sa 102 ([65]).

7.1.1 L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA SKONT IT-TIFSIRA TAL-ARTIKOLU 107(1) TAT-TFUE

(253) 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.

(254) Biex miżura tikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat, jeħtieġ li l-kundizzjonijiet li ġejjin ikunu ssodisfati lkoll: il-miżura inkwistjoni hija ffinanzjata b'riżorsi tal-Istat u hija attribwibbli lill-Istat, 2) il-miżura 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.

7.1.1.1 *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà*

7.1.1.1.1 **Il-perjodu tal-ħidma mis-CCI (2000 – 2006)**

(255) Id-diversi kuntratti ma' Ryanair u AMS soġġetti għall-proċedura ta' investigazzjoni formali u konklużi qabel il-31 ta' Diċembru 2006 ġew konklużi bejn il-kumpaniji tal-ajru, minn naħa, u s-CCI min-naħa l-oħra.

(256) Il-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija huma istituzzjonijiet pubbliċi skont il-liġi Franċiża. Skont l-Artikolu L 710-1 tal-Kodiċi tal-Kummerċ, "l-istituzzjonijiet 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 istituzzjoni 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".

(257) L-Artikolu L 170-1 tal-Kodiċi Kummerċjali jipprovdi wkoll: "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;

([64]) Għall-finijiet ta' din id-deċiżjoni, "kuntratti" jfissru d-diversi ftehimiet inkwistjoni, irrispettivament mill-forma legali tagħhom (inklużi l-klawżoli addizzjonali, "side letters", eċċ.).

([65]) Il-Kummissjoni tinnota li l-ewwel wieħed minn dawn il-kuntratti jġib id-data tal-11 ta' April 2000 (l-ewwel kuntratt bejn Ryanair u s-CCI) filwaqt li l-investigazzjoni tal-Kummissjoni bdiet bl-ittra tas-16 ta' Marzu 2010, li kienet tirrigwarda lil din il-miżura fost oħrajn. Minn dan isegwi li l-preskrizzjoni prevista mill-Artikolu 15 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal- Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1) ġiet interrotta qabel l-iskadenza tagħha.

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".

(258) L-Artikolu L 710-1 tal-Kodiċi Kummerċjali jipprovdi wkoll: "*L-assemblea tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija Franċiżi, 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.*"

(259) Din id-dispożizzjoni leġiżlattiva evolviet tul il-perjodu eżaminat, jiġifieri mill-2000 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-CCI baqgħu istituzzjonijiet pubbliċi stabbiliti mil-liġi, amministrati minn diriġenti ta' kumpaniji magħżula u taħt is-superviżjoni tal-Istat. Min-naħa l-oħra, bħala korpi intermedjarji tal-Istat, huma jiġu inkarigati b'missjonijiet ta' interess ġenerali ta' rappreżentanza tal-interessi tal-industrija, tal-kummerċ u tas-servizzi fost is-setgħat pubbliċi nazzjonali u barranin l-oħrajn, ta' kontribuzzjoni għall-attrattività u l-ippjanar tat-territorji kif ukoll għall-appoġġ lill-impriżi.

(260) Barra minn hekk, id-dikjarazzjoni tal-missjonijiet tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija, li tidher fl-Artikolu L710-1 tal-Kodiċi kummerċjali u ċċitat fil-premessa 257, turi li r-raġuni fundamentali u l-għan ewlieni tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija huma 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.

(261) 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.

(262) Franza kkonfermat din il-konklużjoni f'dak li jirrigwarda lis-CCI. Fil-fatt hija ddikjarat li: "*(…) Kull CCI għandha għalhekk il-missjoni li tappoġġja lill-impriżi tat-territorju tagħha u liċ-ċittadini tagħha. Huma joffrulhom sostenn f'diversi oqsma: amministrazzjoni, għodod ta' żvilupp u ta' informazzjoni, taħriġ, ħolqien ta' strutturi komuni, infrastrutturi, eċċ. Fuq livell makroekonomiku, ir-rwol tas-CCI huwa li jantiċipaw il-futur, li jkollhom valutazzjoni komprensiva tal-ġejjieni tat-territorju u li jħarsu l-interessi quddiem is-setgħat pubbliċi. (…) Fil-kuntest ta' dawn il-missjonijiet, il-ġestjoni tal-Ajruport ta' Nîmes Garons kienet tagħmel sens billi sawret lill-ajruport f'għodda ta' tkabbir u ta' żvilupp tal-attività ekonomika tat-territorju tiegħu. (…) Il-konklużjoni tal-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni ma' kumpanija low-cost taqa' għalhekk b'mod ċar taħt dawn il-missjonijiet, minn naħa, it-titjib tal-attrattività tar-reġjun u, min-naħa l-oħra, l-iżvilupp tal-attivitajiet tal-avjazzjoni tal-ajruport ta' Nîmes*" ([66]).

([66]) Tweġiba għat-talba ta' informazzjoni tat-23 ta' Diċembru 2013.

(263) Franza żiedet: "*(…) Barra minn hekk, is-CCI iwettqu u jiffinanzjaw b'mod regolari attivitajiet ta' lobbying favur l-attrattività tat-territorju tagħhom u l-promozzjoni ta' faċilitajiet ġodda. Huma jwettqu wkoll 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. (…) Il-proċess ta' żvilupp tal-attrazzjoni ta' żona tirrikjedi sensiela ta' azzjonijiet li jiġbdu kapital, swieq, impriżi, talenti, studenti u turisti li jagħtu l-ħajja għall-impriżi fir-reġjun. (…) L-attrattività tirrikjedi wkoll influwenza internazzjonali. Linji tal-ajru bi prezzijiet baxxi permezz tal-websajts tagħhom jistgħu jikkontribwixxu għal dan il-proċess. (…) Fl-aħħar nett, l-abitanti tar-reġjun stess appellaw għal rotot ġodda, diversità fil-possibbiltajiet u, b'mod aktar speċifiku, servizzi 'low-cost' biex ikunu iktar konnessi mal-Ewropa b'inqas spejjeż*" ([67]).

(264) Dawn id-dikjarazzjonijiet juru biċ-ċar li l-għan u l-loġika essenzjali tas-CCI 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-CCI, attività kummerċjali bħall-ġestjoni tal-ajruport ta' Nîmes ma ssirx f'perspettiva ta' redditu, iżda bl-għan li tikkontribwixxi kif xieraq għall-missjonijiet ta' interess ġenerali vestiti f'din l-entità bil-liġi.

(265) Fid-dawl ta' dan li ntqal, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija bħas-CCI 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 ([68]), u li r-riżorsi tagħhom huma riżorsi tal-Istat ([69]). Għall-kuntrarju ta' dak li jsostnu l-Operaturi fil-kummenti tagħhom, 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. Fil-fatt, il-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija huma f'dan il-livell simili għall-awtoritajiet territorjali, li huma amministrati minn rappreżentanti lokali indipendenti mill-Istat (fis-sens strett), u mhux minn uffiċjali maħtura minn awtoritajiet pubbliċi oħrajn. Barra minn hekk, il-parlamenti nazzjonali wkoll huma magħmulin minn rappreżentanti eletti. Madankollu l-parlamenti jirrappreżentaw wieħed mis-setgħat pubbliċi essenzjali fi Stat demokratiku. Il-grad ta' kontroll eżerċitat mill-Istat (fis-sens strett) fuq l-attivitajiet tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija huwa wkoll irrilevanti diment li dawn il-korpi huma nfushom huma awtoritajiet pubbliċi.

(266) Għalhekk, is-sitwazzjoni tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija hija differenti minn dik tal-impriżi pubbliċi "klassiċi", li dwarhom, fis-sentenza *Stardust Marine*, il-Qorti ddikjarat li ([70]): "*Fil-fatt, anki jekk l-Istat jista' jikkontrolla impriża pubblika u jeżerċita influwenza dominanti fuq l-operat tagħha, l-eżerċitar 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.*"

(267) 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 pubblika, 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 (fis-sens wiesa' tal-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat), ma hemmx bżonn li jiġi ddeterminat jekk xi awtorità pubblika oħra (pereżempju l-Istat fis-sens strett jew xi awtorità lokali oħra) kinitx involuta fid-deċiżjoni inkwistjoni. Fir-realtà, tali deċiżjoni bilfors tissodisfa l-kriterju tal-imputabbiltà.

([67]) Ibid.

([68]) Pereżempju s-sentenza *L-Italja* v *Il-Kummissjoni*, C-303/88, Ġabra. p. I-1433, il-punt 11 u s-sentenza *Il-kumpanija nazzjonali Air France* v *Il-Kummissjoni*, T-358/94, Ġabra. p. II-2109, il-punti 58 sa 61.

([69]) 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-paragrafu 20.

([70]) Is-sentenza fil-każ *Stardust Marine*, il-punt 52.

(268) 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 ([71]). Għaldaqstant, ma hemmx għalfejn tiġi stabbilita l-imputabbiltà tal-miżura lill-Istat skont il-ġurisprudenza Stardust Maritime" ([72]). Din l-analiżi hija valida wkoll għas-CCI f'dan il-każ.

(269) Rigward l-imputabbiltà lill-Istat tal-kuntratti koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali u konklużi mis-CCI, l-Operaturi sostnew li l-Kummissjoni għandha turi *in concreto* l-involviment tal-Istat (fis-sens strett) fil-miżuri inkwistjoni. Barra minn hekk, skont l-Operaturi, il-kontroll eżerċitat mill-Istat (fis-sens strett) fuq is-CCI mhuwiex suffiċjenti biex id-deċiżjonijiet li jiġu ffirmati l-kuntratti inkwistjoni jiġu attribwiti lilu. Fid-dawl ta' dak li ntqal, dan l-argument ma jaħdimx peress li s-CCI 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 b'mod partikolari l-Istat fis-sens strett.

(270) Il-kummenti ta' Ryanair dwar dan il-punt huma, sostanzjalment, simili għal dawk tas-CCI. Ryanair ikkontestat l-imputabbiltà lill-Istat tad-diversi miżuri inkwistjoni billi allegat li l-Istat (fis-sens strett) ma kellu ebda influwenza fuq id-deċiżjonijiet tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija, iżda kellu biss rwol ta' kontroll, filwaqt li miżuri bħall-kuntratti inkwistjoni ma kinux jeħtieġu l-approvazzjoni tiegħu. 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*". Għar-raġunijiet kollha esposti fil-premessi preċedenti, dan l-argument mhuwiex rilevanti, peress li ma hemmx bżonn li jiġi kkunsidrat l-involviment eventwali tal-awtoritajiet pubbliċi minbarra s-CCI fid-deċiżjonijiet tagħha, la ntwera li l-Kamra tal-Kummerċ tagħmel parti mill-amministrazzjoni pubblika.

(271) Ryanair argumentat ukoll li mhux ir-riżorsi kollha tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija jiġu mit-taxxi, peress li parti minnhom ġejjin mid-dħul iġġenerat mill-attivitajiet ekonomiċi, bħall-ġestjoni tal-ajruporti. Dan l-argument huwa wkoll mingħajr effett. Fil-fatt, diversi awtoritajiet pubbliċi jinsabu fl-istess sitwazzjoni, jiġifieri jwettqu attivitajiet ekonomiċi, kemm b'mod dirett kif ukoll permezz ta' korpi kkontrollati minnhom, (pereżempju attivitajiet ta' kreditu jew inkella ta' forniment ta' servizzi postali jew tat-trasport) u jużaw id-dħul minnhom biex jiffinanzjaw lilhom infushom. Madankollu, l-eżerċitar ta' attivitajiet ekonomiċi minn kwalunkwe entità ma jqajjimx dubju dwar l-istatus ta' awtorità pubblika tagħha. Għall-kuntrarju, kif indikat fil-premessa 261, il-fatt li entità tkun tal-inqas parzjalment iffinanzjata minn taxxi obbligatorji jissuġġerixxi li din l-entità għandha titqies bħala awtorità pubblika.

(272) Bl-istess mod, l-argument tas-CCI li hija tmexxi l-ajruport ta' Nîmes "*bħal investitur privat fit-tifsira tal-ġurisprudenza applikabbli*" ([73]) huwa irrilevanti, peress li l-miżuri inkwistjoni ġew adottati minn awtorità pubblika u għaldaqstant bilfors li huma imputabbli lill-Istat ([74]).

(273) Fil-kummenti tagħhom l-Operaturi indikaw: "*id-deċiżjonijiet analizzati ttieħdu mis-CCI fil-kapaċità tagħha ta' operatur tal-ajruport ta' Nîmes u jiddeterminaw il-kundizzjonijiet tar-relazzjonijiet kummerċjali stabbiliti mal-kumpaniji tal-ajru. Għalhekk dawn huma b'mod ċar deċiżjonijiet meħudin bħala parti mill-attivitajiet imwettqa f'kompetizzjoni ma' operaturi privati. Huwa biżżejjed li wieħed jinnota f'dan ir-rigward li l-operatur attwali tal-ajruport ta' Nîmes, VTAN, hija kumpanija kummerċjali privata*". Dan l-argument huwa irrilevanti, peress li kif kien indikat hawn fuq, il-miżuri inkwistjoni huma imputabbli lis-CCI kollha kemm hi, u mhux biss għas-servizz tal-ajruport, u s-CCI hija awtorità pubblika li d-deċiżjonijiet tagħha huma kollha imputabbli lill-Istat fit-tifsira tal-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat.

([71]) Direttiva tal-Kummissjoni 2000/52/KE tas-26 ta' Lulju 2000 li temenda d-Direttiva 80/723/KEE dwar it-trasparenza tar-relazzjonijiet finananzjarji bejn l-Istati Membri u l-impriżi pubbliċi (ĠU L 193, 29.7.2000, p. 75).

([72]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-22 ta' Ġunju 2006 fil-Każ N 563/2005 – *Franza – Għajnuna lill-kumpanija Ryanair għar-rotta tal-ajru li sservi lil Toulon u Londra*, il-paragrafu 16.

([73]) Il-kummenti tal-Operaturi dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ p. 5.

([74]) Barra minn hekk il-Kummissjoni tenfasizza li mhemmx għalfejn tagħmel distinzjoni bejn is-CCI u s-servizz speċifiku tas-CCI 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' Nîmes ma għandux personalità ġuridika proprja, separata minn dik tas-CCI, u huwa biss struttura tas-servizzi interni tas-CCI mingħajr ebda awtonomija deċiżjonali ħlief għal dak li jirrigwarda l-ġestjoni ta' kuljum tal-ajruport. B'hekk, il-ftehim tal-11 ta' April 2000, il-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-10 ta' Ottubru 2005 kif ukoll l-emenda tat-30 ta' Jannar 2006 kollha ġew iffirmati mill-president tas-CCI. Rigward l-iskambju ta' korrispondenza mill-aħħar tal-2001 sal-bidu tal-2002 u tal-2004, li kienet tirrigwarda emendi fil-ftehim tal-11 ta' April 2000, dawn ma għandhomx il-firma tal-president tas-CCI. Madankollu, Franza indikat "Nistgħu għaldaqstant nikkonkludu li l-kuntratti u l-klawżoli addizzjonali mal-Kumpanija Ryanair jaqgħu taħt is-setgħat ta' ġestjoni ta' servizzi industrijali u kummerċjali fdati f'idejn il-President (…)" (Tweġiba għat-talba ta' informazzjoni tal-20 ta' Marzu 2014). Barra minn hekk, la Franza u lanqas il-partijiet terzi ma sostnew li l-miżuri koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali kellhom jiġu attribwiti lil dan is-servizz biss.

(274) Għaldaqstant, id-diversi kuntratti ffirmati mis-CCI u li qegħdin jiġu analizzati huma imputabbli għall-Istat u jinvolvu l-użu ta' riżorsi tal-Istat.

7.1.1.1.2 **Il-perjodu tal-operat minn VTAN (2007-2011)**

(275) Id-diversi kuntratti soġġetti għall-proċedura ta' investigazzjoni formali u ffirmati mill-2007 saru minn VTAN. Fuq il-livell ekonomiku, VTAN hija sussidjarja ta' grupp ta' ekwità privata. Dan il-punt kien issuġġerit minn ċerti partijiet terzi biex jikkontestaw l-involviment tar-riżorsi tal-Istat fid-diversi kuntratti, kif ukoll l-imputabbiltà ta' dawn il-miżuri lill-Istat.

(276) Dan l-argument jista' eventwalment ikun sostnut fi skema klassika ta' konċessjoni li fiha l-proprjetarju konċedent jagħmel l-assi tiegħu disponibbli għal negozjant permezz ta' kumpens ġust, mingħajr ma jintervjeni bl-ebda mod fil-politika kummerċjali tan-negozjant u mingħajr ma jiffinanzja l-operat tiegħu.

(277) Madankollu, din l-iskema mhijiex applikabbli f'dan il-każ. Fil-fatt, għadd ta' raġunijiet dettaljati fil-premessi li ġejjin juru li l-imġiba ta' VTAN vis-à-vis Ryanair u AMS ma tistax titqies separata minn dik tas-SMAN, grupp ta' awtoritajiet pubbliċi li jaġixxu bħala l-awtorità ta' konċessjoni fil-kuntest tal-għoti u tal-implimentazzjoni tad-delega ta' servizz pubbliku. Fil-fatt, minn naħa, il-politika kummerċjali ta' VTAN vis-à-vis Ryanair u AMS kienet fil-parti l-kbira influwenzata minn qafas stabbilit mis-SMAN, liema qafas iwassal biex VTAN iddevjat mill-imġiba normali ta' operatur ta' ajruport liberu fil-politika kummerċjali tagħha u ggwidata minn prospetti ta' redditu. Min-naħa l-oħra, il-finanzjament tal-operat tal-ajruport, u għalhekk tal-benefiċċji mogħtija lil Ryanair u lil AMS, li l-eżistenza tagħhom ser tintwera aktar tard, huwa assigurat minn riżorsi tal-Istat li ġejjin mis-SMAN.

(278) Rigward l-influwenza tas-SMAN fuq il-politika kummerċjali ta' VTAN vis-à-vis Ryanair u AMS, jeħtieġ li jkun innutat l-ewwel nett li s-CDSP jagħti lil VTAN mhux biss l-operat tal-ajruport iżda wkoll "*l-iżvilupp tat-traffiku*" ([75]). Din id-dispożizzjoni mhijiex għalxejn. Fil-fatt, Franza u l-Operaturi rrikonoxxew li s-CDSP kien jinkariga lil VTAN b'missjoni "*ta' żvilupp ekonomiku u turistiku tat-territorju*" li "*jeħtieġ (i) it-tkabbir tal-flussi tal-passiġġieri, ġeneratur tad-dħul u ta' impjiegi għall-ekonomija reġjonali (…) u (ii) l-iżvilupp taż-żona ta' attivitajiet li tinsab fin-naħa tal-lemin tal-ajruport*" ([76]).

(279) B'hekk is-CDSP jillimita u jinfluwenza l-politika kummerċjali ta' VTAN vis-à-vis l-kumpaniji tal-ajru, aktar u aktar meta l-iżvilupp tat-traffiku mhuwiex fih innifsu l-għan ewlieni segwit minn operatur ta' ajurport privat għal kollox liberu fil-politika kummerċjali tiegħu.

(280) Fil-fatt, l-għan segwit minn tali operatur privat huwa l-massimizzazzjoni tar-redditu tiegħu. Madankollu, il-massimizzazzjoni tar-redditu mhijiex kompatibbli fi kwalunkwe ċirkostanza mal-iżvilupp tat-traffiku. B'hekk, f'ċerti kundizzjonijiet, il-ħtiġijiet tal-kumpaniji tal-ajru li jistgħu jużaw l-ajruport huma tali li jekk jiffirma kuntratt magħhom, l-operatur tal-ajruport jista' jnaqqas ir-redditu tiegħu. F'konfigurazzjoni bħal din, operatur privat liberu għal kollox fil-politika kummerċjali jippreferi jirrinunzja għal kuntratti bħal dawn, u għat-traffiku li jkunu ser iġibu, minflok inaqqas ir-redditu tiegħu. Għall-kuntrarju, operatur kostrett b'għan ta' żvilupp tat-traffiku jkun lest li jikkonkludi kuntratti bħal dawn, b'mod partikolari jekk jirċievi mingħand is-sid konċedent sussidju li jiżgura l-bilanċ finanzjarju tal-operat b'marġni ta' qligħ raġonevoli.

(281) Jeħtieġ li jiġi nnutat ukoll li meta VTAN saret l-operatur tal-ajruport u matul il-perjodu kollu fejn id-diversi kuntratti inkwistjoni ġew konklużi, Ryanair kienet l-unika kumpanija li toffri titjiriet regolari mill-ajruport ta' Nîmes. Li kieku VTAN irrifjutat li tikkonkludi whud minn dawn il-kuntratti għal kunsiderazzjonijiet ta' redditu, hija kienet tirriskja li tara lil Ryanair tagħlaq ir-rotot, tnaqqas il-frekwenzi, u saħansitra twaqqaf kull attività ta' tluq mill-ajruport ta' Nîmes. Għażla bħal din, min-naħa ta' VTAN, kienet tkun f'kontradizzjoni diretta mal-għan ta' żvilupp tat-traffiku li jimponilha s-CDSP. B'hekk, permezz tas-CDSP, is-SMAN influwenzat l-imġiba ta' VTAN vis-à-vis Ryanair u AMS.

([75]) Artikolu 1 tas-CDSP.

([76]) Il-kummenti ta' Franza tas-27 ta' Lulju 2012 dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ, pp.27-28. Il-kummenti tal-Operaturi tal-24 ta' Settembru 2012 dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, il-paragrafi 39-40.

(282) Jeħtieġ f'dan ir-rigward li ma jkunx ikkunsidrat biss is-CDSP, iżda wkoll il-proċess tas-sejħa għall-offerti li wasslet għall-għoti tal-operat tal-ajruport lil Veolia Transport. B'hekk, l-avviż tal-pubblikazzjoni tas-sejħa għall-offerti tas-SMAN kien jindika li wieħed mill-għanijiet tad-delega kien li *"jiżgura l-promozzjoni tal-pjattaforma permezz tal-iżvilupp tat-traffiku, tas-servizzi u taż-żona ta' attività."* ([77]). Barra minn hekk kien jispeċifika li wieħed mill-kriterji tal-għażla tal-offerta kien *"il-politika tal-iżvilupp kummerċjali"*. Għalhekk il-kumpaniji interessati kienu b'mod ċar mistiedna jidħlu f'impenn, fl-offerta tagħhom, li jimplimentaw politika attiva ta' żvilupp tat-traffiku. Huma kienu partikolarment imħeġġa jagħmlu dan aktar u aktar meta s-SMAN kienet qiegħda toffri kontribuzzjoni finanzjarja li tiżgura l-bilanċ finanzjarju tal-operat. Din il-kontribuzzjoni setgħet fil-fatt tikkumpensa t-telf inkrementali li seta' jinħoloq minn kundizzjonijiet kummerċjali attraenti offruti lill-kumpaniji tal-ajru bl-għan li jintlaħaq l-ogħla traffiku possibbli.

(283) Madankollu, fid-diversi dokumenti li hija indirizzat lis- SMAN bħala parti mill-proċess tas-sejħa għall-offerti, Veolia Transport b'mod ċar fittxet li tfassal offerta li tissodisfa l-għan ta' żvilupp tat-traffiku stabbilit mis-SMAN. Veolia Transport tindika b'mod partikolari li hija *"taqsam mal-Kollettività Territorjali r-rieda u l-benefiċċju taż-żieda tal-frekwenza tan-netwerks u l-pjattaformi ta' trasport tagħha"* u tenfasizza l-prestazzjonijiet tagħha f'dak li jirrigwarda ż-żieda u l-frekwenza f'infrastrutturi oħrajn tat-trasport li hija tmexxi. Veolia Transport tgħid ukoll li hija: *"taġixxi bħala attur reali tal-iżvilupp lokali"* u li hija tagħti prijorità, bi qbil mal-kollettività, lil diversi għanijiet fosthom *"il-promozzjoni tal-wirt u tar-reġjun"* ([78]).

(284) F'dawn id-dokumenti, Veolia Transport uriet ukoll ir-rieda *"li tattira għadd kbir ta' ajruplani u passiġġieri addizzjonali"* u li tibdel l-ajruport f'*"attur ewlieni tal-ekonomija lokali u reġjonali"*, konxja li *"id-dinamika tat-traffiku bl-ajru ġġib u tikkonsolida l-attività ekonomika tar-reġjun, billi toħloq madwar mitt impjieg dirett u indirett u bl-injezzjoni ta' madwar EUR 70 miljun fis-sena fl-ekonomija lokali, l-aktar fis-settur turistiku"*. Veolia Transport b'hekk ippreżentat pjan ta' kummerċjalizzazzjoni bl-għan li *"tikkonferma u ssaħħaħ il-pol ekonomiku tal-ajruport permezz tal-iżvilupp tat-traffiku tiegħu, kundizzjoni essenzjali biex jinżammu u jiżdiedu l-impjiegi u biex jikkontribwixxi fl-ekonomija tal-kollettività, iżda wkoll permezz tal-iżvilupp tal-attivitajiet relatati li l-interess tagħhom għar-reġjun huwa essenzjali, kemm jekk ikun it-turiżmu kif ukoll jekk ikun l-iżvilupp tal-bini, tal-industrija u l-iżvilupp terzjarju"*. Dan il-pjan huwa bbażat b'mod partikolar fuq il-linji gwida prinċipali li ġejjin: (i) il-konsolidazzjoni tal-attività Ryanair u l-iżvilupp tagħha bil-ħolqien tal-ħames linja (ii) l-attrazzjoni ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn permezz ta' reklamar sistematiku u mmirat tal-kumpaniji li jistgħu jaqdu lill-ajruport, u politika ta' akkoljenza b'inċentiv mingħajr spejjeż. F'dan il-kuntest, Veolia Transport kienet ipprovdiet miri ċifrati f'termini ta' tkabbir tat-traffiku. Veolia Transport tiddikjara wkoll: *"Għaldaqstant, aħna nerġgħu naffermaw ir-rieda tagħna li nieħdu f'idejna l-ġestjoni u l-promozzjoni tal-pjattaforma fi sħubija mal-Junjin Konġunta bl-għan li niżviluppaw l-impatt ekonomiku u turistiku tal-ajruport fuq ir-reġjun"* ([79]).

(285) Għaldaqstant huwa ċar li t-tweġiba ta' Veolia Transport għas-sejħa għall-offerti kienet affettwata mill-għan ta' żvilupp tat-traffiku stabbiliti mis-SMAN, u b'mod aktar ġenerali, mill-għanijiet ta' żvilupp ekonomiku mfittxija mis-SMAN, li Veolia Transport ma setgħetx tinjora u saħansitra kienet taqbel magħhom meta kienet qed tħejji l-offerta tagħha. L-iżvilupp tat-traffiku, il-konsolidazzjoni tal-attività ta' Ryanair u l-iżvilupp tagħha, għanijiet li Veolia Transport semmiet fl-offerta tagħha, ġejjin direttament mill-għanijiet tas-SMAN. Fil-fatt, kieku s-SMAN kienet tkun kuntenta li tagħżel operatur mingħajr ma tistabbilixxi l-għan ta' żvilupp tat-traffiku, Veolia Transport ma kien ikollha l-ebda raġuni li tidħol f'impenn għal dan il-għan jew għall-konsolidazzjoni tal-attività ta' Ryanair u l-iżvilupp tagħha. Hija kienet tikkuntenta li tipproponi l-aktar ammont baxx ta' kontribuzzjoni fissa, fil-limitu tal-livell meħtieġ biex ikollha qligħ raġonevoli, b'mod li tirbaħ il-konċessjoni.

(286) Madankollu, fi proċess ta' sejħa għall-offerti bħal dik inkwistjoni, l-offerta tal-fornitur li finalment tingħażel bilfors torbot lil dan tal-aħħar tul il-konċessjoni kollha. Dan japplika kemm għall-aspett legali kif ukoll għal aspetti oħrajn. Fil-fatt, kumpanija li tifformula għanijiet u impenji bi tweġiba għal sejħa għal offerti organizzata minn kollettività lokali, u li wara taġixxi kontra dawn l-għanijiet u impenji, tqiegħed lilha nfisha f'riskju li tikkomprometti r-reputazzjoni tagħha mal-kollettivitajiet lokali. Kumpanija bħal Veolia Transport, li fl-2007 kienet qiegħda tipprova tistabbilixxi ruħha fis-suq tal-ġestjoni tal-ajruporti, ma kinitx tqiegħed lilha nfisha f'dan ir-riskju. B'hekk, l-imġiba ta' VTAN vis-à-vis Ryanair/AMS mill-2007 kienet essenzjalment influwenzata mill-għan ta' żvilupp tat-traffiku stabbilit mis-SMAN u mill-fatt li din għażlet impriża li kienet ifformulat offerta mfassla b'mod ċar biex twieġeb għal dan il-għan sabiex topera l-ajruport.

([77]) L-Anness 6.2 tal-ittra ta' Franza tas-27 ta' Lulju 2012.

([78]) L-Anness 8 għas-CDSP, fil-paġna 15, li t-titolu indikattiv tiegħu (*"infittxu li nżidu l-frekwenza b'mod kostanti"*) għandu jiġi enfasizzat fil-kuntest ta' din il-valutazzjoni.

([79]) L-ittra ta' Franza tad-19 ta' Frar 2014 (fit-test ewlieni u fl-Annessi 2014-1-3, 2014-1-4 a u b).

(287) Din l-influwenza tidher ċar mill-fatt li, waqt il-proċess tas-sejħa għall-offerti, Veolia Transport kienet taf li r-relazzjonijiet kummerċjali ma' Ryanair setgħu jippenalizzaw il-qligħ tal-operat tal-ajruport. Fid-dokumenti li Veolia Transport ippreżentat għal dan il-proċess, wieħed isib pereżempju: "*Barra minn hekk, is-sostituzzjoni tal-attività ta' Ryanair (kumpanija li tgawdi minn kundizzjonijiet partikolarment favorevoli fuq il-pjattaforma), fit-tul tista' tkun ikkumpensata b'mod vantaġġjuż bil-wasla ta' kumpaniji li aktarx jaċċettaw kundizzjonijiet ekonomiċi inqas għaljin għall-operatur tal-ajruport (…).*" ([80]); "*Il-ġarr tar-riskju, lil hinn minn […] %, mill-Awtorità li tiddelega huwa ġġustifikat bin-natura strateġika tal-preżenza ta' turisti miġjuba minn RYANAIR għall-ekonomija ta' Gard; fil-fatt, kif spjegajna fl-offerta tagħna, il-wasla ta' din il-kumpanija (f'kundizzjonijiet partikolarment vantaġġjużi) toħloq ekonomija negattiva fil-livell tal-ġestjoni tal-ajruport, iżda ferm pożittiva fil-livell lokali.*" ([81]); "*RYANAIR hija kkaratterizzata mill-għażla ta' ajruporti ta' daqs żgħir jew medju, b'mod partikolari fi Franza, u magħhom il-kumpanija tinnegozja kundizzjonijiet materjali u/jew finanzjarji ferm vantaġġjużi.*" ([82]); "*Kollox ma' kollox, jekk wieħed jiġbor flimkien il-kuntratt prinċipali u dak ta'* Airport Marketing Services*, il-bilanċ tal-operazzjonijiet ma' RYANAIR iwassal għal fatturat negattiv (bejn K€* […] *u K€* […] *skont il-konfigurazzjonijiet tal-offerta u tal-frekwenza, jiġifieri spiża medja għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport ta' bejn EUR* […] *u EUR* […] *esklużi t-taxxi).*" ([83]). Dawn id-diversi affermazzjonijiet jikkonfermaw li kieku VTAN kienet libera li tmexxi l-ajruport bl-għan ewlieni li tagħmel l-akbar qligħ, ma kinitx tkun lesta tkompli relazzjoni kummerċjali ma' Ryanair/AMS bħal dik li kienet bniet magħha s-CCI, u li hija tqis ukoll li tfisser spiża netta għall-ajruport. Dan jissuġġerixxi li kienet lesta biss li tkompli din ir-relazzjoni f'kundizzjonijiet bħal dawn minħabba l-għanijiet tas-SMAN f'dak li jirrigwarda l-iżvilupp tat-traffiku, l-impenji li daħlet għalihom ma' din tal-aħħar sabiex tirbaħ il-ġestjoni tal-ajruport, u minħabba l-kontribuzzjoni fissa li tiżgura l-bilanċ finanzjarju tal-konċessjoni.

(288) Fil-fatt, ta' min ifakkar li r-redditu tal-konċessjoni għal VTAN huwa bbażat fuq is-sussidju operattiv fiss ipprovdut mis-SMAN, li allura tipparteċipa b'mod dirett fil-finanzjament tal-operat tal-ajruport. L-eżistenza ta' dan is-sussidju mogħti mis-SMAN, turi l-influwenza tas-SMAN fuq ir-relazzjonijiet kummerċjali ta' VTAN ma' Ryanair/AMS. Fil-fatt, mingħajr dan is-sussidju, aktarx li ebda operatur ma kien jaċċetta l-operat tal-ajruport fil-kuntest ta' konċessjoni li l-mudell ekonomiku tagħha jibbaża fuq għan ta' żvilupp tat-traffiku u ta' relazzjonijiet ma' kumpanija tal-ajru li jistgħu joħolqu marġni negattiva fil-livell tal-ġestjoni tal-ajruport. L-għoti ta' dan is-sussidju, attribwibbli lis-SMAN, jagħmel parti għalhekk mill-elementi li għamlu possibbli l-iffirmar tad-diversi kuntratti li qegħdin ikunu investigati mill-2007.

(289) Jeħtieġ li jkun innutat f'dan ir-rigward li l-ammont tal-kontribuzzjoni ġie kkalkulat (u aċċettat mis-SMAN) fuq il-bażi ta' baġit provviżorju mħejji minn Veolia Transport, u li kien jinkludi l-ispejjeż u d-dħul assoċjati mal-kuntratti fis-seħħ bejn is-CCI u Ryanair/AMS, u l-aħjar stimi ta' VTAN f'dak li jirrigwarda n-negozjar tagħhom mill-ġdid. Għaldaqstant s-SMAN tat kontribuzzjoni lil VTAN maħsuba sabiex tkun tista' tkompli l-attività ta' Ryanair f'kundizzjonijiet simili għal dawk li fihom din il-kumpaniji kienet toffri s-servizzi tagħha mill-ajruport ta' Nîmes meta s-CCI kienet tmexxi l-ajruport.

(290) Barra minn hekk, jeħtieġ li jkun innutat li s-CDSP kien jipprovdi wkoll ċerta modulazzjoni fil-kontribuzzjoni fissa skont l-attività ta' Ryanair. B'hekk, l-ammont ta' EUR 1,3 miljun fis-sena previst fix-"xenarju ta' referenza" kellu jitbaxxa għal EUR 1,1 miljun f'"xenarju alternattiv" li jikkorrispondi għal tnaqqis tal-attività ta' Ryanair b'mod li jkun jista' jitneħħa tim ieħor fi ħdan l-ajruport. Minn din il-modulazzjoni, wieħed jista' jikkonkludi żewġ affarijiet. L-ewwel nett, din il-modulazzjoni turi li, fl-2007, fid-dawl tal-esperjenza tas-CCI, kemm Veolia Transport kif ukoll is-SMAN kienu jistennew li tnaqqis fit-traffiku ta' Ryanair jirriżulta f'titjib fir-redditu operattiv tal-ajruport. Inkella, kienu jippjanaw li jżidu l-kontribuzzjoni fissa fix-xenarju alternattiv u mhux inaqqsuha. Dan jerġa' juri l-fatt li l-għanijiet tas-SMAN u t-termini tas-CDSP kellhom iwasslu lil VTAN biex tadotta politika kummerċjali vis-à-vis Ryanair li, kieku VTAN kienet kompletament libera li tfassalha hija stess, kienet tikkunsidraha assurda u ma kinitx tadottaha.

(291) It-tieni konklużjoni minn din il-modulazzjoni hija li għas-SMAN din hija mezz ieħor biex tinfluwenza l-imġiba ta' VTAN vis-à-vis Ryanair, billi naqqset l-inċentiv ta' VTAN li tieħu deċiżjonijiet li jistgħu jwasslu għal tnaqqis tat-traffiku ta' Ryanair.

([80]) L-Anness 2014-1-1 għall-ittra ta Franza tad-19 ta' Frar 2013, p. 9.
([81]) L-Anness 2014-1-1 għall-ittra ta Franza tad-19 ta' Frar 2014, p. 15.
([82]) L-Anness 2014-4-1 b għall-ittra ta Franza tad-19 ta' Frar 2014, p. 13.
([83]) L-Anness 2014-4-1 b għall-ittra ta Franza tad-19 ta' Frar 2014, p. 16.

(292) Fid-dawl ta' dan kollu, huwa ċar li permezz tal-proċess tas-sejħa għall-offerti, l-għanijiet stabbiliti fis-CDSP u l-kontribuzzjoni fissa stabbilita fih, is-SMAN kellha influwenza determinanti fuq id-deċiżjonijiet li ħadet VTAN vis-à-vis Ryanair u AMS. Ma jistax jiġi kkontestat, kif saħqu Franza u l-Operaturi, li VTAN kienet libera li tinnegozja l-kuntratti tagħha ma' Ryanair u AMS ([84]). Fil-fatt, ma jistax ikun stabbilit b'mod ċar, fid-dawl tal-elementi tal-fajl, li s-SMAN ħadet xi deċiżjonijiet preċiżi rigward il-kontenut tad-diversi kuntratti. Barra minn hekk, kif isostnu Franza, l-Operaturi u Ryanair, ma kienx hemm konnessjoni awtomatika bejn l-ammont tal-kontribuzzjoni fissa u l-parametri tal-kuntratti nnegozjati ma' Ryanair u AMS, b'mod li VTAN kellha xi ftit inċentiv li tnaqqas l-"ispejjeż netti" ikkawżati mill-kuntratti konklużi ma' Ryanair.

(293) Madankollu, fid-dawl tal-elementi ppreżentati f'din is-sezzjoni, il-kuntest stabbilit mis-SMAN permezz tal-proċess tas-sejħa għall-offerti, l-għanijiet stabbiliti fis-CDSP u l-kontribuzzjoni fissa, kellu influwenza pjuttost determinanti fuq l-imġiba ta' VTAN vis-à-vis Ryanair u AMS b'mod li l-kuntratti inkwistjoni jistgħu jitqiesu attribwibbli lill-Istat, skont il-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat, għalkemm VTAN tagħmel parti minn grupp b'kapital privat fil-livell ekonomiku.

(294) Franza u l-Operaturi argumentaw li l-ajruport ta' Nîmes kien l-ewwel ajruport reġjonali li bdiet tmexxi Veolia Transport. Huma jqisu li din il-pożizzjoni ta' parteċipant ġdid kienet tiġġustifika l-ħtieġa li VTAN tiżgura l-preżenza ta' Ryanair u l-iżvilupp tal-pjattaforma, anki jekk tkun tfisser telf inizjali, sabiex tikseb l-esperjenza meħtieġa biex tiżviluppa l-attività tagħha ta' ġestjoni ta' ajruporti. Madankollu dan l-argument ma jinvalidax il-konklużjoni li, mingħajr il-kontribuzzjoni fissa jew mingħajr l-għan ta' traffiku stabbilit mis-SMAN, u traskritt fl-impenji ta' Veolia Transport bi tweġiba għas-sejħa għall-offerti, Veolia Transport ma kinitx taċċetta li ssir l-operatur tal-ajruport, jew, li kieku aċċettat, li tiffirma l-kuntratti inkwistjoni ma' Ryanair/AMS.

(295) Fil-fatt, la Franza u lanqas VTAN ma pprovdew analiżi li turi li f'konfigurazzjoni bħal din, l-"ispiża netta" ikkawżata mill-kuntratti ma' Ryanair/AMS kienet tkun ikkumpensata mill-benefiċċji futuri li kien ser jikseb il-grupp Veolia Transport permezz ta' din l-ewwel esperjenza ta' ġestjoni tal-ajruporti. La Franza u lanqas VTAN ma spjegaw ukoll għalfejn, b'konfigurazzjoni bħal din, VTAN ma setgħetx tagħżel li tikseb esperjenza simili f'ajruporti oħrajn, fejn l-"ispiża netta" kienet tkun aktar baxxa u saħansitra inqas negattiva. L-argument ta' Franza u tal-Operaturi dwar il-pożizzjoni ta' Veolia Transport bħala parteċipant ġdid fl-ajruport ta' Nîmes ma jixħetx dubju dwar l-eżistenza ta' rabta evidenti bejn l-għanijiet stabbiliti mis-SMAN fis-sejħa għall-offerti u fis-CDSP u l-kontribuzzjoni fissa, minn naħa, u l-kuntratti konklużi minn VTAN ma' Ryanair u ma' AMS min-naħa l-oħra.

(296) Ma' dawn il-kunsiderazzjonijiet spejgati qabel, ta' min iżid tliet elementi oħra, sekondarji u mhux essenzjali, li jsaħħu l-merti ta' din il-konklużjoni. L-ewwel nett, skont Franza, fil-proposti tagħha lis-SMAN waqt il-proċess tas-sejħa għall-offerti, "*VTAN kienet indikat li f'każ li tingħata d-delega ta' servizz pubbliku, hija kienet ser tkun f'kuntatt strett mas-SMAN waqt il-fażi tan-negozjati ma' Ryanair, biex iżżommha infurmata dwar il-progress tad-diskussjoni u kienet stidnitha, skont il-bżonn u fid-diskrezzjoni ta' din tal-aħħar, biex tieħu wkoll sehem direttament fin-negozjati.*" ([85]). Skont Franza, is-SMAN qatt ma wriet li riedet tinvolvi ruħha f'dawn in-negozjati. Madankollu, is-sempliċi fatt li kellha l-opportunità li tagħmel dan, attribwielha ċerta influwenza fuq dawn in-negozjati. Fil-fatt, setgħet pereżempju tintervjeni kieku VTAN kellha tipprova timponi fuq Ryanair kundizzjonijiet li setgħu jwasslu lil din tal-aħħar tnaqqas it-traffiku tagħha fl-ajruport ta' Nîmes.

(297) It-tieni, skont it-termini tal-Artikolu 28 tas-CDSP, hija responsabbiltà tas-SMAN li tistabbilixxi t-taxxi tal-ajruport. B'hekk, anki jekk VTAN innegozjat mal-kumpaniji tal-ajru l-elementi l-oħrajn tar-relazzjonijiet kummerċjali tagħha magħhom (il-prezz tas-servizzi ta' groundhandling, il-ħlas tar-reklamar), is-SMAN kellha influwenza fuq ir-relazzjonijiet kummerċjali bejn VTAN u Ryanair peress li l-kuntratti konklużi ma' din il-kumpanija jirreferu għat-taxxi ġenerali tal-ajruport stabbiliti mis-SMAN, f'dak li jirrigwarda t-taxxi tal-ajruport.

([84]) Skont l-Artikolu 11 tas-CDSP, "*il-kumpanija delegata hija totalment libera biex tinnegozja l-kuntratti li tagħmel mal-utenti tal-avjazzjoni u tassumi l-konsegwenzi ta' dan, b'mod partikolari dawk finanzjarji, fuq il-(…) Ftehim*". Madankollu, din id-dispożizzjoni timplika, għalkemm huwa ċar, li din il-"*libertà totali*" setgħet biss tintuża fil-kuntest ġenerali stabbilit mis-CDSP u fl-impenji ta' Veolia Transport bi tweġiba għas-sejħa għall-offerti, li kienu tali li jillimitaw u jinfluwenzaw b'mod konsiderevoli l-imġiba ta' VTAN, kif spjegat aktar 'il fuq.

([85]) L-ittra ta' Franza tad-19 ta' Frar 2014.

(298) It-tielet, jirriżulta mis-CDSP li l-investimenti essenzjali li jridu jsiru fl-ajruport ta' Nîmes jaqgħu taħt is-SMAN u l-kollettivitajiet li jiffurmawha. B'dan il-mod, is-SMAN teżerċita ċerta influwenza fuq l-operat tal-ajruport, la tista' ttejjeb il-kwalità jew il-kapaċità tal-faċilitajiet tal-ajruport b'mod li tagħmilhom aktar attraenti għall-kumpaniji tal-ajru, u b'hekk tiffavorixxi r-redditu ta' dan l-operat għal VTAN.

(299) Minn dan kollu li ntqal, jirriżulta li b'mod sinifikanti, teżisti rabta inkontestabbli bejn, minn naħa, it-termini tas-CDSP, kif konklużi mis-SMAN ma' Veolia Transport skont l-għanijiet ta' żvilupp tat-traffiku tas-SMAN, il-proċess tas-sejħa għall-offerti organizzata mis-SMAN u l-kontribuzzjoni fissa mogħtija mis-SMAN, u, min-naħa l-oħra, il-kuntratti konklużi minn VTAN ma' Ryanair u AMS. Għalkemm din ir-rabta kawżali mhijiex assoluta u esklussiva, minħabba li l-kuntratti inkwistjoni huma wkoll parzjalment ir-riżultat ta' ċerta flessibbiltà kummerċjali li kellha VTAN, hija b'saħħitha biżżejjed biex turi l-involviment ċar tal-awtoritajiet pubbliċi u b'mod partikolari tas-SMAN fil-miżuri inkwistjoni. Għaldaqstant, dawn il-miżuri għandhom jitqiesu attribwibbli lis-SMAN, u għalhekk lill-Istat b'mod ġenerali.

(300) Kif kien indikat fil-premessa 288, il-bilanċ finanzjarju tal-operat tal-ajruport kien ibbażat fuq il-kontribuzzjoni fissa mogħtija mis-SMAN, li l-ammont tagħha ġie ddeterminat, fost l-oħrajn, skont il-parametri tar-relazzjoni kummerċjali bejn is-CCI u Ryanair/AMS fl-2006 u għalhekk, b'mod li tippermetti li tkompli l-attività ta' Ryanair f'kundizzjonijiet simili għal dawk li fihom din il-kumpaniji kienet toffri s-servizzi tagħha mill-ajruport ta' Nîmes meta s-CCI kienet tmexxi l-ajruport. Il-vantaġġi li taw dawn il-kuntratti, li l-eżistenza tagħhom ser tintwera fis-sezzjoni li jmiss, kienu għalhekk iffinanzjati permezz ta' din il-kontribuzzjoni fissa, u allura, permezz ta' riżorsi tal-Istat.

(301) Għaldaqstant, id-diversi kuntratti ffirmati minn VTAN u li qegħdin jiġu analizzati huma imputabbli lill-Istat u jinvolvu l-użu ta' riżorsi tal-Istat.

7.1.1.2 ***Vantaġġi selettivi favur Ryanair/AMS***

(302) 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 ([86]).

(303) 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 l-Operaturi, u jkun iggwidat minn prospetti ta' redditu, kienx jidħol għal kuntratti simili.

(304) L-ewwel jeħtieġ li, sabiex il-prinċipju jiġi applikat kif suppost, jiġu eżaminati diversi mistoqsijiet, fosthom dawn li ġejjin:

— L-imġiba tas-CCI-ajruport għandha tiġi vvalutata b'mod iżolat, jew inkella, l-imġiba tagħha għandha tkun ivvalutata flimkien ma' dik tas-CCI inġenerali? Bl-istess mod, l-imġiba ta' VTAN għandha tiġi vvalutata b'mod iżolat, jew inkella, l-imġiba tagħha għandha tkun ivvalutata flimkien ma' dik tas-SMAN?

— Kuntratt ta' servizzi tal-ajruport u kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li jkun ġie ffirmat fl-istess ħin, għandhom jiġu analizzati separatament jew flimkien?

— Jekk wieħed japplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, irid jiġi kkunsidrat li s-CCI u VTAN aġixxew rispettivament bħala operaturi tal-ajruport ta' Nîmes jew bħala entitajiet li xtraw servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni bħala parti mill-missjoni ta' żvilupp ekonomiku lokali, irrispettivament mill-funzjoni tagħhom ta' operaturi ta' ajruport?

— X'benefiċċji kien jippretendi mill-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku?

— X'inhi r-rilevanza tat-tqabbil tat-termini tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali mat-taxxi tal-avjazzjoni mitluba f'ajruporti oħrajn biex jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq?

([86]) Ara b'mod partikolari s-sentenza fil-Każ C-342/96, *Spanja* v *Il-Kummissjoni*, Ġabra I-2459, il-punt 41.

(305) Wara li tanalizza dawn id-diversi mistoqsijiet, il-Kummissjoni tapplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għad-diversi miżuri inkwistjoni.

7.1.1.2.1 **Dwar il-valutazzjoni konġunta tal-imġiba tas-CCI-ajruport u tas-CCI inġenerali**

(306) Fl-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, jeħtieġ li tiġi kkunsidrata l-imġiba tas-CCI kumplessivament, u mhux biss dik tas-servizz tagħha li jopera l-ajruport. Fil-fatt, kif spjegat qabel (ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 69), is-CCI-ajruport mgħandhiex personalità ġuridika separata mis-CCI u d-diversi kuntratti ġew konklużi mill-president tas-CCI jew taħt il-kontroll tiegħu. Is-CCI-ajruport mhijiex entità separata b'awtonomija deċiżjonali ħlief f'dak li jirrigwarda l-ġestjoni tal-ajruport minn jum għal jum. Minn dan jirriżulta, li l-imġiba tas-CCI-ajruport u tas-CCI inġenerali għandha tkun ivvalutata b'mod konġunt fir-relazzjoni tagħhom mal-kumpaniji tal-ajru u s-sussidjarji tagħhom biex ikun applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

7.1.1.2.2 **Dwar il-valutazzjoni konġunta tal-imġiba ta' VTAN u tas-SMAN**

(307) Kif spjegat fid-dettall fl-analiżi tal-imputabbiltà lill-Istat tal-kuntratti konklużi minn VTAN, permezz tal-proċess ta' sejħa għall-offerti organizzata mis-SMAN fl-2006, l-għanijiet stabbiliti fis-CDSP u l-kontribuzzjoni fissa stabbilita fih u mogħtija mis-SMAN, din kellha influwenza determinanti fuq id-deċiżjonijiet li ħadet VTAN vis-à-vis Ryanair u AMS.

(308) B'hekk l-imġiba ta' VTAN u tas-SMAN għandha tkun ivvalutata b'mod konġunt fir-relazzjoni tagħhom mal-kumpaniji tal-ajru u s-sussidjarji tagħhom biex ikun applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(309) F'dan ir-rigward, jirriżulta mis-sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Każ *Charleroi* li fil-kuntest tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, l-imġiba ta' żewġ entitajiet separati vis-à-vis parti terza tista' tkun, analizzata b'mod konġunt f'ċerti ċirkostanzi, daqs li kieku dawn iż-żewġ entitajiet kienu waħda, meta jkun hemm "*rabtiet stretti*" bejniethom ([87]). Għall-kuntrarju tal-Każ *Charleroi*, f'dan il-każ ma hemm l-ebda rabta ta' kontroll, fis-sens kummerċjali, bejn is-SMAN u VTAN. Madankollu, kif intwera fil-paragrafi 275 u dawk sussegwenti, bejn dawn iż-żewġ entitajiet jeżistu rabtiet ekonomiċi stretti biżżejjed, li jaffettwaw b'mod sostanzjali l-imġiba ta' VTAN vis-à-vis Ryanair/AMS, biex il-miżuri inkwistjoni jitqiesu bħala r-riżultat tal-imġiba ta' dawn iż-żewġ entitajiet flimkien.

7.1.1.2.3 **Dwar l-analiżi konġunta tal-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni**

(310) Għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, il-Kummissjoni trid tistabbilixxi jekk il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għandhomx ikunu vvalutati flimkien.

(311) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni kkunsidrat b'mod preliminari li kull kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kellu jkun analizzat flimkien mal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport konkluż fl-istess ħin, għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Dan l-approċċ ifisser b'mod partikolari li kull wieħed mill-gruppi ta' kuntratti li ġejjin, għandhom jitqiesu bħala miżura waħda:

7.1.1.2.3.1 *Il-perjodu tal-operat mis-CCI (2000 – 2006):*

— il-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport konkluż fl-10 ta' Ottubru 2005 ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ffirmat fl-istess jum ma' AMS ([88]);

7.1.1.2.3.2 *Il-perjodu tal-operat minn VTAN (2007-2012):*

— il-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport konkluż fit-2 ta' Jannar 2007 ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ffirmat fl-istess jum ma' AMS;

([87]) Is-sentenza fil-Każ T-196/04, *Ryanair Ltd* v *Il-Kummissjoni*, Ġabra 2008, p. II-3643, il-punt 88 u l-punti 57 sa 60.
([88]) Dan tal-aħħar huwa l-ewwel kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż ma' Ryanair jew AMS fost dawk li qegħdin jiġu investigati.

— il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-2 ta' Jannar 2007 u l-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport impliċitu li jikkonsisti fl-applikazzjoni tat-termini tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport tat-2 ta' Jannar 2007 għar-rotta ta' Nîmes-Charleroi, li, skont Franza, l-operat tagħha fl-istaġun tax-xitwa 2007- 2008 kien il-korrispettiv tal-ħlas tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni addizzjonali previsti minn din il-klawżola;

— il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konkluż fl-1 ta' Novembru 2007 ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ffirmat fl-istess jum ma' AMS;

— il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konkluż fis-27 ta' Awwissu 2008 ma' Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ffirmat fl-istess jum ma' AMS

— il-klawżola addizzjonali tal-25 ta' Awwissu 2009 għall-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport tas-27 ta' Awwissu 2008 u l-klawżola addizzjonali tal-25 ta' Awwissu 2009 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008;

— il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008 u l-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport impliċitu li jikkonsisti fl-applikazzjoni tat-termini tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport tas-27 ta' Awwissu 2008 għar-rotta ta' Nîmes-Liverpool, li, skont Franza, l-operat tagħha kien il-korrispettiv tal-ħlas tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni addizzjonali previsti minn din il-klawżola ([89]);

(312) Franza ddikjarat li taqbel mal-approċċ adottat fid-deċiżjoni tal-ftuħ li l-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi b'mod korrispondenti jiġu analizzati flimkien. Għall-kuntrarju, ċerti partijiet terzi interessati, fosthom l-Operaturi u Ryanair, jikkontestaw dan l-approċċ, u jqisu li l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għandhom ikunu analizzati b'mod separat.

(313) Madankollu, l-elementi tal-każ jikkonfermaw il-merti tal-approċċ adottat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, u approvat minn Franza. Fil-fatt, l-ewwel nett, kull kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kien konkluż kważi fl-istess żmien ta' kuntratt ta' servizzi tal-ajruport, ħlief fil-każ ta' ċerti klawżoli addizzjonali għal xi kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni eżistenti. Madankollu, il-klawżoli addizzjonali inkwistjoni huma stess kienu jemendaw il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni huma stess konklużi fl-istess ħin tal-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport. Barra minn hekk, ċerti klawżoli addizzjonali għal servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ġew konklużi bħala korrispettiv għat-tħaddim minn Ryanair ta' ċerti rotot jew frekwenzi. Dan huwa l-każ pereżempju tal-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010, li kienet tipprovdi għal ħlasijiet ta' reklami addizzjonali, li, skont Franza, kienu l-korrispettiv tat-tħaddim minn Ryanair ta' rotta lejn Liverpool. Fid-dawl tar-raġunament ġenerali żviluppat f'din is-sezzjoni, ma' din il-klawżola addizzjonali jista' jiġi assoċjat kuntratt ta' servizzi tal-ajruport impliċitu li kien jikkonsisti fl-applikazzjoni tat-taxxi tal-ajruport u t-tariffi tal-groundhandling tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport eżistenti għar-rotot jew il-frekwenzi inkwistjoni u li jikkorrispondi għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni emendat mill-klawżola addizzjonali inkwistjoni.

(314) Barra minn hekk, iż-żewġ tipi ta' kuntratti ġew konklużi mill-istess partijiet. AMS hija sussidjarja sħiħa ta' Ryanair u d-diriġenti tagħha huma uffiċjali għolja ta' Ryanair. AMS taġixxi skont l-interessi ta' Ryanair u hija taħt il-kontroll tagħha, u 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' kummerċjalizzazzjoni huma relatati mal-operat ta' ċerti rotot tal-ajru ta' Ryanair li jitilqu mill-ajruport ta' Nîmes. Fil-fatt il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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 tal-ajruport ma' Ryanair relatati mal-istess rotot. Għaldaqstant, il-fatt li l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ġew konklużi mill-operaturi tal-ajruport ma' AMS u mhux ma' Ryanair ma jimpedixxux li kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u kuntratt ta' servizzi fl-ajruport konklużi fl-istess ħin 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.

([89]) Ta' min jinnota li l-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010 diffiċilment tista' tkun assoċjata ma' kuntratt ta' servizzi tal-ajruport impliċitu jew espliċitu. Din ser tkun analizzata b'mod speċifiku.

(315) Fl-aħħar nett, elementi oħrajn, ippreżentati fil-premessi 313 u 314 jiżvelaw rabtiet addizzjonali mill-qrib bejn minn naħa, kull kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport korrispondenti. L-ewwel nett, Franza enfasizzat hija stess ir-rabta bejn il-ħlasijiet għar-reklamar u r-rotot operati minn Ryanair: "*L-għajnuna għall-kummerċjalizzazzjoni hija parti integrali mill-mekkaniżmu ta' żvilupp tal-linji stabbiliti mis-CCI u l-kollettivitajiet ikkonċernati. Għal dawn l-awtoritajiet dan huwa mekkaniżmu ta' akkumpanjament li kellu l-għan li jattira passiġġieri ġodda b'servizzi ġodda. Barra minn hekk, il-kumpanija kienet qiegħda tintrabat kemm bl-għadd ta' ajruplani mqiegħda għad-dispożizzjoni kif ukoll bin-numru ta' passiġġieri trasportati. Bl-ilħuq ta' dawn l-għanijiet ta' mili jkun garantit ritorn dirett ta' dawn is-somom fl-ekonomija lokali*" ([90]). Minn din l-affermazzjoni jirriżulta li l-ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni kienu parti integrali mir-relazzjoni kummerċjali bejn is-CCI u Ryanair għat-tħaddim u l-iżvilupp tar-rotot. Jirriżulta wkoll li l-għan tagħhom ma kienx li jippromwovu l-frekwentazzjoni ta' Nîmes u r-reġjun tagħha, b'mod mhux iddifferenzjat, iżda li jippromwovu b'mod speċifiku l-użu tas-servizzi ta' trasport ta' Ryanair, l-unika kumpanija li kienet toffri titjiriet regolari mill-ajruport ta' Nîmes mill-2003. Din il-loġika tapplika wkoll għal VTAN, li b'mod ċar segwiet l-istess politika tas-CCI mħeġġa mis-SMAN.

(316) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tfakkar li l-kontijiet operattivi provviżorji li fuq il-bażi tagħhom ġiet stabbilita l-kontribuzzjoni fissa mogħtija lil VTAN mill-1 ta' Jannar 2007 jieħdu inkunsiderazzjoni ħlasijiet lil Ryanair u lil AMS, fuq il-bażi tal-ammonti fissi ta' medja ta' madwar EUR 1,6 miljun fis-sena matul is-CDSP kollu, fix-xenarju ta' referenza. Il-Kummissjoni tifhem għalhekk li VTAN u s-SMAN kienu jqisu li l-ħlasijiet għar-reklamar lil Ryanair/AMS kienu jagħmlu parti integrali mill-qafas kummerċjali bejn l-ajruport u Ryanair.

(317) Analiżi ta' kull kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż minn AMS tiżvela wkoll ir-rabta stretta ħafna li torbtu mal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport konkluż b'mod parallel minn Ryanair.

(318) B'hekk, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn is-CCI u AMS fl-10 ta' Ottubru 2005 ġie ffirmat għal ħames snin, bħall-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport tal-istess jum. Barra minn hekk, huwa jistipula fl-istess għan tiegħu li huwa "*jibbaża fuq l-impenn*" tal-kumpanija Ryanair li topera ċerti rotot ([91]), identiċi għal dawk imsemmija fil-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport. Din il-formulazzjoni turi biċ-ċar li l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni aktarx li ma jkunx jeżisti mingħajr it-tħaddim minn Ryanair tar-rotot imsemmijin mill-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport.

(319) Il-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jindika barra minn hekk fil-preambolu tiegħu: "*(…) Airport Marketing Services Limited hija l-unika kumpanija li għandha l-potenzjal u l-kapaċità teknika li tolqot għadd kbir ta' passiġġieri possibbli ta' RYANAIR sabiex tippromwovi l-attrazzjonijiet turistiċi u tan-negozju fir-reġjun*" ([92]). Din is-sentenza tikkonferma li l-għan essenzjali tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mhuwiex ir-reklamar ta' Nîmes u r-reġjun tagħha b'mod ġenerali iżda, b'mod aktar speċifiku, il-massimizzazzjoni tal-bejgħ tal-biljetti ta' Ryanair lejn Nîmes permezz tar-reklamar ta' dan ir-reġjun.

(320) Min-naħa l-oħra, skont il-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, is-servizzi li għandha toffri AMS jikkonsistu f'li ddaħħal messaġġi u links fuq il-paġna li tikkorrispondi għad-destinazzjoni ta' Nîmes fis-sit tal-Internet ta' Ryanair, u li ddaħħal link lejn is-sit tal-Internet indikat mis-CCI fuq il-paġna ewlenija Ingliża ta' dan l-istess sit tal-Internet. Madankollu, il-paġna li tikkorrispondi għad-destinazzjoni ta' Nîmes 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 Nîmes. 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' kummerċjalizzazzjoni. Dan ikompli jindika li s-servizzi addizzjonali li juru l-forniment ta' servizzi ta' reklamar huma maħsuba essenzjalment sabiex jgħinu l-promozzjoni tas-servizzi ta' Ryanair bejn Nîmes u Londra, u mhux il-frekwentazzjoni ta' Nîmes u r-reġjun tagħha b'mod indiskriminat. Fil-fatt, kieku kienu maħsuba biex jippromwovu lil Nîmes u r-reġjun tagħha fost it-turisti u n-negozjanti kollha li jistgħu juru interess fir-reġjun, kien ikun aktar probabbli li s-CCI 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.

([90]) L-ittra ta' Franza tas-27 ta' Frar 2012.

([91]) L-ewwel Artikolu tal-Kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, iddedikat għall-għan tal-ftehim, jgħid li "*dan il-ftehim huwa bbażat fuq l-impenn ta' Ryanair li topera rotta tal-ajru kull ġimgħa bejn l-ajruport ta' Nîmes u Londra kif ukoll frekwenza addizzjonali matul is-sajf […] u frekwenza erbat ijiem fuq sebgħa bejn Nîmes u Liverpool kif ukoll il-kompromess ta' Ryanair li tħabbar servizz ieħor minn Nîmes fl-aħħar tal-2005 […]*" (traduzzjoni mhux uffiċjali mit-test bl-Ingliż).

([92]) Traduzzjoni mhux uffiċjali mit-test bl-Ingliż ("*(…) [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential and technical ability to target large numbers of potential RYANAIR passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region*").

(321) Finalment, il-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-10 ta' Ottubru 2005 jgħid, dwaru stess: "*Peress li huwa bbażat fuq il-preżenza ta' RYANAIR fl-ajruport ta' Nîmes, dan il-kuntratt jiġi tterminat jekk RYANAIR ma tibqax preżenti fl-ajruport ta' Nîmes għal xi raġuni jew oħra jew jekk il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tal-10 ta' Ottubru 2005 bejn RYANAIR u [is-CCI] jiġi tterminat*" ([93]). Din id-dispożizzjoni torbot b'mod ċar l-applikabbiltà taż-żewġ kuntratti u b'hekk tenfasizza r-rabta li tgħaqqadhom.

(322) Jinstabu elementi simili fil-kuntratti l-oħrajn tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi minn VTAN u AMS fit-2 ta' Jannar 2007, l-1 ta' Novembru 2007 u s-27 ta' Awwissu 2008 ([94]). Kull wieħed minn dawn il-kuntratti fil-fatt ġie konkluż għall-istess tul ta' żmien tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport konkluż fl-istess jum. Barra minn hekk, kull wieħed minn dawn il-kuntratti jindika b'mod espliċitu li "*joriġina mill-impenn ta' Ryanair li topera*" ċerti rotot, flimkien ma' ċerti frekwenzi, li wieħed isib bl-istess mod fil-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport korrispondenti. Kull wieħed minn dawn il-kuntratti jindika barra minn hekk fil-preambolu tiegħu: "*(…) Airport Marketing Services Limited hija l-unika kumpanija li għandha l-potenzjal u l-kapaċità teknika li tolqot għadd kbir ta' passiġġieri possibbli ta' RYANAIR sabiex tippromwovi l-attrazzjonijiet turistiċi u tan-negozju fir-reġjun*" ([95]).

(323) Min-naħa l-oħra, skont il-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, is-servizzi li għandha toffri AMS jikkonsistu f'li ddaħħal messaġġi u links fuq il-paġna li tikkorrispondi għad-destinazzjoni ta' Nîmes fis-sit tal-Internet ta' Ryanair, u li ddaħħal link lejn is-sit tal-Internet indikat mis-CCI fuq il-paġni ewlenin Ingliża, Belġjana u Olandiża ta' dan l-istess sit tal-Internet (li jirrifletti b'mod ċar il-punti ta' oriġini tar-rotot tal-ajru ta' Ryanair lejn l-ajruport ta' Nîmes), u f'ċerti każijiet, "buttuna" fuq il-paġna "Discover Europe" tas-sit tal-Internet. Il-paġna "Discover Europe" hija faċilment aċċessibbli fuq il-verżjonijiet kollha tal-paġna ewlenija tas-sit ta' Ryanair. Għalkemm hija tippromwovi l-attrazzjonijiet tad-diversi destinazzjonijiet permezz ta' "buttuni", hija tippromwovi l-aktar it-titjiriet ta' Ryanair lejn dawn id-destinazzjonijiet. Is-servizzi ta' kummerċjalizzjoni għal darb'oħra għalhekk huma indirizzati, b'mod privileġġjat, lejn il-persuni li l-aktar hemm ċans li jużaw is-servizzi ta' Ryanair lejn Nîmes.

(324) Fir-rigward tal-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010, jidher mill-qari tagħha, minn dik tal-iskambji ta' posta elettronika bejn Ryanair u VTAN li wasslu għal din il-klawżola, kif ukoll fid-dawl tal-ispjegazzjonijiet mogħtija minn Franza, li Ryanair kienet ikkondizzjonat l-operat ta' tliet frekwenzi fil-ġimgħa minflok tnejn fuq ir-rotta Nîmes-Liverpool matul l-istaġun tas-sajf 2011 bil-ħlas addizzjonali ta' reklamar ta' EUR [35 000-65 000] previsti fil-klawżola addizzjonali. Ittra elettronika ta' rappreżentant ta' Ryanair lil rappreżentant ta' VTAN bid-data tad-29 ta' Novembru 2010 tindika b'mod partikolari: "*Iva, il-* […] *frekwenza ser tkun disponibbli għal* […], *u bi skambju intom ser tagħtuna l-*[…]." ([96]). Din l-ittra elettronika tispjega r-rabta stretta bejn Ryanair u AMS, meta turi li Ryanair tinnegozja ma' VTAN kundizzjonijiet li jirrigwardaw kemm il-forniment tas-servizzi tal-ajruport kif ukoll il-forniment tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni pprovduti u fatturati minn AMS. Għal darb'oħra, l-eżistenza ta' rabta stretta bejn il-klawżola addizzjonali u ċerti rotot operati minn Ryanair (f'dan il-każ, Nîmes-Liverpool) hija ċerta. L-istess japplika għall-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007, li skont Franza "*kienet tikkondizzjona ż-żamma tar-rotta ta' Ryanair lejn Charleroi għall-istaġun tax-xitwa 2007-2008*".

(325) Dawn l-elementi relatati mad-diversi kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni juru li s-servizzi ta' promozzjoni previsti f'dawn id-diversi 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' kummerċjalizzazzjoni u koperti mill-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti. Il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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 l-frekwentazzjoni ta' Nîmes u r-reġjun tagħha mit-turisti u n-negozjanti, is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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

---

([93]) Ibid.

([94]) Il-kuntratti l-oħrajn ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi minn VTAN u koperti mill-proċedura formali ta' investigazzjoni huma biss klawżoli addizzjonali għal dawn il-kuntratti prinċipali, u għaldaqstant huma, bħal dawn inseparabbilment marbutin ma' ċerti rotot operati minn Ryanair u mal-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport li jiggvernawhom.

([95]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 92.

([96]) Ibid.

(326) Għaldaqstant il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni huma inseparabbli mill-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport konklużi bl-istess mod u mis-servizzi tat-trasport bl-ajru koperti minnhom. Il-fatti ppreżentati fil-premessi preċedenti juru wkoll li fin-nuqqas tar-rotot tal-ajru inkwistjoni (u għalhekk, tas-servizz tal-ajruport relatati magħhom), il-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma kinux ikunu konklużi. Fil-fatt, kif indikat fil-premessa 321, il-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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.

(327) F'dan ir-rigward, l-argument tal-Operaturi li dawn iż-żewġ tipi ta' kuntratti għandhom ikunu analizzati separatament għaliex "*fil-fatt għandhom għanijiet differenti sew u l-kundizzjonijiet ta' wieħed bl-ebda mod ma jiddependu mill-kundizzjonijiet tal-ieħor*" ([97]). huwa bla effett. Fil-fatt, minn dak li ntqal qabel jirriżulta biċ-ċar li l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jagħmlu parti integrali, flimkien mal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport, mir-relazzjonijiet kummerċjali ta' Ryanair u tal-Operaturi li jirregolaw l-operat tar-rotot tal-ajru koperti minn dawn iż-żewġ tipi ta' kuntratti.

(328) Barra minn hekk, jidher li qabel ma ffirmaw il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni inkwistjoni, l-Operaturi ma organizzawx sejħa għall-offerti, u lanqas ma kellmu lil xi fornituri potenzjali biex iqabblu l-offerti tagħhom. B'mod aktar ġenerali, ma kkunsidrawx fornituri oħrajn barra AMS għas-servizzi inkwistjoni. Dan jikkorrobora r-rabta ta' dipendenza li teżisti bejn il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u r-rotot tal-ajru operati minn Ryanair mill-ajruport ta' Nîmes. Fil-fatt, kieku l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kienu verament indipendenti mill-kuntratti tas-servizzi fl-ajruport, aktarx li l-Operaturi kienu jikkonsultaw diversi fornituri minbarra AMS.

(329) Għaldaqstant, fid-dawl ta' dak li ntqal, jeħtieġ, għal kull kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, li dan il-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti jiġu analizzati bħala miżura waħda, biex ikun iddeterminat jekk dan il-kuntratt huwiex għajnuna mill-Istat.

7.1.1.2.4 Dwar il-mod kif għandu jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-Operaturi sabiex jiġu analizzati l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni

(330) Biex wieħed japplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, jeħtieġ li jkun iddeterminat għal liema operatur tas-suq ipotetiku jeħtieġ li wieħed jirreferi sabiex tiġi analizzata l-imġiba tal-Operaturi.

(331) L-ewwel soluzzjoni hija li wieħed jikkunsidra li l-Operaturi kkonkludew il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni bħala amministraturi ta' ajruport ([98]), u għalhekk, li jqabbel l-imġiba tagħhom ma' dik ta' operatur ta' ajruport ipotetiku ggwidat minn prospetti ta' redditu.

(332) Soluzzjoni oħra tkun li wieħed jikkunsidra li l-Operaturi aġixxewt bħala entitajiet inkarigati b'missjoni ta' interess ġenerali, jiġifieri l-iżvilupp ekonomiku ta' Nîmes u tar-reġjun tagħha, u li xtraw dawn is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni sabiex iwettqu din il-missjoni, irrispettivament mill-kwalità tagħhom ta' operaturi tal-ajruport ta' Nîmes. Din it-tieni soluzzjoni tibbaża fuq il-fatt li skont il-liġi, is-CCI hija inkarigata b'din il-missjoni ta' żvilupp ekonomiku filwaqt li skont Franza, VTAN kienet inkarigata b'dan mis-SMAN, permezz tas-CDSP. Fil-fatt, kif indikat aktar 'il fuq, skont Franza u l-Operaturi, is-CDSP inkariga lil VTAN b'missjoni "*ta' żvilupp ekonomiku u turistiku tat-territorju*".

(333) 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 ([99]), u min-naħa l-oħra, li nxtraw bl-istess "prezz tas-suq" jew orħos ([100]), jiġifieri 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 mill-Operaturi.

([97]) Il-kummenti tal-Operaturi dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ p. 34.

([98]) Mingħajr preġudizzju għal kwalunkwe għan ta' politika pubblika ta' żvilupp ekonomiku lokali li l-Operaturi setgħu kellhom meta kkonkludew il-kuntratti inkwistjoni.

([99]) F'din l-analiżi, VTAN tista' titqabbel ma' "xerrej pubbliku" peress li skont Franza, is-CDSP fdalha missjoni ta' interess ġenerali ta' żvilupp ekonomiku u turistiku.

([100]) Ara pereżempju s-sentenzi fil-Każijiet T-14/96, *BAI* v *Il-Kummissjoni*, Ġabra 1999, p. II-139, il-punti 75-76 u s-sentenza fil-Każijiet Magħquda 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.

(334) 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, biex turi li l-prezz tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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.

(335) L-Operaturi pprovdew, f'dak li jirrigwarda l-perjodu ta' wara l-31 ta' Diċembru 2006, elementi li jmorru fl-istess direzzjoni waqt li jinnotaw b'mod partikolari: "*ta' min ifakkar li, għall-perjodu tal-operat minn VTAN, in-nefqa kollha għall-AMS jew parti minnha fir-realtà saret bħala parti mill-missjoni ta' servizz pubbliku ta' VTAN għall-promozzjoni tat-territorju u l-iżvilupp ekonomiku u turistiku*".

(336) Il-Kummissjoni tikkunsidra li fost iż-żewġ soluzzjonijiet imsemmija fil-premessi preċedenti, it-tieni waħda għandha tkun skartata peress li tinjora n-natura inseparabbli tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u tal-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni korrispondenti, kif stabbilita qabel. Din is-soluzzjoni twassal fil-fatt sabiex jiġi kkunsidrat li l-Operaturi ffirmaw il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mingħajr rigward għar-rotot tal-ajru offruti minn Ryanair mill-ajruport li huma kienu jmexxu, u li huma kienu jiffirmaw dawn il-kuntratti anki fl-assenza tar-rotot tal-ajru inkwistjoni u tal-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport korrispondenti. Għar-raġunijiet dettaljati hawn fuq, tali ipoteżi hija ferm improbabbli.

(337) Barra minn hekk, kieku kellha tiġi adottata t-tieni soluzzjoni, din ma twassalx għall-konklużjoni li l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma humiex ta' vantaġġ ekonomiku għal Ryanair u għal AMS.

(338) Fil-fatt, kif tfakkar fil-premessa 333, 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.

(339) B'mod kategoriku ma jistax jiġi eskluż li fit-twettiq tal-missjoni ta' żvilupp ekonomiku ta' Nîmes u tar-reġjun tagħha, entità bħas-CCI jew VTAN 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 l-operatur tal-ajruport ta' Nîmes.

(340) Entità pubblika ma tistax tikkunsidra li servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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 titlaq mill-prinċipju li l-impriżi lokali jridu jipprovdu jew jiffinanzjaw huma stess l-operazzjonijiet ta' kummerċjalizzazzjoni tagħhom, u li hija tillimita l-azzjonijiet tagħha għall-promozzjoni ġenerali tat-territorju u tal-ekonomija lokali, mingħajr ma timmira lejn impriżi speċifiċi.

(341) Kull soluzzjoni oħra twassal biex jiġi kkunsidrat li entità 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.

(342) Għaldaqstant, jidher li s-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mixtrijin mill-Operaturi mingħand AMS/Ryanair ma jistgħux jitqiesu li jwieġbu għal "ħtieġa effettiva" tal-Operaturi bħala entitajiet inkarigati 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' kummerċjalizzazzjoni mingħand kumpaniji tal-ajru*" ([101]). Din id-dikjarazzjoni tikkonferma wkoll li, f'dak li jirrigwarda l-kuntratti konklużi qabel l-2007, is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni inkwistjoni ġew akkwistati fir-realtà mis-CCI fil-kwalità tagħha bħala operatur tal-ajruport ta' Nîmes, u mhux bħala entità inkarigata mill-iżvilupp ekonomiku lokali.

([101]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 85.

(343) Għalhekk, jekk wieħed jadotta t-tieni soluzzjoni msemmija fil-premessa 332 jasal għall-konklużjoni li l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jagħtu vantaġġ ekonomiku lill-impriżi li pprovdew dawn is-servizzi kif ukoll lill-kumpaniji tal-ajru li bbenefikaw direttament minn dawn is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. B'hekk, skont din is-soluzzjoni, il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi ma' AMS huma għajnuna lil AMS bħala fornitur tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u għajnuna għal Ryanair bħala l-benefiċjarja diretta u essenzjali ta' dawn is-servizzi.

(344) Barra minn hekk, meta entità 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' kummerċjalizzazzjoni. Madankollu, ma jidhirx li l-Operaturi kkunsidraw fornituri oħrajn minbarra AMS għas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni inkwistjoni. Din il-konsiderazzjoni tikkonferma n-nuqqas ta' adegwatezza tat-tieni soluzzjoni.

(345) Barra minn hekk, Franza indikat li l-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Franza kienu jwettqu "*attivitajiet 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*" ([102]). Madankollu, il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi mis-CCI, li għandhom l-għan partikolari, skont l-Operaturi, li jippromwovu l-attrazzjonijiet turistiċi u tan-negozju ta' Nîmes u r-reġjun tagħha, ġew konklużi direttament mis-CCI, mingħajr l-intervent ta' strutturi lokali inkarigati mill-promozzjoni turistika. Dan huwa element ieħor li aktarx jikkonferma li huwa bħala operatur ta' ajruport li s-CCI iffirmat il-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ta' qabel il-31 ta' Diċembru 2006. Din il-konklużjoni hija kkonfermata wkoll mingħajr ebda dubju mill-Operaturi fis-silta li ġejja mill-kummenti tagħhom: "*f'dan il-każ, id-deċiżjonijiet analizzati ttieħdu mis-CCI fil-kapaċità tagħha ta' operatur tal-ajruport ta' Nîmes u jiddeterminaw il-kundizzjonijiet tar-relazzjonijiet kummerċjali mibnija mal-kumpaniji tal-ajru*".

(346) Għalhekk, biex ikun jista' jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, jeħtieġ li wieħed iqabbel, rispettivament, l-imġiba tas-CCI u ta' VTAN ma' dik ta' operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku, iggwidat minn prospetti ta' redditu, li kien imexxi l-ajruport ta' Nîmes minflokhom.

7.1.1.2.4.1 *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*

(347) Minn dak kollu li ntqal qabel jirriżulta li biex jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għall-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni inkwistjoni, dawn għandhom ikunu analizzati fl-istess waqt mal-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport korrispondenti, daqslikieku jiffurmaw tranżazzjoni waħda ma' dawn tal-aħħar ([103]), u li l-imġiba tal-Operaturi għandha tkun analizzata skont l-imġiba ta' operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku li jopera l-ajruport ta' Nîmes minflokhom.

(348) 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' redditu, seta' jippretendi mis-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. 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 ir-redditu tal-ajruport peress li huma dawk biss li l-operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku kien jikkunsidra f'din l-analiżi.

(349) Is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni huma maħsuba biex iħeġġu l-frekwentazzjoni tar-rotot bl-ajru koperti mill-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kuntratti ta' servizzi tal-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, kif ukoll mid-dħul mhux mill-avjazzjoni li jkun ġej mill-attività tal-parkeġġi, ristoranti u ħwienet oħrajn eċċ.

([102]) Ibid.

([103]) Kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni partikolari għandu jkun analizzat flimkien ma' kuntratt ta' servizzi tal-ajruport korrispondenti daqs li kieku jifforma miegħu tranżazzjoni waħda. Għall-kuntrarju, hemm daqstant tranżazzjonijiet separati daqs kemm hemm "pari" ta' kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u kuntratti ta' servizzi tal-ajruport.

(350) Għalhekk, wieħed ma jistax jiċħad li operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku li jmexxi l-ajruport ta' Nîmes seta' kkunsidra dan l-effett pożittiv meta kkunsidra l-konklużjoni tal-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tal-kuntratt ta' servizzi tal-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' kummerċjalizzazzjoni. Kien jikkunsidra dan l-effett tul l-operat kollu tar-rotot ikkonċernati, kif previst fil-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(351) 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' kummerċjalizzazzjoni u tal-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport, hija pproponitilha li tikkunsidra l-effetti tal-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq it-traffiku mistenni. Meta operatur ta' ajruport jikkonkludi kuntratt li jipprovdi attivitajiet ta' promozzjoni effettivi minn ċerti rotot tal-ajru, huwa fil-fatt normali li jipprovdi rata ta' mili (jew il-fattur tat-tagħbija) ([104]) 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' kummerċjalizzazzjoni ma jfissrux biss kost għal operatur ta' ajruport, iżda eventwalment ukoll benefiċċju.

(352) Jeħtieġ li jkun iddeterminat jekk għal operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku, 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' kummerċjalizzazzjoni tul l-operat kollu ta' dawn ir-rotot, kif previst mill-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jew il-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport.

(353) Ċerti partijiet terzi interessati, fosthom Ryanair fl-istudju tagħha tas-17 ta' Jannar 2014 ([105]), isostnu din it-teżi. L-istudju tas-17 ta' Jannar 2014 huwa msejjes fuq il-premessa li s-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni miksuba minn korp ta' ġestjoni ta' ajruport, 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, jirriżulta minn dan l-istudju li skont Ryanair, is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kapaċi jipproduċu effetti pożittivi sostenibbli fuq il-frekwentazzjoni tal-ajruport, lil hinn mill-iskadenza tal-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(354) 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, l-Operaturi kkontemplaw u *a fortiori* kkwantifikaw l-effetti pożittivi potenzjali mill-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li jmorru lil hinn mir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratti biss, jew li temporanjament, imorru lil hinn mill-iskadenza ta' dawn il-kuntratti. Barra minn hekk, la Franza u lanqas l-Operaturi ma pproponew xi metodu li jippermetti l-valutazzjoni tal-valur potenzjali li operatur f'ekonomija tas-suq ipotetiku li jmexxi l-ajruport ta' Nîmes kien jattribwixxi lil dawn l-effetti fil-mument li jivvaluta l-opportunità li jikkonkludi l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport.

(355) Kif indikat qabel, is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mixtrijin mingħand AMS kienu jiffukaw l-aktar fuq il-persuni li aktarx jużaw ir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, jiġifieri dawk ir-rotot regolari bl-ajru biss offruti lejn id-destinazzjoni ta' Nîmes.

(356) Barra minn hekk, rigward in-natura sostenibbli ta' dawn l-effetti, din ukoll tidher ferm inċerta. Huwa konċepibbli li l-promozzjoni ta' Nîmes 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 Nîmes 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, tista' 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.

([104]) 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.

([105]) *How should AMS Agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy opearator test?* (Kif għandhom ikunu ttrattati l-ftehimiet ta' AMS fl-analiżi tar-redditu bħala parti mit-test tal-operatur f'ekonomija tas-suq?) Oxera, 17 ta' Jannar 2014.

(357) 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.

(358) L-ewwel nett, meta ntemmu d-diversi kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, il-promozzjoni tar-reġjun ta' Nîmes fuq il-paġna ewlenija tas-sit ta' Ryanair kienet limitata għal sempliċi link lejn sit indikat mill-Operaturi għal perjodi limitati u saħansitra qosra ħafna u b'mod partikolari:

— sebat ijiem fis-sena għal ħames snin skont il-kuntratt tal-2005, li jiżdiedu b'26 u tlett ijiem fis-sena skont il-ftuħ rispettiv tat-tielet u r-raba' rotta previsti mill-kuntratt;

— 27 jum fuq il-paġna Ingliża u 60 jum fuq il-paġni Belġjana u Olandiża skont il-kuntratt tat-2 ta' Jannar 2007;

— 33 jum fuq il-paġna Ingliża u 60 jum fuq il-paġni Belġjana u Olandiża skont il-kuntratt tal-1 ta' Novembru 2007, u

— 32 jum fuq il-paġna Ingliża u 60 jum fuq il-paġni Belġjana u Olandiża skont il-kuntratt tas-27 ta' Awwissu 2008.

(359) 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 ta' reklamar 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. Fi kliem ieħor, huwa ferm improbabbli li dawn l-operazzjonijiet ta' promozzjoni setgħu ħolqu, memorja fit-tul tar-reklam inkwistjoni f'moħħ il-persuni esposti għalihom u interess fit-tul f'Nîmes u r-reġjun tagħha.

(360) It-tieni, l-operazzjonijiet l-oħrajn ta' kummerċjalizzazzjoni previsti fil-kuntratti konklużi ma' AMS kienu jirrigwardaw il-paġna tas-sit Internet tagħha li jirrigwardaw id-destinazzjoni ta' Nîmes kif ukoll il-paġna "Discover Europe", fejn kienet prevista biss l-inklużjoni ta' "buttuna" u li kienet tinkludi wkoll reklami permezz tal-posta elettronika. Dan l-aħħar tip ta' attività promozzjonali hija mmirata ġeneralment lejn udjenza b'definizzjoni limitata, u mingħajr espożizzjoni frekwenti tad-destinatarji. Barra minn hekk, f'dak li jirrigwarda l-paġna tad-destinazzjoni ta' Nîmes fis-sit elettroniku ta' Ryanair, din aktarx li inqas tkun imfittxija minn persuna kwalunkwe milli l-paġna ewlenija tas-sit, peress li hija ddedikata għal destinazzjoni speċifika ta' Ryanair, u mhux għal dawn l-attivitajiet kollha. Għaldaqstant ftit li xejn tista' thalli impressjoni fil-persuni li jkollhom aċċess għaliha tal-attrazzjonijiet ta' Nîmes u tar-reġjun tagħha. Barra minn hekk, il-ftuħ tal-paġna relatata ma' Nîmes fuq is-sit elettroniku ta' Ryanair aktarx li huwa motivat, fil-parti l-kbira, minn interess possibbli f'din id-destinazzjoni jew fis-servizzi ta' Ryanair lejn din id-destinazzjoni. Ir-reklam li jinsab f'din il-paġna għaldaqstant ftit jista' jqajjem interess ġdid għal din id-destinazzjoni f'moħħ il-persuni li ma jafux biha jew li mgħandhom l-ebda interess fiha. F'dak li jirrigwarda l-paġna "Discover Europe", din tippromwovi għadd kbir ta' destinazzjonijiet permezz ta' "buttuni". Għalkemm tippermetti lill-vjaġġaturi potenzjali jagħmlu għażla għal żmien qasir bejn diversi destinazzjonijiet ta' vjaġġi, ftit tista' toħloq interess fit-tul għal destinazzjoni partikolari fost dawk kollha ppreżentati.

(361) Għalhekk, anki jekk is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni setgħu stimulaw it-traffiku tal-passiġġieri fuq rotot tal-ajru koperti mill-kuntratti 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.

(362) 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 meqjus suffiċjenti minn operatur prudenti f'ekonomija tas-suq.

(363) Għalhekk, pereżempju, skont l-istudju tas-17 ta' Jannar 2014, "*Madankollu, […] qligħ inkrementali futur lil hinn mill-iskadenza prevista tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport huwa intrinsikament inċert*" ([106]). Barra minn hekk, dan l-istudju jipproponi żewġ metodi biex jiġu vvalutati ex ante l-effetti pożittivi tal-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, approċċ "flussi tal-flus" u approċċ ta' "kapitalizzazzjoni".

(364) L-approċċ "flussi tal-flus" jikkonsisti fil-valutazzjoni tal-benefiċċji tal-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tal-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport fil-forma ta' dħul futur iġġenerat għall-operatur tal-ajruport mis-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u mill-kuntratt tas-servizzi tal-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' kummerċjalizzazzjoni bħala assi intanġibbli, mixtri fil-prezz previst fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(365) 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 tan-nefqa għar-reklamar attribwibbli għall-bażi tal-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 introjtu kurrenti għall-ajruport* ([107])". Huwa jenfasizza wkoll li, "*sabiex jiġi implimentat l-approċċ ta' kapitalizzazzjoni, jeħtieġ 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 wara l-kampanja ta' AMS, minħabba n-nuqqas ta' dejta adegwata*" ([108]).

(366) 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' kummerċjalizzazzjoni u tal-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport li jmorru lil hinn mill-iskadenza tal-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jieħdu l-forma ta' "valur terminali" ikkalkolat fid-data ta' skadenza tal-kuntratt. Dan il-valur terminali huwa kkalkolat fuq il-bażi ta' profitti inkrementali mistennija mill-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport. Dawn il-profitti jiġu estiżi tul il-perjodu segwenti, għall-istess terminu tal-kuntratt ta' servizzi fl-ajruport, waqt li jkunu aġġustati skont ir-rata ta' tkabbir tas-suq tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa. Huma aġġustati wkoll b'fattur ta' probabbiltà meqjus li jirrifletti l-kapaċità tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li jikkontribwixxi għall-profitti tal-ajruport lil hinn mill-iskadenza tagħhom. 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*" ([109]) mingħajr aktar preċiżjoni f'dan ir-rigward. Barra minn hekk, dan il-metodu jikkunsidra rata ta' skont li tirrifletti l-kost tal-kapital.

(367) L-istudju jipproponi fattur ta' probabbiltà ta' 30 %, 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. 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, xejn ma jibbaża fuq il-kontenut speċifiku tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni previsti fid-diversi kuntratti ma' AMS sabiex janalizza safejn dawn is-servizzi jistgħu jinfluwenzaw il-fatturi msemmija hawn fuq.

(368) Barra minn hekk, dan ma jurix li mal-iskadenza tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport u ta' kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, 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 tal-ajruport u kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għal ajruport speċifiku.

([106]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 92.
([107]) Ibid.
([108]) Ibid.
([109]) Ibid.

(369) "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.

(370) Għaldaqstant, l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 jindika li l-metodu"ibbażat fuq fluss tal-flus" jista' jwassal biss għal riżultati ferm impreċiżi u inaffidabbli, l-istess bħall-metodu ta' "kapitalizzazzjoni".

(371) 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 tal-ajruport u tal-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, jista' jkun effettivament ipprattikat minn operaturi ta' ajruporti reġjonali li jixbhu lil dak ta' Nîmes. Franza ma kkummentat xejn dwar l-istudji tas-17 u tal-31 ta' Jannar 2014 u għaldaqstant ma aċċettatx il-konklużjonijiet tagħhom.

(372) Barra minn hekk, kif indikat qabel, is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali jiffukaw fuq il-persuni li jistgħu jużaw ir-rotot imsemmija fil-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. Jekk dawn ir-rotot ma jiġux imġedda meta jiskadi l-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport, ftit li xejn huwa probabbli li s-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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 tal-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, minħabba l-kundizzjonijiet tas-suq li spiss jevolvu malajr 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.

(373) 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 tal-ajruport u mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni) meta l-profitt inkrementali mistenni minn dawn il-kuntratti matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizzi tal-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 tal-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' 30 % li jirrappreżenta bejn wieħed u ieħor il-probabbiltà li t-twettiq 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 matul l-aħħar sena ta' applikazzjoni tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport huwa negattiv, il-valur terminali jkun ukoll negattiv, (jew l-aktar, 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.

(374) 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*" ([110]). 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" 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.

(375) 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 jkollhom is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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-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 mill-Operaturi.

([110]) 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*".

7.1.1.2.4.2 *Dwar 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*

(376) 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 u l-kumpanija tal-ajru jwassal għal kontribuzzjoni inkrementali pożittiva għad-dħul tal-ajruport ([111]) u huwa parti minn strateġija globali bl-għan li tagħmel qligħ mill-ajruport tal-inqas fit-tul.

(377) 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*" ([112]).

(378) Madankollu, skont l-ewwel approċċ (tqabbil mal-"prezz tas-suq"), il-Kummissjoni tiddubita serjament 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 ([113]).

(379) 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. 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.

(380) 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. Fil-fatt, dawn il-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 ([114]).

(381) 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. Fil-fatt, dawn ir-relazzjonijiet kummerċjali jvarjaw ħafna. Dawn jinkludu kondiviżjoni tar-riskji fir-rigward tat-traffiku tal-passiġġieri u ta' kwalunkwe responsabbiltà kummerċjali u finanzjarja, skemi ta' inċentivi standard kif ukoll varjazzjonijiet fit-tqassim tar-riskji tul it-terminu tal-kuntratti. Għaldaqstant, it-tranżazzjonijiet ftit li xejn jistgħu jitqabblu bejniethom fuq il-bażi ta' prezz skont ir-rotazzjoni jew għal kull passiġġier.

(382) Ryanair tqis li l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq tista' ssir b'referenza għal ċerti ajruporti Ewropej. F'dan ir-rigward, hija tqis li ċerti ajruporti Ewropej huma sostitwibbli mal-ajruport ta' Nîmes minħabba x-xebh ta' bejniethom u pprovdiet studju ([115]) li jqabbel l-imposti tal-ajruport imħallsa minn Ryanair lill-ajruport ta' Nîmes u l-imposti tal-ajruport imħallsin f'dawn l-ajruporti meqjusa simili u tikkonkludi li l-imposti mħallsin f'Nîmes mhumiex ferm inqas.

([111]) Il-Linji Gwida ġodda, paragrafu 53.
([112]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 66.
([113]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-paragrafi 59, 61 u 66.
([114]) Id-Deċiżjoni 2011/60/UE, il-premessi 88 u 89.
([115]) L-istudju tal-25 ta' Ġunju 2012 li sar minn Oxera.

(383) Madankollu, il-metodu adottat minn Ryanair mhuwiex effettiv peress li huwa limitat għas-servizzi u l-ħlasijiet relatati mal-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport mingħajr ma jieħu inkunsiderazzjoni l-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. Madankollu, kif intwera qabel, iż-żewġ tipi ta' kuntratti huma inseparabbli u għandhom jitqiesu flimkien meta wieħed japplika l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Għaldaqstant, is-sejbiet tal-analiżi komparattiva pprovduti minn Ryanair ma jistgħux jiġu aċċettati.

(384) Barra minn hekk, Ryanair ma wrietx kif l-ajruporti li hija ssemmi huma komparabbli biżżejjed f'termini ta' volum ta' traffiku u ta' 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 ([116]). La Franza u l-ebda parti terza interessata ma ppreżentat ajruporti simili billi wrew li huma biżżejjed komparabbli mal-ajruport ta' Nîmes f'dak li jirrigwarda dawn il-kriterji differenti.

(385) F'dawn iċ-ċirkostanzi, 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).

(386) 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 ([117]), 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.

(387) 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 ma' kull liġi rilevanti dwar il-kompetizzjoni u dik settorjali. Madanakollu, tali politiki ta' pprezzar iddifferenzjat għandhom ikunu ġġustifikati mil-lat kummerċjali sabiex jikkonformaw mal-prinċipju ta' operatur fl-ekonomija tas-suq*" ([118]). (noti ta' qiegħ il-paġna mneħħija).

(388) Ta' min ifakkar ukoll li Franza u l-Operaturi argumentaw li l-ajruport ta' Nîmes kien l-ewwel ajruport reġjonali li bdiet tmexxi Veolia Transport. Huma jqisu li din il-pożizzjoni ta' parteċipant ġdid kienet tiġġustifika l-ħtieġa li VTAN tiżgura l-preżenza ta' Ryanair u l-iżvilupp tal-pjattaforma, anki jekk tkun tfisser telf inizjali, sabiex tikseb l-esperjenza meħtieġa biex tiżviluppa l-attività tagħha ta' ġestjoni ta' ajruporti. Kieku kellu jiġi kkunsidrat, dan l-argument fil-fatt jinjora l-approċċ ibbażat fuq ir-redditu inkrementali rrakkomandat mil-Linji Gwida, u jaċċetta li VTAN setgħet tikkonkludi kuntratti li jwasslu għal redditu inkrementali negattiv, mingħajr ma din l-imġiba timplika vantaġġ ekonomiku favur Ryanair.

(389) Madankollu dan l-argument għandu jiġi miċħud. L-ewwel nett, kif indikat qabel Franza, la Franza u lanqas VTAN ma pprovdew analiżi li turi li l-"ispiża inkrementali netta" maħluqa għal Veolia Transport mill-kuntratti ma' Ryanair/AMS, murija wara, kienet tkun ikkumpensata mill-benefiċċji futuri li kien ser jikseb il-grupp Veolia Transport permezz ta' din l-ewwel esperjenza ta' ġestjoni tal-ajruporti. Lanqas ma hemm xi element li juri li Veolia Transport ma setgħetx tikseb din l-ewwel esperjenza f'ajruport ieħor fejn l-ispiża netta kienet tkun iżgħar.

(390) Barra minn hekk, jeħtieġ li wieħed ifakkar li l-imġiba ta' VTAN vis-à-vis Ryanair/AMS ma tistax tkun ivvalutata b'mod iżolat iżda flimkien mal-imġiba tas-SMAN. Dan huwa ferm aktar rilevanti meta l-"ispiża inkrementali netta" tal-kuntratti konklużi ma' Ryanair u AMS ma kellhiex fir-realtà tinġarr minn VTAN, iżda mis-SMAN, permezz tal-kontribuzzjoni fissa li tiżgura l-bilanċ tal-operat u benefiċċju raġonevoli għal VTAN. Madankollu s-SMAN ma kellha l-ebda interess, mill-aspett tar-redditu tagħha, li tivvaforixxi l-konklużjoni ta' kuntratti li jippermettu lil Veolia Transport tikseb l-ewwel esperjenza ta' ġestjoni tal-ajruporti sabiex tiżviluppa l-attività tagħha f'dan il-qasam. L-interess eventwali ta' Veolia Transport li tiżviluppa din l-attività ma jistax iwassal għall-konklużjoni li s-SMAN ġabet ruħha, bħal VTAN, bħal operatur f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' redditu.

([116]) Il-Linji Gwida ġodda, paragrafu 60.
([117]) Fi kliem ieħor, jekk ir-redditu inkrementali mistenni ta' din it-tranżazzjoni huwa pożittiv.
([118]) Il-Linji Gwida ġodda, paragrafu 62.

(391) Barra minn hekk jeħtieġ li jkun innotat li fil-kummenti tagħhom dwar l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għad-diversi kuntratti inkwistjoni, ċert partijiet terzi interessati rreferew għall-fatt li l-kundizzjonijiet offruti lil Ryanair ikunu jew ma jkunux offruti lill-kumpaniji l-oħrajn tal-ajru li jistgħu jitħajru jużaw l-ajruport ta' Nîmes. Dan l-argument huwa rrilevanti. Fil-fatt, mill-perspettiva ta' operatur ta' ajruport iggwidat minn prospetti ta' redditu, fatturi oġġettivi jistgħu jiġġustifikaw li jiġu offruti kundizzjonijiet differenti lil kumpaniji tal-ajru differenti. Wieħed jista' jsemmi pereżempju l-volum ta' traffiku mistenni, l-għadd u t-tip ta' rotot u l-frekwenzi assoċjati, jew inkella n-natura tas-servizzi li titlob il-kumpanija. Għalhekk, kemm il-kundizzjonijiet li offrew is-CCI u VTAN lil Ryanair kienu proposti jew setgħu ġew proposti lil kumpaniji tal-ajru oħrajn huwa rrilevanti fil-kuntest tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(392) 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). 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 ([119]), u dan irrispettivament minn kwalunkwe paragun mal-kundizzjonijiet offruti lil kumpaniji tal-ajru oħrajn jew inkella, mal-kundizzjonijiet offruti minn amministraturi ta' ajruporti oħrajn.

7.1.1.2.4.3 *Konklużjoni dwar il-metodu użat għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur f'ekonomija tas-suq*

(393) 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' Nîmes, kienx jikkonkludi dawn il-kuntratti. 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 tistma, tul il-perjodu kollu li matulu japplikaw il-kuntratti:

— it-traffiku inkrementali futur mistenni mill-implimentazzjoni ta' dawn il-kuntratti, filwaqt li tikkunsidra l-effetti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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 operattivi u l-kostijiet eventwali ta' investimenti inkrementali ġġenerati mir-rotot koperti minn dawn il-kuntratti, kif ukoll il-kostijiet tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(394) Minn dawn il-kalkoli għandhom jirriżultaw flussi annwali futuri li jikkorrispondu għad-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.

(395) Ta' min jinnota li f'valutazzjoni bħal din, l-argumenti ta' Ryanair u tal-Operaturi li l-prezz tas-servizzi ta' promozzjoni mixtrija mill-Operaturi 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.

([119]) Fi kliem ieħor, jekk ir-redditu inkrementali mistenni ta' din it-tranżazzjoni huwa pożittiv.

(396) Għall-istess raġunijiet, il-fatt li l-prezzijiet previsti fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport jistgħu jkunu aħjar mill-prezzijiet imposti mill-korpi ta' ġestjoni ta' ajruporti kemmxejn komparabbli, jew bħalhom, 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.

7.1.1.2.5 **L-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq**

(397) 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 ([120]), u b'mod aktar preċiż, minħabba l-informazzjoni disponibbli u l-iżviluppi prevedibbli f'dak iż-żmien.

(398) Waqt il-proċedura, il-Kummissjoni stiednet lil Franza tipprovdi l-estimi tar-redditu, tal-kostijiet u tad-dħul inkrementali assoċjati mad-diversi kuntratti, li setgħu saru qabel il-konklużjoni ta' dawn il-kuntratti. L-unika data pprovduta minn Franza bi tweġiba għal din l-istedina hija ta' pjan tan-negozju li sar minn Veolia Transport f'Settembru 2006 ("il-pjan tan-negozju VTAN"), ftit xhur qabel ma saret l-operatur il-ġdid tal-ajruport, sabiex tivvaluta l-bilanċ tad-delega l-ġdida ta' servizz pubbliku. Dan il-pjan ta' negozju ma kienx marbut ma xi kuntratt jew kuntratti partikolari iżda kien jispjega l-estimi tal-kostijiet u tad-dħul assoċjati mal-operat kollu tal-ajruport matul id-delega l-ġdida ta' servizz pubbliku (2007-2011).

(399) Barra minn hekk, Franza pprovdiet il-kontenut ta' studju magħmul għal VTAN minn ditta ta' konsulenza ekonomika ("l-istudju VTAN"), u li kellu l-għan li jistma, mill-pjan tan-negozju ta' VTAN, kemm it-traffiku addizzjonali ġġenerat minn kuntratt ġdid kien ser jaffettwa d-diversi partiti ta' kostijiet u dħul, minbarra l-ispejjeż iġġenerati mill-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(400) Rigward id-dħul tal-operatur tal-ajruport, jirriżulta mill-istudju VTAN li skont l-istruttura, id-dħul mill-avjazzjoni, li jkun ġej mill-imposti tal-ajruport u mis-servizzi ta' groundhandling, ivajra skont it-traffiku addizzjonali, bħad-dħul kummerċjali li mhuwiex mill-avjazzjoni (marbut mal-attività tal-ħwienet, tar-ristoranti u l-parkeġġi li jinsabu fiż-żona tal-ajruport). Għall-kuntrarju, id-dħul mhux mill-avjazzjoni marbut mal-proprjetà (normalment, kera fissa li jdaħħal l-operatur ta' Nîmes mingħand id-diversi impriżi preżenti fis-sit tal-ajruport) mhuwiex affettwat mill-varjazzjonijiet tat-traffiku u għaldaqstant mgħandux jittieħed inkunsiderazzjoni f'analiżi inkrementali.

(401) F'dak li jirrigwarda l-kostijiet, jirriżulta mill-istudju li ċerti partiti ta' nfiq, bħall-ispejjeż tal-uffiċċju prinċipali u tal-istruttura, ma jiġux affettwati mill-varjazzjonijiet tat-traffiku, filwaqt li oħrajn, bħall-akkwisti, huma direttament marbutin mat-traffiku. Rigward in-nefqiet tal-manutenzjoni u t-tiswija, jirriżulta mill-istudju li billi l-faċilitajiet jintużaw mingħajr distinzjoni minn Ryanair u mill-utenti tal-ajruport l-oħrajn (l-iskola tat-taħriġ, impriżi stabbiliti fuq is-sit, is-sigurtà ċivili), ħafna mill-ispejjeż relatati huma fissi, u ma jvarjawx għalhekk skont it-traffiku ([121]). Madankollu, skont l-istudju, parti żgħira, iżda mhux negliġibbli, minn dawn in-nefqiet, (ta' madwar 8 % tat-total tan-nefqa għall-manutenzjoni), tista' tkun attribwita lil Ryanair.

(402) Rigward l-ispejjeż tal-persunal, l-istudju kkunsidra l-fatt li parti minnhom ma kellhiex x'taqsam mat-traffiku; dawk l-ispejjeż biss marbutin mal-impjiegi ta' akkoljenza tal-ajruplani u tal-passiġġieri u parti mill-ispejjeż marbutin mal-impjiegi amministrattivi kienu attribwibbli għat-traffiku ta' Ryanair. L-istudju b'hekk qies li fil-perjodu kopert minnu, l-ispejjeż tal-persunal attribwibbli lil Ryanair jirrappreżentaw [40-50] % tal-ispejjeż totali tal-persunal.

([120]) Ara, pereżempju, is-sentenza 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,EDF, li għadu ma ġiex ippubblikat fil-Ġabra, il-punti 85, 104 u 105.

([121]) B'hekk, fin-nuqqas ta' xi kuntratt jew diversi kuntratti minn dawk li qegħdin jiġu riveduti f'dan il-każ, l-ispejjeż inkwistjoni kienu jkollhom jinġarru biex il-faċilitajiet jibqgħu jinżammu fi stat tajjeb. Il-Kummissjoni tikkunsidra li f'xenarju estrem fejn Ryanair kienet tagħżel li thalli għal kollox l-ajruport minħabba l-kundizzjonijiet kummerċjali proposti mill-operatur tal-ajruport waqt in-negozjati tal-kuntratt, l-operatur tal-ajruport, għall-inqas għall-ewwel, kien iżomm l-ajruport attiv biex ikompli jaqdi l-bqija tal-klijenti tiegħu (is-sigurtà ċivili, l-iskola tat-taħriġ, impriżi stabbiliti fuq is-sit) u kien jipprova jfittex kumpaniji tal-ajru ġodda regolari lesti li jiftħu rotot minn hemm. Għaldaqstant, fil-qafas tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għad-diversi kuntratti kkonċernati, il-Kummissjoni tqis li operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport minflok is-CCI jew VTAN kien jeskludi mill-valutazzjoni tal-kostijiet inkrementali tiegħu ħafna mill-ispejjeż għat-tiswija u l-manutenzjoni tal-faċilitajiet, minħabba li jistma li fin-nuqqas tal-kuntratt, dawn l-ispejjeż ikollhom xorta waħda jitħallsu. Din l-istess loġika tapplika għall-ispejjeż kollha meħtieġa għaż-żamma tal-ajruport fi stat tajjeb ta' thaddim anki fin-nuqqas ta' kwalunkwe traffiku tal-ajru regolari, bħal pereżempju parti mill-ispejjeż tal-persunal tal-ġestjoni u tal-amministrazzjoni.

(403) L-istudju iffoka wkoll fuq it-taxxi mħallsa mill-operatur tal-ajruport. Dan innota li t-taxxa għall-proprjetà, li tiddependi biss mid-daqs tal-art użata mill-operatur tal-ajruport, hija indipendenti mit-traffiku filwaqt li t-taxxa fuq in-negozju tiddependi b'mod partikolari fuq il-fatturat, u allura fuq it-traffiku, u li t-taxxa fuq il-pagi hija direttament marbuta mal-ispejjeż tal-persunal, imsemmijin aktar 'il fuq. Finalment, l-istudju kkunsidra li [40-50] % tal-ispejjeż tal-istudju tal-kummerċjalizzazzjoni, iffinanzjati mill-operatur tal-ajruport u li jirrigwardaw kemm it-traffiku kummerċjali tal-passiġġieri, l-iżvilupp tal-ajruport permezz ta' linji ġodda jew attivitajiet ġodda u l-iżvilupp tal-pol industrijali, kienu attribwibbli għat-traffiku ta' Ryanair.

(404) B'hekk, għal kull partita ta' dħul u ta' nfiq tal-pjan tan-negozju ta' VTAN, l-istudju qies perċentwal li għandu jiġi applikat sabiex ikun iddeterminat is-sehem attribwibbli għat-traffiku ta' Ryanair, li allura jvarja skont it-traffiku. L-istudju kkunsidra wkoll il-previżjonijiet tat-traffiku inkluż fil-pjan tan-negozju ta' VTAN, u minnhom naqqas, partita wara partita, l-ispejjeż u d-dħul inkrementali proġettati għal kull passiġġier tul il-perjodu kollu.

(405) Il-Kummissjoni tqis li l-pjan tan-negozju ta' VTAN u l-istudju ta' VTAN huma elementi affidabbli li jistgħu jiġu kkunsidrati fl-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Fil-fatt, l-elementi tal-fajl juru li l-pjan tan-negozju ta' VTAN huwa r-riżultat ta' analiżi magħmula bir-reqqa, u din tant kienet affidabbli li dan il-pjan tan-negozju kellu jservi bħala l-bażi biex tiġi ddeterminata l-kontribuzzjoni fissa li kellha tiżgura l-bilanċ finanzjarju tal-operat. Barra minn hekk, dan il-pjan tan-negozju ma setax ikun ippreġudikat minn din il-proċedura, peress li l-Kummissjoni bdiet taġixxi abbażi ta' ilment li wasal biss f'Jannar 2010. L-eżami ta' dan il-pjan tan-negozju u tad-dokumenti relatati ma jindikax li hemm xi suppożizzjonijiet imprudenti jew irreali fost dawk li fuqhom Veolia Transport ibbażat sabiex tfasslu. L-istudju ta' VTAN, huwa wkoll ibbażat fuq suppożizzjonijiet raġonevoli. Għaldaqstant il-Kummissjoni ħaditu inkunsiderazzjoni fl-analiżi tagħha, kif ser ikun indikat aktar 'l isfel.

(406) Minbarra l-pjan tan-negozju ta' VTAN, l-unika valutazzjoni ekonomika kkwantifikata pprovduta minn Franza hija studju dwar l-impatt ekonomiku tal-ajruport ta' Nîmes, li sar fl-2006. Il-parti l-kbira minn dan l-istudju tirrigwarda l-impatt ekonomiku tal-attività tal-ajruport, u b'mod partikolari tar-rotot li Ryanair topera minn dan l-ajruport, fuq l-ekonomija tar-reġjun. Għaldaqstant mhuwiex rilevant għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, li fil-kuntest tiegħu jgħodd biss ir-redditu tal-ajruport.

(407) Skont Ryanair, in-nuqqas ta' pjan 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.

(408) Il-Kummissjoni tikkunsidra li n-nuqqas ta' pjan tan-negozju, jew b'mod aktar ġenerali ta' kwalunkwe analiżi ta' redditu kkwantifikata magħmula qabel il-konklużjoni ta' kuntratt, huwa prova serja biex wieħed jikkonkludi li l-kuntratti konklużi għas-CCI 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-CCI ma kienu kapaċi jipprovdu l-iċken analiżi ta' profittabbiltà, anki jekk mhux kompluta, imfassla qabel il-konklużjoni tal-kuntratti.

(409) Dan il-kumment japplika wkoll fil-parti l-kbira għal VTAN, li ċertament għamlet pjan tan-negozju sod u dettaljat għall-operat kollu tal-ajruport, iżda wara, fid-dawl tal-elementi tal-fajl, ma għamlet l-ebda analiżi speċifika tar-redditu tad-diversi kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS qabel il-konklużjoni tagħhom meta setgħet tuża l-pjan tan-negozju msemmi qabel għal dan il-għan ([122]).

(410) Skont Franza, *"l-operatur stabbilit għall-ewwel ħa d-deċiżjonijiet tiegħu fuq il-bażi tal-prospetti ta' tkabbir tat-traffiku li kienu mbassra mit-tnedija ta' servizzi ġodda, u lil hinn mill-impatt ekonomiku dirett li seta' jkollu fuq l-ajruport, fid-dawl tal-impatt ekonomiku mistenni għar-reġjun"* ([123]). 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.

([122]) Il-pjan tan-negozju jippreżenta d-dħul u l-ispejjeż proġettati li jikkorrispondu għall-attività kollha tal-ajruport u jindika r-riżultati proġettati minn din l-attività. Peress li jirrigwarda l-attività kollha, ma janalizzax ir-redditu proġettat ta' kuntratti speċifiċi. Biex tanalizza r-redditu tal-kuntratti speċifiċi, VTAN setgħet tiddetermina d-dħul u l-ispejjeż inkrementali proġettati ta' dawn il-kuntratti billi tieħu ċerti elementi tal-pjan tan-negozju, bħal pereżempju d-dħul mhux mill-avjazzjoni previst għall-ajruport kollu.

([123]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 85.

(411) Indikazzjoni oħra li b'mod ċar tissuġġerixxi dan hija l-fatt li lejlet li kellha ssir l-operatur tal-ajruport, Veolia Transport kienet tqis li t-traffiku ta' Ryanair seta' jnaqqas ir-redditu tal-ajruport. Fil-fatt, kif indikat qabel, fid-dokumenti li ppreżentat Veolia Transport bħala parti mill-proċess tas-sejħa għall-offerti, jingħad li: "*Barra minn hekk, is-sostituzzjoni tal-attività ta' Ryanair (kumpanija li tgawdi minn kundizzjonijiet partikolarment favorevoli fuq il-pjattaforma), fit-tul tista' tkun ikkumpensata b'mod vantaġġjuż bil-wasla ta' kumpaniji li aktarx jaċċettaw kundizzjonijiet ekonomiċi inqas għaljin għall-operatur tal-ajruport (…).*" ([124]); "*Il-ġarr tar-riskju, lil hinn minn […] %, mill-Awtorità li tiddelega huwa ġġustifikat bin-natura strateġika għall-ekonomija ta' Gard tal-preżenza ta' turisti miġjuba minn RYANAIR; fil-fatt, kif spjegajna fl-offerta tagħna, il-wasla ta' din il-kumpanija (f'kundizzjonijiet partikolarment vantaġġjużi) toħloq ekonomija negattiva fil-livell tal-ġestjoni tal-ajruport, iżda ferm pożittiva fil-livell lokali* ([125])." "*RYANAIR hija kkaratterizzata mill-għażla ta' ajruporti żgħar jew medji, b'mod partikolari fi Franza, u magħhom il-kumpanija tinnegozja kundizzjonijiet materjali u/jew finanzjarji ferm vantaġġjużi.*" ([126]); "*Kollox ma' kollox, jekk wieħed jiġbor flimkien il-kuntratt prinċipali u dak ta' Airport Marketing Services, il-bilanċ tal-operazzjonijiet ma' RYANAIR iwassal għal fatturat negattiv (bejn K€ […] u K€ […]skont il-konfigurazzjonijiet tal-offerta u tal-frekwenza, jiġifieri spiża medja għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport ta' bejn EUR […]* u *EUR* […] *esklużi t-taxxi*)." ([127]).

(412) Kif spjegat aktar 'il quddiem, dawn id-diversi 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.

(413) 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 mill-Operaturi fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti u fuq l-iżviluppi prevedibbli.

(414) 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. Rigward il-perjodu ta' operat mis-CCI, din l-analiżi tibbaża fil-parti l-kbira tagħha fuq id-dejta osservata *ex post*, 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 operattivi u d-dħul tal-ajruport irreġistrati matul il-perjodu ta' bejn l-2000 u l-2006. 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.

(415) Barra minn hekk, fir-rigward tal-kostijiet, il-metodu magħżul minn Franza jikkunsidra l-kostijiet sħaħ ta' unità, jiġifieri t-total tal-kostijiet operattivi tal-ajruport għal kull passiġġier, minflok il-kostijiet inkrementali, jiġifieri l-kostijet 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 tad-diversi kuntratti, u b'hekk jippenalizza lill-kumpaniji tal-ajru kkonċernati.

(416) 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 tas-suq. Is-suppożizzjonijiet li saru u r-riżultati tal-analiżi huma ppreżentati hawn taħt.

7.1.1.2.5.1 *Qafas ta' żmien*

(417) 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-applikazzjoni tal-kuntratt jew tal-kuntratti.

([124]) L-Anness 2014-1-1 għall-ittra ta Franza tad-19 ta' Frar 2014, p. 9.
([125]) L-Anness 2014-1-1 għall-ittra ta Franza tad-19 ta' Frar 2014, p. 15.
([126]) L-Anness 2014-1-4 b għall-ittra ta Franza tad-19 ta' Frar 2014, p 13.
([127]) L-Anness 2014-1-4 b għat-tweġiba ta' Franza tad-19 ta' Frar 2014 għat-talba ta' informazzjoni tat-23 ta' Diċembru 2013, paġna 16.

(418) 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 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.

(419) 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.

(420) 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.

(421) Wara dan, il-Kummissjoni ser tiddeskrivi s-suppożizzjonijiet li għamlet sabiex tanalizza l-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS fir-rigward tat-traffiku, id-dħul u l-kostijiet inkrementali, qabel ma tippreżenta r-riżultati ta' din l-analiżi.

7.1.1.2.5.2 *It-traffiku inkrementali u l-għadd ta' rotazzjonijiet proġettati*

(422) 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' Nîmes minflok l-Operaturi seta' jbassar meta kkonkluda l-kuntratti. F'dak li jirrigwarda l-kuntratt tas-sena 2000 pereżempju, irid jiġi stabbilit l-għadd ta' passiġġieri li, fl-2000, l-operatur tal-ajruport ta' Nîmes seta' jistenna li ser jużaw ir-rotta Nîmes-Londra operata minn Ryanair, matul it-terminu tal-kuntratt.

(423) 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' kummerċjalizzazzjoni, u mill-għadd ta' rotazzjonijiet annwali li jirriżultaw.

(424) Barra minn hekk, il-Kummissjoni kkunsidrat il-kapaċità tal-ajruplani użati minn Ryanair, jiġifieri, skont il-kuntratti, Boeing 737-200, Boeing 737-300, u Boeing 737-800.

(425) Rigward il-kuntratti konklużi minn Ottubru 2005, li jinkludu servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni pprovduti minn AMS, il-Kummissjoni 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 ([128]). 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 dan il-fattur tat-tagħbija għoli jista' jintuża, anki jekk huwa ipoteżi favorevoli, biex jiġi rifless l-effett vantaġġjuż potenzjali tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni 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.

(426) Għall-kuntrarju, għall-kuntratti konklużi qabel Ottubru 2005, il-Kummissjoni għażlet rati ta' mili aktar baxxi. Id-dettalji ta' dawn is-suppożizzjonijiet magħżula f'dan ir-rigward huma kif ġej, fl-analiżi ta' kull kuntratt inkwistjoni. Ta' min jinnota f'dan ir-rigward li l-kuntratt ta' April 2000 u d-diversi emendi ma kinux jipprovdu t-twettiq ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni minn Ryanair jew is-sussidjarji tagħha, iżda attivitajiet ta' relazzjonijiet pubbliċi ta' ambitu limitat (tqassim ta' stqarrijiet għall-istampa, l-organizzazzjoni ta' konferenzi stampa…), li jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tas-CCI.

(427) Ċerti kuntratti kienu jinkludu indikazzjonijiet rigward l-għadd ta' passiġġieri mistennija fuq ir-rotot previsti. Madankollu, peress li dawn l-indikazzjonijiet ma kinux 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' rata ta' mili ta' 85 % għall-kuntratti kollha konklużi mill-2005 (li hija ogħla minn dawn l-indikazzjonijiet).

([128]) Ara http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/.

(428) 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 intrabtet u t-traffiku li wieħed jista' raġonevolment jistenna. Għalhekk il-Kummissjoni ddeċidiet li ma tikkunsidrax dawn il-minimi obbligatorji fil-valutazzjoni tagħha. Dawn il-minimi ġeneralment huma inqas mis-suppożizzjonijiet ta' traffiku inkrementali li tagħżel il-Kummissjoni.

7.1.1.2.5.3 *Id-dħul inkrementali (il-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS)*

(429) 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.

(430) Skont il-prinċipju ta' "fond uniku", il-Kummissjoni tqis li jeħtieġ li tikkunsidra d-dħul mill-avjazzjoni u d-dħul mhux mill-avjazzjoni.

(431) 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 fuq l-inżul", li tikkonsisti f'ammont fiss skont kull rotazzjoni;

— l-"imposta fuq il-passiġġieri", li tikkonsisti f'ammont fiss għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport;

— l-imposta mħallsa għas-servizzi ta' groundhandling, li tkun ammont fiss għal kull rotazzjoni fid-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport.

(432) L-imposta għall-inżul u l-imposta għall-passiġġieri li jitolbu l-Operaturi 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. 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, waqt li kkunsidrat l-indikazzjonijiet li jidhru fil-kuntratti dwar il-mod kif għandhom ikunu kkalkulati t-taxxi applikabbli għal Ryanair, filwaqt li integrat indiċjar ta' 2 % fis-sena safejn kien raġonevoli li tipprevedi li l-imposti regolati jiżdiedu kull sena sabiex ilaħħqu mal-inflazzjoni. Is-sistema ta' imposti tal-ajruport regolati ma tipprovdix indiċjar awtomatiku, iżda l-għażla għall-operatur li jadatta l-imposti maż-żmien wara proċess ta' konsultazzjoni. Għalhekk meta ġew konklużi d-diversi kuntratti inkwistjoni, ma kienx possibbli li wieħed jipprevedi b'ċertezza l-iżviluppi futuri ta' dawn l-imposti regolati. F'dawn il-kundizzjonijiet, il-Kummissjoni tqis li operatur f'ekonomija tas-suq kien jagħmel is-suppożizzjoni sempliċi u loġika li l-imposti kienu ser jiżdiedu kull sena biex ilaħħqu mal-inflazzjoni, waqt li jżomm rata ta' inflazzjoni ta' 2 %, li tikkorrispondi għar-rata msemmija mill-Bank Ċentrali Ewropew "il-BĊE" għaż-żona tal-Euro ([129]).

(433) Min-naħa tagħha, l-imposta għas-servizz ta' groundhandling mhijiex irregolata iżda tiġi nnegozjati miż-żewġ naħat. Fid-diversi kuntratti ta' servizzi fl-ajruport konklużi ma' Ryanair, din tieħu l-forma ta' ammont fiss għal kull rotazzjoni, mingħajr indiċjar, ħlief fil-każ fejn din l-imposta mhijiex prevista. Għaldaqstant, il-Kummissjoni żammet l-ammont li rriżulta minn kull kuntratt fl-analiżi tagħha.

(434) Sabiex jiġi kkalkulat l-introjtu mit-tliet imposti tal-avjazzjoni 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 stabbiliti għal kull kuntratt, u mmultiplikathom bl-ammonti ta' unità tal-imposti, kif ġew stabbiliti aktar 'il fuq.

([129]) 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.

(435) Rigward id-dħul mhux mill-avjazzjoni, f'dak li jirrigwarda l-kuntratti konklużi minn VTAN, il-Kummissjoni segwiet l-approċċ propost minn Franza, li jikkonsisti fl-użu tal-ammont tad-dħul inkrementali mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier ([130]) li rriżulta mill-istudju ta' VTAN imsemmi qabel. Fil-fatt, kif ġie spjegat hawn fuq, dan il-pjan tan-negozju ta' VTAN u l-istudju li ħareġ minnu huma bażi aċċettabbli biex tinbena fuqha analiżi tal-previżjoni tar-redditu.

(436) F'dak li jirrigwarda l-kuntratti konklużi mis-CCI, il-Kummissjoni kellha tibbaża fuq approċċ ieħor, peress li, safejn taf il-Kummissjoni, is-CCI ma wettqet l-ebda previżjoni tad-dħul mhux mill-avjazzjoni qabel il-konklużjoni ta' dawn il-kuntratti. Il-Kummissjoni bbażat ruħha fuq id-data miġbura minn Franza dwar id-dħul kummerċjali mhux mill-avjazzjoni tal-ajruport kollu osservat matul il-perjodu ta' bejn l-1999 u l-2006. Il-Kummissjoni tqis li din id-data hija l-bażi l-aktar affidabbli, peress li taf li għall-kuntrarju tad-dħul mill-proprjetà, li huwa fiss, id-dħul kummerċjali jvarja skont it-traffiku, kważi b'mod proporzjonali. Il-Kummissjoni tqis li huwa probabbli li operatur raġonevoli f'ekonomija tas-suq seta' jistabbilixxi, fil-mument tal-konklużjoni tad-diversi kuntratti, ammont ta' dħul inkrementali kummerċjali mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier, billi jibbaża fuq it-total tad-dħul mhux mill-avjazzjoni tal-ajruport għal kull passiġġier tul perjodu twil biżżejjed biex ikun rappreżentattiv, u eżatt qabel il-konklużjoni tal-kuntratt ikkonċernat. Il-Kummissjoni użat perjodu ta' tliet snin meta d-data kienet disponibbli matul dan il-perjodu ([131]). Meta d-data kienet disponibbli biss għal perjodu iqsar (pereżempju, sena fil-każ tal-kuntratt ta' April 2000), il-Kummissjoni kkuntentat b'dan il-perjodu iqsar. Il-Kummissjoni ħadet inkunsiderazzjoni wkoll l-inflazzjoni billi applikat indiċjar ta' 2 % ([132]).

(437) It-tabella 5 li tidher f'din il-premessa turi d-dħul totali kummerċjali mhux mill-avjazzjoni rreġistrat tal-ajruport tul il-perjodu bejn l-1999 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, jew tal-itwal perjodu preċedenti li għalih hemm data disponibbli jekk huwa iqsar minn tliet snin.

Tabella 5

Total tad-dħul kummerċjali mhux mill-avjazzjoni u għal kull passiġġier

Sena	Numru totali ta' passiġġieri	Total tad-dħul kummerċjali mhux mill-avjazzjoni	Medja kontinwa fuq it-tliet snin preċedenti (jew fuq perjodu iqwar skont id-data disponibbli)
1999	297 150	[600 000-800 000]	
2000	277 521	[400 000-600 000]	[2-4]
2001	319 378	[800 000-1 000 000]	[2-4]
2002	231 122	[600 000-800 000]	[2-4]
2003	134 444	[400 000-600 000]	[2-4]
2004	156 581	[400 000-600 000]	[2-4]
2005	206 128	[1 000 000-1 200 000]	[2-4]
2006	226 887	[400 000-600 000]	[2-4]

([130]) L-istudju ta' VTAN wasal għal ammont ta' dħul inkrementali mhux mill-avjazzjoni ta' EUR [2-4] għal kull passiġġier.

([131]) Operatur f'ekonomija tas-suq kien jagħżel il-perjodu inkwistjoni waqt li jikkunsidra diversi fatturi, l-ewwel fosthom l-effett ta' twittija li jippermetti perjodu relattivament twil, u l-iżvantaġġi ta' perjodu twil, bħall-bidliet possibbli tal-preferenzi u l-metodi ta' nfiq tal-passiġġieri fuq 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. 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.

([132]) Ara l-premessa 432 dwar il-ġustifikazzjoni għal din ir-rata ta' 2 %.

(438) Is-suppożizzjonijiet magħmula huma favorevoli għal Ryanair. Fil-fatt, wieħed jinnota li l-ammont ta' dħul inkrementali mhux mill-avjazzjoni għal kull passiġġier li jirriżulta minn dan il-metodu huwa ogħla mill-ammont li jirriżulta mill-pjan tan-negozju ta' VTAN.

7.1.1.2.5.4 *Kostijiet inkrementali (il-kuntratti konklużi ma' Ryanair u ma' AMS)*

(439) 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' kummerċjalizzazzjoni) minn operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport minflok l-Operaturi jistgħu jaqgħu taħt it-tliet kategoriji li ġejjin:

— il-kostijiet tal-akkwist tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni;

— l-inċentivi finanzjarji li jikkorrispondu għall-ħlas lura lil Ryanair mill-operatur tal-ajruport, taħt il-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport, ta' parti mir-rikavat tal-imposti tal-ajruport, skont kriterji bħal-livell tat-traffiku;

— il-kostijiet tal-investimenti inkrementali, dovuti għall-investimenti magħmula minħabba t-tranżazzjoni;

— il-kostijiet operattivi inkrementali, jiġifieri l-kostijiet operattivi (persunal, akkwisti diversi) li jistgħu jinqalgħu minħabba t-twettiq tat-tranżazzjoni.

(440) F'dak li jirrigwarda l-kostijiet tal-kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-"inċentivi finanzjarji", il-Kummissjoni kkunsidrat l-ammonti previsti fid-diversi kuntratti ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-mekkaniżmi ta' inċentivi finanzjarji previsti fid-diversi kuntratti ta' servizzi tal-ajruport.

(441) Bħal fil-każ tal-previżjonijiet tat-traffiku, il-pagamenti proġettati ta' kummerċjalizzazzjoni 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 itterminat 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.

(442) 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 xi kuntratt jew kuntratti fost dawk soġġetti għall-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(443) Rigward il-kostijiet operattivi inkrementali prevedibbli fil-konklużjoni tad-diversi kuntratti, dawn huma l-aktar kategorija diffiċli, fin-nuqqas ta' pjan tan-negozju għal kull kuntratt. B'mod partikolari, approċċ bħal dak użat għad-dħul mhux mill-avjazzjoni, li għall-perjodu ta' qabel l-2007, kien jikkonsisti fit-tnaqqis tad-dħul għal kull passiġġier mit-total tad-dħul kummerċjali mhux mill-avjazzjoni tal-ajruport, ma jistax jintuża għall-kostijiet operattivi.

(444) Fil-fatt, approċċ bħal dan jikkunsidra l-kostijiet operattivi totali tal-ajruport, imnaqqsa għall-għadd ta' passiġġieri, bħala kostijiet inkrementali. Madankollu, parti kbira mill-kostijiet operattivi ta' ajruport hija fissa, li jfisser li l-kostijiet operattivi totali għal kull passiġġier aktarx li jkunu ferm ogħla mill-kostijiet inkrementali fil-parti l-kbira tal-każijiet.

(445) Biex tistma l-kostijiet operattivi 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.

(446) Madankollu, l-uniċi stimi *ex ante* li fuqhom tista' tibbaża l-Kummissjoni jinsabu fil-pjan tan-negozju ta' VTAN, li fuq il-bażi tiegħu l-istudju ta' VTAN wasal għal total ta' spiża operattiva inkrementali għal kull passiġġier ta' EUR [2-4]. Fin-nuqqas ta' xi ħaġa aħjar, il-Kummissjoni tqis li din iċ-ċifra hija kejl aċċettabbli tal-impatt ta' traffiku addizzjonali fuq il-kostijiet operattivi tal-ajruport. Fil-fatt, din iċ-ċifra ġiet stabbilita mill-pjan tan-negozju ta' VTAN, li għar-raġunijiet diġà spjegati huwa sors ta' data *ex ante* affidabbli, u mill-istudju ta' VTAN. Kif spjegat qabel, l-istudju ta' VTAN jinkludi valutazzjoni eżatta u plawżibbli ta' kemm id-diversi partiti tal-kostijiet operattivi tal-ajruport ivarjaw skont it-traffiku. Għaldaqstant il-Kummissjoni użat din id-data fil-valutazzjoni tagħha tal-kuntratti konklużi ma' Ryanair u AMS.

(447) VTAN ikkonkludiet il-kuntratti bejn l-2007 u l-2010, jiġifieri wara t-twettiq tal-pjan tan-negozju ta' VTAN u, wara perjodu pjuttost limitat li segwa lil dan. L-użu tal-istima msemmija qabel tal-kostijiet operattivi inkrementali għal kull passiġġier huwa għalhekk partikolarment xieraq għal dawn il-kuntratti.

(448) Fin-nuqqas ta' xi ħaġa aħjar, huwa wkoll aċċettabbli għall-kuntratti konklużi mis-CCI, anki jekk il-pjan tan-negozju ta' VTAN twettaq warajhom. Dan japplika b'mod partikolari għall-kuntratti ta' Ottubru 2005, li ġew konklużi ftit xhur biss qabel ma beda jitwettaq il-pjan tan-negozju ta' VTAN. Fil-fatt, il-Kummissjoni tikkunsidra li operatur f'ekonomija tas-suq ma kienx jistma l-kostijiet operattivi inkrementali għal kull passiġġier b'mod differenti f'Ottubru 2005 u f'Settembru 2006, minħabba li huwa improbabbli ħafna li l-istruttura tal-ispejjeż ta' operatur jinbidlu b'mod sinifikanti f'perjodu ta' inqas minn sena.

(449) Rigward il-kuntratti konklużi bejn is-sena 2000 u l-2004, dawn huma aktar distanti fiż-żmien mit-tfassil tal-pjan tan-negozju ta' VTAN. Madankollu, fin-nuqqas ta' alternattiva aħjar, il-Kummissjoni tqis li l-kost operattiv inkrementali ta' EUR [2-4] għal kull passiġġier, aġġustat biex jieħu inkunsiderazzjoni l-inflazzjoni, stmata għal 2 % fis-sena fuq bażi provviżorja, huwa wkoll xieraq għall-analiżi ta' dawn il-kuntratti li saru aktar qabel.

(450) Ta' min jinnota li għal kull kuntratt konkluż mis-CCI, il-kost operattiv inkrementali propost minn Franza (EUR [5-7] għal kull passiġġier), ikkalkolat bħala medja tal-kostijiet operatorji għal kull passiġġier irreġistrat matul il-perjodu bejn l-2003 u l-2006, 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.

(451) B'hekk, għal kull kuntratt, il-kost operattiv inkrementali għal kull passiġġier huwa mmultiplikat bit-traffiku inkrementali previst sabiex jiġi ddeterminat, sena b'sena, il-kost operattiv inkrementali totali marbut mal-kuntratt.

7.1.1.2.5.4.1 Id-diversi kuntratti fid-dettall

(452) Il-Kummissjoni ser tippreżenta hawnhekk ir-riżultati tal-analiżi tagħha tad-diversi kuntratti, imfassla skont il-metodu deskritt hawn fuq. Il-partikolaritajiet ta' kull kuntratt li huma rilevanti għal din l-analiżi wkoll sejrin ikunu ppreżentati.

7.1.1.2.5.4.1.1 Il-kuntratt tal-11 ta' April 2000

(453) Dan il-kuntratt kien jirrigwarda l-operat ta' rotta kuljum lejn Londra permezz ta' Boeing 737-200 b'130 sit. Skont Franza, Ryanair intrabtet bil-fomm mas-CCI għal rata ta' mili ta' 70 %. Il-Kummissjoni tqis li operatur f'ekonomija tas-suq seta' jistenna rata kemmxejn ogħla, waqt li jassumi b'mod raġonevoli li Ryanair setgħet tipprovdi "marġni ta' sigurtà" bejn dan l-impenn bil-fomm u r-rata attwalment mistennija. Madankollu, diment li Ryanair ma kellha l-ebda esperjenza minn qabel tas-servizzi lejn Nîmes, u fejn il-kuntratt ma kien jipprovdi l-ebda attività ta' kummerċjalizzazzjoni simili għal dawk ipprovduti aktar tard minn AMS, il-Kummissjoni tqis li mhux xieraq li tuża l-fattur ta' 85 % li ntgħażel għall-kuntratti konklużi mill-2005. Għaldaqstant hija għażlet fattur ta' 75 %. Il-Kummissjoni tinnota li dan il-fattur huwa simili ħafna għall-fattur irreġistrat bejn is-sena 2000 u l-2002.

(454) Fl-analiżi tagħha l-Kummissjoni inkludiet it-traffiku inkrementali li rriżulta minn din ir-rata ta' 75 %, applikata għal rotta ta' kuljum operata b'ajruplan ta' 130 sit, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż operattivi inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. It-tabella 6 li tidher f'din il-premessa tippreżenta r-riżultati ta' din l-analiżi.

Tabella 6

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-ftehim tal-11 ta' April 2000

Il-kuntratt tas-sena 2000 (Londra) – previżjonijiet tat-traffiku, tad-dħul u tal-ispejjeż inkrementali

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[0-50 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[0-50 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[200-250]	[350-400]	[350-400]	[350-400]	[350-400]	[350-400]	[350-400]	[350-400]	[350-400]	[350-400]	[150-200]
imposta għall-inżul	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
rikavat tal-groundhandling	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul totali	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
kostijiet totali	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**[50 000-100 000]**	**[100 000-150 000]**	**[100 000-150 000]**	**[150 000-200 000]**	**[150 000-200 000]**	**[150 000-200 000]**	**[150 000-200 000]**	**[150 000-200 000]**	**[150 000-200 000]**	**[150 000-200 000]**	**[50 000-100 000]**

(455) It-tabella 6 li tidher fil-premessa preċedenti turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna flussi inkrementali annwali pożittivi kull sena sa tmiem il-kuntratt tal-2000, u għalhekk, redditu inkrementali pożittiv.

(456) Barra minn hekk, fis-sena 2000, Air France kienet għadha topera servizzi regolari mill-ajruport ta' Nîmes. Skont Franza, f'dan iż-żmien is-CCI kienet qiegħda tipprova tiddiversifika l-attività kummerċjali tal-ajruport, u f'dan il-kuntest, bdiet diskussjonijiet ma' diversi kumpaniji low-cost wara li analizzat ukoll l-attivitajiet tal-merkanzija u dawk taċ-charters. Il-Kummissjoni tqis f'dan il-kuntest li l-konklużjoni tal-ftehim tal-11 ta' April 2000 tista' tkun ikkunsidrata bħala parti mill-istrateġija globali tas-CCI biex l-ajruport jagħmel il-qligħ, għall-inqas fit-tul ([133]).

(457) Minn dan li ntqal jirriżulta li l-ftehim tal-11 ta' April 2000 ma tax vantaġġ ekonomiku lil Ryanair, u għaldaqstant mhuwiex għajnuna mill-Istat favur tagħha.

7.1.1.2.5.4.1.2 Skambji ta' korrispondenza bejn l-aħħar tal-2001 u l-bidu tal-2002

(458) Il-ftehim tal-11 ta' April 2000 ġie mibdul permezz ta' skambji ta' korrispondenza bejn is-CCI u Ryanair, li jġibu d-dati tat-28 ta' Novembru 2001, il-11, it-18, il-21 u l-24 ta' Diċembru 2001, it-2, il-5 u l-15 ta' Frar 2002 ("l-iskambji ta' korrispondenza bejn l-aħħar tal-2001 u l-bidu tal-2002").

(459) Jirriżulta minn dawn l-iskambji ta' korrispondenza u mill-ispjegazzjonijiet mogħtija minn Franza dwarhom, li dawn l-iskambji huwa tranżazzjoni li bidlet il-ftehim tal-11 ta' April 2000 billi żiedet il-ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni b'[…] frank (jiġifieri EUR […]) għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport mill-1 ta' Jannar 2002 sa tmiem il-ftehim u billi reġgħet żiedet dawn il-ħlasijiet b'ammont addizzjonali ta' […] frank (jiġifieri EUR […]) għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport għall-perjodu ta' bejn id-29 ta' April sal-31 ta' Ottubru 2002 ("l-istaġun tas-sajf 2002") diment li Ryanair iżżid frekwenza addizzjonali kuljum fuq ir-rotta tagħha lejn Londra matul dan il-perjodu.

(460) Skont Franza, din it-tieni frekwenza addizzjonali tikkorrispondi għal 185 titjira addizzjonali possibbli matul l-istaġun tas-sajf 2002, li abbażi ta' ajruplan li jgħabbi 148 passiġġier u koeffiċjent ta' mili ta' 75 % li jikkorrispondi sew għat-traffiku preċedenti setgħet twassal għal traffiku addizzjonali ta' madwar 41 070 passiġġier. L-ipoteżi ta' fattur ta' tagħbija ta' 75 % tidher raġonevoli għaliex tikkorrispondi għat-traffiku miksub matul il-perjodu preċedenti u għaliex l-iskambji ta' korrispondenza ta' bejn tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002 ma kinux jipprovdu attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni addizzjonali, min-naħa ta' Ryanair jew tas-CCI, li setgħu jżidu t-traffiku b'mod konsiderevoli.

(461) Dan it-traffiku addizzjonali li jikkorrispondi għat-tieni frekwenza tal-istaġun tas-sajf 2002 huwa l-uniku traffiku inkrementali marbut mal-iskambji ta' korrispondenza ta' bejn tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002, peress li dawn ma kinux ippjanati li jibdlu l-frekwenza ta' kuljum speċifikata fil-ftehim tal-11 ta' April 2000 għar-rotta Nîmes-Londra, ħlief għall-istaġun tas-sajf 2002. Għalhekk fl-analiżi tagħha l-Kummissjoni inkludiet it-traffiku inkrementali, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż operattivi inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. F'dak li jirrigwarda d-dħul inkrementali mill-avjazzjoni, hija kkunsidrat ukoll l-imposti tal-ajruport applikabbli fl-2001. Rigward l-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni inkrementali, il-Kummissjoni inkludiet fl-analiżi tagħha ż-żieda ġenerali ta' EUR […] għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport sa tmiem il-ftehim tas-sena 2000, kif ukoll iż-żieda addizzjonali ppjanata għall-istaġun tas-sajf 2002 għall-passiġġieri kollha (u mhux biss dawk tal-frekwenza addizzjonali). It-tabella 7 li tidher f'din il-premessa tippreżenta r-riżultati ta' din l-analiżi.

([133]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 66.

Tabella 7

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-iskambji ta' korrispondenza ta' tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[0-50 000]	—	—	—	—	—	—	—	—
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[150-200]	—	—	—	—	—	—	—	—
imposta għall-inżul	[…]	—	—	—	—	—	—	—	—
imposta għall-passiġġieri	[…]	—	—	—	—	—	—	—	—
rikavat tal-groundhandling	—	—	—	—	—	—	—	—	—
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]	—	—	—	—	—	—	—	—
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]	—	—	—	—	—	—	—	—
dħul totali	**[…]**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]	—	—	—	—	—	—	—	—
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
kostijiet totali	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**	**-[0-50 000]**

(462) Din it-tabella turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna flussi inkrementali annwali negattivi kull sena sa tmiem il-kuntratt tal-2000 kif mibdul mill-iskambji ta' korrispondenza ta' tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002. Għaldaqstant, it-tranżazzjoni ta' skambji ta' korrispondenza ta' tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002 tat vantaġġ ekonomiku lil Ryanair.

7.1.1.2.5.4.1.3 Skambji ta' korrispondenza tal-2004

(463) It-termini tal-ftehim tal-11 ta' April 2000 ġew emendati mill-ġdid, iżda din id-darba għal perjodu aktar limitat, mill-iskambji ta' korrispondenza u posta elettronika tal-10 u s-16 ta' Marzu 2004 ("*l-iskambji ta' korrispondenza tal-2004*").

(464) Jirriżulta minn dawn l-iskambji ta' korrispondenza u mill-ispjegazzjonijiet mogħtija minn Franza dwarhom, li dawn l-iskambji wasslu għal tibdil fil-ftehim tal-11 ta' April 2000 billi żiedu l-ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni b'EUR […] għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport matul il-perjodu ta' bejn id-29 ta' April sal-31 ta' Ottubru 2004 ("l-istaġun tas-sajf 2004") diment li Ryanair iżżid frekwenza addizzjonali kuljum fuq ir-rotta tagħha lejn Londra matul dan il-perjodu.

(465) Skont Franza, din it-tieni frekwenza addizzjonali tikkorrispondi għal 185 titjira addizzjonali possibbli matul l-istaġun tas-sajf 2004, li abbażi ta' ajruplan li jgħabbi 148 passiġġier u koeffiċjent ta' mili ta' 75 % setgħet twassal għal traffiku addizzjonali ta' madwar 41 070 passiġġier. L-ipoteżi ta' fattur ta' tagħbija ta' 75 % proposta minn Franza tidher raġonevoli peress li l-iskambji ta' korrispondenza tal-2004 ma kinux jipprovdu attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni addizzjonali, min-naħa ta' Ryanair jew tas-CCI, li setgħu jżidu t-traffiku b'mod konsiderevoli meta mqabbel mat-traffiku ta' qabel.

(466) Dan it-traffiku addizzjonali li jikkorrispondi għat-tieni frekwenza tal-istaġun tas-sajf 2004 huwa l-uniku traffiku inkrementali marbut mal-iskambji ta' korrispondenza tal-2004. Għalhekk fl-analiżi tagħha l-Kummissjoni inkludiet it-traffiku inkrementali, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż operattivi inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. Rigward l-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni inkrementali, il-Kummissjoni inkludiet fl-analiżi tagħha ż-żieda ta' darba ppjanata għall-istaġun tas-sajf 2004 għall-passiġġieri kollha (u mhux biss dawk tal-frekwenza addizzjonali). It-tabella 8 li tidher f'din il-premessa tippreżenta r-riżultati ta' din l-analiżi.

Tabella 8

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-iskambji ta' korrispondenza tal-2004

	2004
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[0-50 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[150-200]
imposta għall-inżul	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]
rikavat tal-groundhandling	—
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]
dħul totali	**[…]**

	2004
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]
kostijiet totali	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[100 000-150 000]**

(467) Din it-tabella turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna fluss inkrementali negattiv fl-2004. Għaldaqstant, it-tranżazzjoni ta' skambji ta' korrispondenza tal-2004 tat vantaġġ ekonomiku lil Ryanair.

7.1.1.2.5.4.1.4 Il-kuntratti tal-2005

(468) Permezz tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tal-10 ta' Ottubru 2005 u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ffirmat fl-istess jum ("il-kuntratti tal-2005"), Ryanair intrabtet li topera:

— rotta lejn Londra b'rata ta' frekwenza kuljum, li magħha kellha tiżdied frekwenza kuljum matul l-istaġun tas-sajf 2005, għal sitt xhur;

— rotta lejn Liverpool b'rata ta' erba' frekwenzi fil-ġimgħa;

— mill-aħħar ta' Marzu 2006, rotta oħra, li l-ftuħ tagħha kellu jitħabbar qabel tmiem is-sena 2005, li kienet tirrappreżenta mill-inqas [0-50 000] passiġġier fis-sena;

— mill-aħħar ta' April 2006, rotta oħra, li l-ftuħ tagħha kellu jitħabbar qabel tmiem is-sena 2005, li kienet tirrappreżenta mill-inqas [0-50 000] passiġġier fis-sena;

(469) Dawn il-kuntratti ħadu post il-ftehim tal-11 ta' April 2000, li b'hekk ġie mitmum qabel it-terminu inizjali tiegħu u ħolqu kundizzjonijiet kuntrattwali totalment differenti. Il-preambolu tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport tal-2005 jindika li Ryanair, wara li wettqet "*operazzjoni sperimentali prudenti*" ([134]) ta' rotta kuljum lejn Londra, qiegħda tippjana li tistabbilixxi attività permanenti f'Nîmes u li żżid l-għadd ta' rotot li jitilqu minn dan l-ajruport "*diment li l-kundizzjonijiet tekniċi u finanzjarji proposti mis-[CCI] jkunu aċċettabbli, **b'mod li jagħmlu l-operat tar-rotot vijabbli***" ([135]). (tipa grassa miżjuda).

(470) Dan il-passaġġ jissuġġerixxi li kieku s-CCI ma kinitx aċċettat it-termini tal-kuntratti tal-2005, Ryanair kienet theddidha li twaqqaf l-attivitajiet kollha tagħha mill-ajruport ta' Nîmes, għar-raġuni li l-operat tar-rotta lejn Londra ma kienx ekonomikament vijabbli. Operatur prudenti f'ekonomija tas-suq kien bla dubju jieħu din it-theddida bis-serjetà, aktar u aktar meta l-ftehim ta' April 2000 ma kienx jinkludi impenn ċar u irrevokabbli min-naħa ta' Ryanair li topera r-rotta lejn Londra għall-għaxar snin previsti mill-ftehim. B'hekk, operatur prudenti f'ekonomija tas-suq li jaġixxi minflok is-CCI kien jistma li jekk ma jikkonkludix il-kuntratti inkwistjoni, Ryanair twaqqaf l-attivitajiet kollha tagħha mill-ajruport ta' Nîmes.

([134]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 92.
([135]) Traduzzjoni mhux uffiċjali mit-test oriġinali bl-Ingliż: ("*provided that both technical and financial conditions proposed by FNI were acceptable, so as to make the operation of the routes viable.*"). FNI huwa l-kodiċi tal-IATA li jindika lill-ajruport ta' Nîmes.

(471) Għalhekk it-traffiku inkrementali marbut mal-kuntratti tal-2005 jikkorrispondi għat-traffiku mistenni fuq ir-rotot u l-frekwenzi kollha msemmija f'dawn il-kuntratti. Għal kull rotta u għar-raġuni żviluppati hawn fuq, b'mod partikolari fid-dawl tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni offruti minn Ryanair, intgħażel fattur ta' tagħbija ta' 85 %. Peress li l-frekwenzi tat-tielet u r-raba' rotta ma kinux magħrufa meta ġew konklużi l-kuntratti, il-Kummissjoni stabbilixxiethom pro rata tan-numri minimi ta' passiġġieri li Ryanair intrabtet għalihom fil-kuntratti tal-2005 ([136]), biex terġa' tfassal is-suppożizzjonijiet li fuqhom kien jibbaża operatur prudenti f'ekonomija tas-suq.

(472) Għalhekk fl-analiżi tagħha l-Kummissjoni inkludiet dan it-traffiku inkrementali, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. Inkludiet ukoll il-kost tal-"inċentivi" finanzjarji previsti fl-Artikolu 8 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tal-10 ta' Ottubru 2005, jiġifieri ħlas mingħand is-CCI lil Ryanair li jikkorrispondi għal EUR […] għal kull passiġġier li jitlaq u EUR […] għal kull rotazzjoni.

Tabella 9

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-kuntratti tal-10 ta' Ottubru 2005

	2005	2006	2007	2008	2009
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[200 000-250 000]	[250 000-300 000]	[250 000-300 000]	[300 000-350 000]	[300 000-350 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[750-800]	[800-850]	[850-900]	[900-950]	[900-950]
imposta għall-inżul	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
rikavat tal-groundhandling	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul totali	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
l-inċentivi finanzjarji	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
kostijiet totali	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[150 000-200 000]**	**–[250 000-300 000]**	**–[200 000-250 000]**	**–[100 000-150 000]**	**–[50 000-100 000]**

([136]) Fil-każ tar-raba' rotta, l-għadd minimu ta' passiġġieri speċifikat fil-kuntratt ([0-50 000] passiġġier li jitlaq mill-ajruport) huwa l-istess bħal dak previst għar-rotta lejn Liverpool. Għaldaqstant għar-raba' rotta ntgħażlet frekwenza identika għal dik tar-rotta lejn Liverpool (erba' frekwenzi fil-ġimgħa). F'dak li jirrigwarda t-tielet rotta, li għaliha kien speċifikat fil-kuntratt minimu ta' [0-50 000] passiġġier li jitilqu mill-ajruport, l-istess raġunament iwassal biex tintuża l-ipoteżi ta' tliet frekwenzi fil-ġimgħa.

(473) Din it-tabella turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna flussi inkrementali annwali negattivi kull sena sa tmiem il-kuntratti tal-2005. Għaldaqstant, it-tranżazzjoni ta' kuntratti tal-2005 tat vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.5 Il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Jannar 2006

(474) Jirriżulta minn dak li hemm miktub fil-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Jannar 2006 u mill-ispjegazzjonijiet ta' Franza li din il-klawżola addizzjonali sempliċiment ikkonfermat l-issoktar tal-kuntratti tal-2005 (li ma kellhomx jiskadu qabel l-aħħar tal-2009) sakemm is-CCI tieqaf topera l-ajruport ta' Nîmes. Għaldaqstant din il-klawżola addizzjoni ma tatx vantaġġ ieħor lil Ryanair/AMS minbarra dak mogħti bil-kuntratti tal-2005. Għaldaqstant il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Jannar 2006 mhijiex għajnuna mill-Istat.

7.1.1.2.5.4.1.6 Il-klawżola addizzjonali tas-17 ta' Ottubru 2006

(475) Jirriżulta minn dak li hemm miktub fil-klawżola addizzjonali tas-17 ta' Ottubru 2006 u mill-ispjegazzjonijiet ta' Franza li din il-klawżola addizzjonali naqqset il-volum ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni pprovduti għas-sena 2006 minħabba li s-CCI ma setgħetx tipprovdi l-mezzi ta' kummerċjalizzazzjoni li kellhom jidhru fuq is-sit ta' Ryanair, u minħabba li l-provvista ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ġiet sospiża għal kważi sitt xhur sħaħ. Din is-sitwazzjoni hija dovuta għall-fatt li s-CCI ma setgħetx tipprovdi t-testi li kellhom jidhru fuq is-sit ta' Ryanair. Għalhekk dawn is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni damu ma bdew u ngħataw matul it-tieni nofs tal-2006 biex b'hekk tnaqqas l-ammont ta' servizzi għas-sena 2006.

(476) Minħabba li d-dewmien inkwistjoni kien attribbwibbli għas-CCI u din madankollu kisbet mingħand AMS tnaqqis fil-ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni mill-kuntratt ta' bejniethom tal-2005, f'din l-okkażjoni s-CCI ġabet ruħha bħala operatur prudenti f'ekonomija tas-suq. Għaldaqstant il-klawżola addizzjonali tas-17 ta' Ottubru 2006 ma tatx vantaġġ ekonomiku lil Ryanair u għalhekk mhijiex għajnuna mill-Istat.

7.1.1.2.5.4.1.7 Il-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007

(477) Il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tat-2 ta' Jannar 2007 u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ffirmat fl-istess jum ("il-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007"), huma l-ewwel li VTAN ikkonkludiet ma' Ryanair u AMS. Kieku ma sarux dawn il-kuntratti, Ryanair kienet tkun libera li twaqqaf kull attività li kellha f'Nîmes. Għalhekk it-traffiku inkrementali marbut mal-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007 jikkorrispondi għat-traffiku mistenni fuq ir-rotot u l-frekwenzi kollha msemmija f'dawn il-kuntratti, jiġifieri, għall-perjodu bejn it-2 ta' Jannar u l-31 ta' Ottubru 2007:

— rotta lejn Londra b'rata ta' frekwenza kuljum;

— rotta lejn Liverpool b'rata ta' erba' frekwenzi fil-ġimgħa;

— rotta lejn Charleroi b'rata ta' erba' frekwenzi fil-ġimgħa;

— rotta lejn East Midlands b'rata ta' tliet frekwenzi fil-ġimgħa;

(478) Meta użat fattur ta' tagħbija ta' 85 %, għar-raġunijiet imsemmija qabel, il-Kummissjoni inkludiet dan it-traffiku inkrementali fl-analiżi tagħha, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. Hija inkludiet ukoll il-kost tal-"inċentivi" finanzjarji previsti fl-Artikolu 8 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tat-2 ta' Jannar 2007, jiġifieri ħlas mingħand VTAN lil Ryanair għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport li jiżdied gradwalment man-numru ta' passiġġieri.

Tabella 10

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007

	2007
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[250 000-300 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[750-800]
imposta għall-inżul	[…]

	2007
imposta għall-passiġġieri	[…]
rikavat tal-groundhandling	[…]
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]
dħul totali	**[…]**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]
l-inċentivi finanzjarji	[…]
kostijiet totali	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[700 000-750 000]**

(479) It-tabella 10 li tidher fil-premessa preċedenti turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna fluss inkrementali negattiv ta' EUR […] matul il-perjodu ta' bejn it-2 ta' Jannar u l-31 ta' Ottubru 2007. Għaldaqstant, it-tranżazzjoni ta' kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007 tat vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.8 Il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007

(480) Il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-2 ta' Jannar 2007 ("il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007") tipprovdi l-ħlas ta' kontribuzzjoni addizzjonali għall-kummerċjalizzazzjoni mingħand VTAN lil AMS li tammonta għal EUR […] għall-perjodu ta' bejn l-1 ta' Settembru 2007 u t-28 ta' Frar 2008. Skont Franza, *"Din il-klawżola addizzjonali kienet tikkondizzjona ż-żamma tar-rotta Ryanair lejn Charleroi għall-istaġun tax-xitwa 2007-2008. Kien partikolarment importanti għal VTAN li żżomm din ir-rotta peress li (i) Ryanair kienet l-operatur/klijent ewlieni tagħha u (ii) il-konċessjoni tal-ajruport ta' Nîmes kienet l-ewwel waħda li ngħatat lill-grupp Veolia. L-ammont tal-kontribuzzjoni addizzjonali ta' EUR […] kien 'impost' minn Ryanair fuq VTAN, li minħabba l-pożizzjoni tagħha ta' parteċipant ġdid fis-suq ma kinitx f'qagħda b'saħħitha li tinnegozja biex tnaqqas din il-kontribuzzjoni."*

(481) Jirriżulta minn dawn l-ispjegazzjonijiet li operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport ta' Nîmes kien jistenna li, jekk ma jikkonkludix din il-klawżola addizzjonali, Ryanair twaqqaf l-erba' frekwenzi tagħha ta' kull ġimgħa lejn Charleroi matul l-istaġun tax-xitwa 2007-2008. Din l-ipoteżi kienet tkun aktar plawżibbli minħabba li l-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007 kienu waslu biex jiskadu fil-31 ta' Ottubru 2007 u għalhekk ma kien hemm ebda garanzija għal VTAN li Ryanair kienet ser tkompli topera r-rotta tagħha lejn Charleroi wara din id-data.

(482) It-traffiku inkrementali marbut mal-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007 jikkorrispondi għalhekk għal dawn l-erba' frekwenzi fil-ġimgħa matul il-perjodu inkwistjoni, li kienu "jintilfu" f'sitwazzjoni kontrofattwali. Meta użat fattur ta' tagħbija ta' 85 %, għar-raġunijiet imsemmija qabel, il-Kummissjoni inkludiet dan it-traffiku inkrementali fl-analiżi tagħha, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. Hija inkludiet ukoll il-kost tal-"inċentivi" finanzjarji previsti fl-Artikolu 8 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tat-2 ta' Jannar 2007, jiġifieri ħlas mingħand VTAN lil Ryanair għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport li jiżdied gradwalment man-numru ta' passiġġieri.

Tabella 11

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007

	l-istaġun tax-xitwa 2007-2008
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[0-50 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[100-150]
imposta għall-inżul	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]
rikavat tal-groundhandling	[…]
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]
dħul totali	**[…]**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]
l-inċentivi finanzjarji	[…]
kostijiet totali	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[150 000-200 000]**

(483) It-tabella 11 li tidher fil-premessa preċedenti turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna fluss inkrementali negattiv ta' EUR -[150 000-200 000] matul l-istaġun tax-xitwa 2007-2008. Għaldaqstant, il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007 tat vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.9 Il-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007

(484) Il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ffirmati għal sena fl-1 ta' Novembru 2007 ("il-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007"), segwew il-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007, li kienu skadew. Kieku ma sarux dawn il-kuntratti, Ryanair setgħet waqqfet kull attività li kellha f'Nîmes. Għalhekk it-traffiku inkrementali marbut ma' dawn il-kuntratti jikkorrispondi għar-rotot u l-frekwenzi kollha msemmija f'dawn il-kuntratti, jiġifieri:

— rotta lejn Londra b'rata ta' frekwenza kuljum matul l-istaġun tas-sajf u erba' frekwenzi fil-ġimgħa matul l-istaġun tax-xitwa;

— rotta lejn Liverpool b'rata ta' erba' frekwenzi fil-ġimgħa matul l-istaġun tas-sajf u żewġ frekwenzi fil-ġimgħa matul l-istaġun tax-xitwa;

— rotta lejn Charleroi b'rata ta' erba' frekwenzi fil-ġimgħa tul is-sena kollha ([137]);

— rotta lejn East Midlands b'rata ta' żewġ frekwenzi fil-ġimgħa matul l-istaġun tas-sajf;

(485) Meta użat fattur ta' tagħbija ta' 85 %, għar-raġunijiet imsemmija qabel, il-Kummissjoni inkludiet dan it-traffiku inkrementali fl-analiżi tagħha, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. Hija inkludiet ukoll il-kost tal-"inċentivi" finanzjarji msemmija qabel previsti fl-Artikolu 8 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tal-1 ta' Novembru 2007, jiġifieri ħlas mingħand VTAN lil Ryanair għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport li jiżdied gradwalment man-numru ta' passiġġieri.

Tabella 12

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007

	xitwa 2007-2008	sajf 2005
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[50 000-100 000]	[100 000-150 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[250-300]	[400-450]
imposta għall-inżul	[…]	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]	[…]
rikavat tal-groundhandling	[…]	[…]
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]	[…]
dħul totali	**[…]**	**[…]**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]	[…]
l-inċentivi finanzjarji	[…]	[…]
kostijiet totali	**[…]**	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[700 000-750 000]**	**–[800 000-850 000]**

([137]) F'dak li jirrigwarda r-rotta ta' Charleroi, ta' min jinnota li għalkemm fil-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007, VTAN qablet li tħallas EUR […] għal reklami addizzjonali bħala korrispettiv biex din ir-rotta tkompli taħdem matul l-istaġun tax-xitwa 2007-2008, jidher mill-elementi tal-fajl li Ryanair ma ħaditx impenn formali ma' VTAN biex tkompli topera din ir-rotta f'Awwissu 2007. B'hekk, f'Novembru 2007, Ryanair kienet libera li twaqqaf din l-attività.

(486) It-tabella 12 li tidher fil-premessa preċedenti turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna flussi inkrementali negattivi. Għaldaqstant, il-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007 taw vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.10 Il-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008

(487) Il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, iffirmati għal sena fis-27 ta' Awwissu 2008 u li japplikaw mill-1 ta' Novembru 2008 ("il-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008"), segwew il-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007, li kienu skadew. Kieku ma sarux dawn il-kuntratti, Ryanair setgħet waqqfet kull attività li kellha f'Nîmes. Għalhekk it-traffiku inkrementali marbut ma' dawn il-kuntratti jikkorrispondi għar-rotot u l-frekwenzi kollha msemmija f'dawn il-kuntratti, jiġifieri:

— rotta lejn Londra b'rata ta' frekwenza kuljum matul l-istaġun tas-sajf u erba' frekwenzi fil-ġimgħa matul l-istaġun tax-xitwa;

— rotta lejn Charleroi b'rata ta' erba' frekwenzi fil-ġimgħa tul is-sena kollha;

(488) Meta użat fattur ta' tagħbija ta' 85 %, għar-raġunijiet imsemmija qabel, il-Kummissjoni inkludiet dan it-traffiku inkrementali fl-analiżi tagħha, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. Hija inkludiet ukoll il-kost tal-"inċentivi" finanzjarji previsti fl-Artikolu 8 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tas-27 ta' Awwissu 2008, jiġifieri ħlas mingħand VTAN lil Ryanair għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport li jiżdied gradwalment man-numru ta' passiġġieri.

Tabella 13

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008

	xitwa 2008-2009	sajf 2009
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[200-250]	[250-300]
imposta għall-inżul	[…]	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]	[…]
rikavat tal-groundhandling	[…]	[…]
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]	[…]
dħul totali	**[…]**	**[…]**

	xitwa 2008-2009	sajf 2009
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]	[…]
l-inċentivi finanzjarji	[…]	[…]
kostijiet totali	**[…]**	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[450 000-500 000]**	**–[500 000-550 000]**

(489) It-tabella 13 li tidher fil-premessa preċedenti turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna flussi inkrementali negattivi. Għaldaqstant, il-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008 taw vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.11 Il-kuntratti tal-25 ta' Awwissu 2009

(490) Fil-25 ta' Awwissu 2009, VTAN ikkonkludiet żewġ kuntratti ma' Ryanair u ma' AMS ("il-kuntratti tal-25 ta' Awwissu 2009"), fil-forma ta' klawżoli addizzjonali li jestendu l-applikazzjoni tal-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008, li kienu jiskadu fl-1 ta' Novembru 2009, sal-31 ta' Diċembru 2011. Kieku ma sarux il-kuntratti tal-25 ta' Awwissu 2009, Ryanair setgħet waqqfet kull attività li kellha f'Nîmes. Għalhekk it-traffiku inkrementali marbut ma' dawn il-kuntratti jikkorrispondi għar-rotot u l-frekwenzi kollha msemmija fil-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008.

(491) Meta użat fattur ta' tagħbija ta' 85 %, għar-raġunijiet imsemmija qabel, il-Kummissjoni inkludiet dan it-traffiku inkrementali fl-analiżi tagħha, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq. Hija inkludiet ukoll il-kost tal-"inċentivi" finanzjarji msemmija previsti fl-Artikolu 8 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tas-27 ta' Awwissu 2008.

Tabella 14

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-kuntratti tal-25 ta' Awwissu 2009

	xitwa 2009-2010	sajf 2010	xitwa 2010-2011	sajf 2011	xitwa 2011-2012 (sal-31.12.11)
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[50 000-100 000]	[0-50 000]
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena	[200-250]	[250-300]	[200-250]	[250-300]	[50-100]
imposta għall-inżul	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
rikavat tal-groundhandling	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
dħul totali	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

	xitwa 2009-2010	sajf 2010	xitwa 2010-2011	sajf 2011	xitwa 2011-2012 (sal-31.12.11)
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
l-inċentivi finanzjarji	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
kostijiet totali	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[450 000-500 000]**	**–[500 000-550 000]**	**–[450 000-500 000]**	**–[450 000-500 000]**	**–[150 000-200 000]**

(492) It-tabella 14 li tidher fil-premessa preċedenti turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna flussi inkrementali negattivi. Għaldaqstant, il-kuntratti tal-25 ta' Awwissu 2009 taw vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.12 Il-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010

(493) Il-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010 għal kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008 ("il-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010") kienet tikkonsisti f'żieda f'darba ta' EUR [20 000-50 000] fi ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni mingħand VTAN skont it-termini tal-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008, estiż bil-klawżola addizzjonali tal-25 ta' Awwissu 2009. Din iż-żieda ma kinitx xi kundizzjoni għal xi impenn ta' Ryanair li tiftaħ xi rotot ġodda, iżżid xi frekwenzi jew li ma tagħlaqx xi rotot jew tnaqqas xi frekwenzi.

(494) Skont Franza, *"il-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010 tirrigwarda emendi ta' darba (ħlas supplimentari għal servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ta' darba) u ta' ammont żgħir ħafna li ma jaslux biex jibdlu r-rotot u l-frekwenzi previsti fil-kuntratt inizjali (il-kuntratt tas-27 ta' Awwissu 2008) jew it-traffiku mistenni (…). L-iffirmar tagħha jagħmel parti miż-żamma ta' relazzjonijiet kummerċjali tajbin bejn l-operatur tal-ajruport u Ryanair, li kienu għadhom importanti ħafna għal VTAN peress li (i) Ryanair kienet l-operatur/klijent ewlieni tagħha u (ii) il-konċessjoni tal-ajruport ta' Nîmes kienet l-ewwel waħda li ngħatat lill-grupp Veolia. B'hekk il-klawżola addizzjonali tista' titqies bħala ġest kummerċjali li ma jaqlibx ta' taħt fuq l-ekonomija ġenerali tal-konċessjoni."*

(495) Is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ta' darba previsti f'din il-klawżola addizzjonali ma kinux tali li jżidu t-traffiku fuq ir-rotot ikkonċernati. Franza lanqas biss ressqet dan l-argument, iżda sempliċiment iddeskriviet din il-klawżola addizzjonali bħala "*ġest kummerċjali*" min-naħa ta' VTAN. Għalhekk, iż-żieda tal-ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni kienet tirrappreżenta kost inkrementali nett għal VTAN, mingħajr ma setgħet tistenna ebda dħul inkrementali bħala korrispettiv. Għaldaqstant jirrappreżenta fluss inkrementali nett negattiv ta' EUR [- 50 000-0] għas-sena 2010. B'hekk, il-klawżola addizjzonali tat-18 ta' Awwissu 2010 tat vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

Tabella 15

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010

	2010	2011
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu		
numru ta' rotazzjonijiet fis-sena		
imposta għall-inżul		
imposta għall-passiġġieri		
rikavat tal-groundhandling		
dħul totali mill-avjazzjoni		
dħul mhux mill-avjazzjoni		
introjtu finanzjarju ieħor		
dħul totali	**—**	**—**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)		
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[0-50 000]	
l-inċentivi finanzjarji		
kostijiet totali	**[0-50 000]**	**—**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[0-50 000]**	—

7.1.1.2.5.4.1.13 Il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010

(496) Il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010 għal kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008 ("il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010") kienet tikkonsisti f'żieda f'darba ta' EUR 50 000 fi ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni mingħand VTAN skont it-termini tal-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008, estiż bil-klawżola addizzjonali tal-25 ta' Awwissu 2009. Minn dak li hemm miktub fil-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010, mill-iskambji ta' posta elettronika bejn Ryanair u VTAN li wasslu għal din il-klawżola, kif ukoll mill-ispjegazzjonijiet mogħtija minn Franza, jirriżulta li Ryanair kienet ikkondizzjonat l-operat ta' tliet frekwenzi fil-ġimgħa minflok tnejn fuq ir-rotta Nîmes-Liverpool matul l-istaġun tas-sajf 2011 bil-ħlas addizzjonali għall-kummerċjalizzazzjoni ta' EUR [35 000-65 000]. Ittra elettronika ta' rappreżentant ta' Ryanair lil rappreżentant ta' VTAN bid-data tad-29 ta' Novembru 2010 tindika b'mod partikolari: "*Iva, il- […] frekwenza ser tkun disponibbli għal […], u bi skambju intom ser tagħtuna l-[…].*" ([138]).

(497) It-traffiku inkrementali marbut mal-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010 jikkorrispondi għalhekk għal frekwenza waħda fil-ġimgħa biss. Meta użat fattur ta' tagħbija ta' 85 %, għar-raġunijiet imsemmija qabel, il-Kummissjoni inkludiet dan it-traffiku inkrementali fl-analiżi tagħha, kif ukoll id-dħul inkrementali u l-ispejjeż inkrementali assoċjati magħhom, skont il-prinċipji ppreżentati hawn fuq.

([138]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 92.

Tabella 16

Bilanċ tar-rikostruzzjoni tal-analiżi tar-redditu *ex ante* tal-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010

	sajf 2011
għadd ta' passiġġieri totali li waslu u telqu	[0-50 000]
għadd ta' rotazzjonijiet	[0-50]
imposta għall-inżul	[…]
imposta għall-passiġġieri	[…]
rikavat tal-groundhandling	[…]
dħul totali mill-avjazzjoni	[…]
dħul mhux mill-avjazzjoni	[…]
dħul totali	**[…]**
kostijiet operattivi (persunal, akkwisti varji…)	[…]
kostijiet ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]
kostijiet totali	**[…]**
flussi inkrementali (dħul nieqes il-kostijiet)	**–[0-50 000]**

(498) It-tabella 16 li tidher fil-premessa preċedenti turi li operatur f'ekonomija tas-suq kien jistenna fluss inkrementali negattiv ta' EUR -[0-50 000]. Għaldaqstant, il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010 tat vantaġġ ekonomiku lil Ryanair/AMS.

7.1.1.3 ***Id-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri***

(499) 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 li huwa affettwat minn dik l-għajnuna. Skont ġurisprudenza stabbilita [139], 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.

(500) Minn meta daħal fis-seħħ it-tielet komponent tal-liberalizzazzjoni tat-trasport bl-ajru fl-1 ta' Jannar 1993 [140], 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

(139) Is-sentenza fil-Każ T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Reġjun Fjamming)* v*Il-Kummissjoni tal-Komunitajiet Ewropej*, Ġabra 1998, p. II-717.
(140) Ir-Regolamenti tal-Kunsill (KEE) Nru 2407/92 (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 1), (KEE) Nru 2408/92 (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 8) u (KEE) Nru 2409/92 (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 15).

(501) Il-vantaġġi riċevuti minn Ryanair/AMS permezz tad-diversi kuntratti u emendi koperti minn din l-analiżi, u li għalihom ġiet stabbilita aktar 'il fuq l-eżistenza ta' dawn il-vantaġġi, saħħew għalhekk il-pożizzjoni tagħhom meta mqabbla mat-trasportaturi l-oħrajn tal-ajru tal-Komunità, li effettivament jew potenzjalment jikkompetu ma' Ryanair fuq ir-rotot fejn hija preżenti. B'hekk, huma ħolqu distorsjoni jew heddew li joħolqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u affettwaw il-kummerċ fi ħdan il-Komunità.

7.1.1.4 ***Konklużjoni dwar il-preżenza ta' għajnuna mill-Istat favur Ryanair/AMS***

(502) Il-kuntratti li ġejjin jissodisfaw il-kundizzjonijiet kumulattivi msemmija fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE u huma għajnuna mill-Istat favur Ryanair/AMS:

— l-ittri ta' tmiem l-2001 sal-bidu tal-2002 u ta' Marzu 2004 li bidlu b'mod sostanzjali l-kontenut tal-kuntratt konkluż ma' Ryanair mis-CCI fil-11 ta' April 2000;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-10 ta' Ottubru 2005 konklużi mis-CCI ma' Ryanair/AMS;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-2 ta' Jannar 2007 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-2 ta' Jannar 2007;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-1 ta' Novembru 2007 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-klawżoli addizzjonali emendatorji għall-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008 li jġibu d-dati tal-25 ta' Awwissu 2009, tat-18 ta' Awwissu 2010 u tat-30 ta' Novembru 2010.

(503) Il-kuntratti l-oħrajn li ġew investigati mhumiex għajnuna mill-Istat.

7.1.2 IN-NATURA ILLEGALI TAL-GĦAJNUNA

(504) Peress li l-għajnuna msemmija hawn fuq ġiet implimentata mingħajr l-awtorizzazzjoni tal-Kummissjoni, din hija għajnuna illegali.

7.1.3 KOMPATIBBILTÀ MAS-SUQ INTERN

(505) L-għajnuna inkwistjoni tikkostitwixxi għajnuna operatorja. Madankollu, tali għajnuna ma tistax tkun iddikjarata kompatibbli ħlief f'ċirkostanzi eċċezzjonali u debitament ġustifikati.

(506) Barra minn hekk, jirriżulta mill-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja ([141]), li Franza kellha tkun dik li tindika fuq liema bażi legali l-għajnuna inkwistjoni setgħet tiġi kkunsidrata bħala kompatibbli mas-suq intern, u li turi li l-kundizzjonijiet għal tali kompatibbiltà kienu ġew issodisfati. 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 għall-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.

(507) 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.

([141]) Ara s-sentenza fil-Każ C-364/90, *L-Italja* v *Il-Kummissjoni*, Ġabra 1993, p. I-02097, il-punt 20.

(508) 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 mhabbra 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*" ([142]).

(509) 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*" ([143]).

(510) Il-Kummissjoni tfakkar li l-għajnuna inkwistjoni ngħatat parzjalment sabiex 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 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.

7.1.3.1 ***Miżuri preċedenti għad-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005***

(511) Uħud mill-miżuri inkwistjoni ngħataw qabel il-pubblikazzjoni tal-Linji Gwida tal-2005, fid-9 ta' Diċembru 2005 ([144]). 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 173 tal-Linji Gwida l-ġodda jirreferu għar-regoli applikabbli fiż-żmien meta ngħatat l-għajnuna.

(512) Qabel l-adozzjoni tal-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni kienet adottat il-Linji Gwida tal-1994 ([145]). 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 mal-fenomenu tal-konġestjoni progressiva ta' ċerti ajruporti kbar Ewropej u l-iżvilupp tal-attività tal-operaturi bi prezz baxx li, fl-1994, kienu għadhom ma jeżistux. Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li lanqas il-Linji Gwida tal-1994 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.

(513) 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.

(514) B'hekk fid-deċiżjoni ta' Ġunju 1999 dwar l-ajruport ta' Manchester ([146]), 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.

([142]) Il-Linji Gwida ġodda, paragrafu 174.
([143]) Il-paragrafu 85 tal-Linji Gwida tal-2005.
([144]) Ara t-taqsima 3.2.2.1.
([145]) 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).
([146]) Id-deċiżjoni fil-Każ NN 109/98, *Ir-Renju Unit, Manchester Airport*.

(515) Imbagħad, fid-deċiżjoni ta' Frar 2004 dwar l-ajruport ta' Charleroi ([147]), il-Kummissjoni kienet spjegat li "*L-għajnuna operattiva maħsuba biex tgħin fit-tnedija ta' linji ġodda tal-ajru jew fit-tisħiħ ta' ċerti frekwenzi tista' tkun għodda meħtieġa għall-iżvilupp ta' ajruporti żgħar reġjonali. Din tista' effettivament tikkonvinċi lill-impriżi interessati 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*" ([148]). Imbagħad il-Kummissjoni kienet identifikat ċerti kundizzjonijiet li għandhom ikunu ssodisfati biex tkun tista' tiddikjara kompatibbli din l-għajnuna għall-operat, jiġifieri, fost l-oħrajn:

— l-għajnuna trid tikkontribwixxi għall-għan ta' interess komunitarju li jiġi żviluppat ajruport reġjonali permezz ta' żieda netta tat-traffiku fuq rotot ġodda ([149]);

— l-għajnuna trid tkun meħtieġa fis-sens li ma tkunx tinkludi rotta diġà operata mill-istess kumpanija, kumpanija oħra jew rotta simili ([150]);

— 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 ([151]);

— l-għajnuna trid tkun proporzjonata, jiġifieri l-ammont irid ikun marbut mal-iżvilupp nett tat-traffiku ([152]);

— l-għajnuna trid tkun ingħatat b'mod trasparenti u nondiskriminatorju u ma tridx tkun ikkombinata ma' tipi oħrajn ta' għajnuna.

(516) 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 ([153]), li hija limitata fiż-żmien u li r-rotta li għaliha ngħatat l-għajnuna tista' ssir profittabbli ([154]), 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 ([155]).

(517) Barra minn hekk, fil-punt 301 tad-deċiżjoni tal-ftuħ il-Kummissjoni kienet indikat li kienet ser tipproponi li teżamina l-kompatibilità ta' din l-għajnuna fid-dawl tal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE u la ebda parti terza interessata u lanqas Franza ma oġġezzjonaw għal dan l-approċċ.

(518) B'konklużjoni, il-Kummissjoni tqis li, f'dan il-każ, jeħtieġ li teżamina l-kompatibbiltà tal-miżuri li ġejjin fid-dawl tal-prinċipji ġenerali msemmija hawn fuq:

— l-iskambju ta' ittri ta' tmiem l-2001 sal-bidu tal-2002 u ta' Marzu 2004 li bidlu b'mod sostanzjali l-kontenut tal-kuntratt konkluż ma' Ryanair mis-CCI fil-11 ta' April 2000;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-10 ta' Ottubru 2005 konklużi mis-CCI ma' Ryanair/AMS ([156]).

([147]) Id-Deċiżjoni 2004/393/KE. 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.
([148]) Id-deċiżjoni Charleroi, il-paragrafu 279.
([149]) Ara l-premessi 283-297.
([150]) Ara l-premessi 288-309.
([151]) Ara l-premessi 311-317.
([152]) Ara l-premessi 318-325.
([153]) Ara l-paragrafi 71-75, u l-paragrafi 79(b) u (c) tal-Linji Gwida tal-2005, u l-paragrafi 139, 140, 141, 151 tal-Linji Gwida l-ġodda.
([154]) Ara l-paragrafi 79 (b), (d) u (i) tal-Linji Gwida tal-2005, u l-paragrafu 147 tal-Linji Gwida l-ġodda.
([155]) Ara l-paragrafi 79 (g), (h) u 80 tal-Linji Gwida tal-2005, u l-paragrafi 150, 152 u 153 tal-Linji Gwida l-ġodda.
([156]) Dawn il-kuntratti jipprovdu applikazzjoni retroattiva mill-1 ta' Jannar 2005.

(519) Il-Kummissjoni sejra għalhekk tivvaluta l-kompatibilità ta' dawn il-miżuri fid-dawl tal-kriterji msemmijin hawn fuq.

(520) *Kontribut għall-iżvilupp ta' ajruport ta' daqs żgħir permezz ta' żieda netta tat-traffiku fuq rotot ġodda:* kif intqal qabel, l-iskambji ta' ittri ta' tmiem l-2001 sal-bidu tal-2002 minn naħa u l-iskambji ta' ittri tal-2004 min-naħa l-oħra huma marbutin mal-operat ta' darba ta' frekwenza addizzjonali lejn Londra għal staġun wieħed tas-sajf. Għaldaqstant ħolqu żieda fit-traffiku li jitlaq mill-ajruport ta' Nîmes.

(521) Il-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi rispettivament ma' Ryanair u ma' AMS fl-10 ta' Ottubru 2005, u li daħlu fis-seħħ mill-1 ta' Jannar 2005, min-naħa tagħhom huma marbutin mal-ftuħ ta' tliet rotot ġodda, iżda wkoll maż-żamma tar-rotta eżistenti lejn Londra. Għaldaqstant dawn il-kuntratti kkontribwew għal żieda netta fit-traffiku li jitlaq mill-ajruport ta' Nîmes, u fl-istess waqt kellhom l-għan li jikkontribwixxu għaż-żamma tar-rotta eżistenti lejn Londra.

(522) Il-miżuri ma jirrigwardawx rotta diġà operata mill-istess kumpanija jew minn kumpanija oħra jew rotta simili: l-iskambji ta' ittri ta' tmiem l-2001 sal-bidu tal-2002 u l-iskambji ta' ittri tal-2004 kienu jirrigwardaw rotta diġà operata, jiġifieri Londra-Nîmes. Madankollu, kellhom l-għan li għal żmien qasir, jippermettu l-ftuħ ta' frekwenza oħra fuq din l-istess rotta. Min-naħa tagħhom il-kuntratti tal-2005, ma kinux jirrigwardaw biss il-ftuħ ta' rotot ġodda, iżda wkoll iż-żamma tar-rotta lejn Londra li kienet teżisti diġà. Għaldaqstant ma jissodisfawx il-kriterju li l-miżura mgħandhiex tirrigwarda rotta diġà operata jew rotta simili.

(523) Il-miżuri huma limitati fiż-żmien u jirrigwardaw rotot li jistgħu jsiru profittabbli: l-iskambji ta' ittri ta' tmiem l-2001 sal-bidu tal-2002 minn naħa u l-iskambji ta' ittri tal-2004 min-naħa l-oħra, kellhom l-għan li jippermettu l-operat għal żmien qasir ta' rotta oħra lejn Londra, rispettivament matul l-istaġun tas-sajf 2002 u l-istaġun tas-sajf 2004. L-elementi tal-fajl ma jurux li l-operat ta' frekwenza oħra kuljum lejn Londra fil-perjodu tas-sajf, fl-aħħar tal-2001 u l-bidu tal-2002 jew fl-2004, seta' joħloq xi profitt mingħajr għajnuna. Fil-fatt, jidher li l-għajnuna inkwistjoni ngħatat biex din it-tieni frekwenza titħaddem għal żmien qasir matul staġun wieħed, u mhux bil-ħsieb li tinżamm matul l-istaġuni tas-sajf sussegwenti. Għalhekk la l-iskambji ta' ittri ta' tmiem l-2001 sal-bidu tal-2002 u lanqas l-iskambji ta' ittri tal-2004 ma jissodisfaw il-kriterju li l-għajnuna għandha tingħata għal rotot li jistgħu jsiru profittabbli.

(524) Il-Kummissjoni tinnota li minkejja l-istedina li hija għamlet lil Franza f'dan ir-rigward, din ma pprovdiet ebda studju dwar il-vijabbiltà tad-diversi rotot u frekwenzi kkonċernati mill-iskambji ta' ittri ta' tmiem l-2001 sal-bidu tal-2002, l-iskambji ta' ittri tal-2004 u mill-kuntratti tal-2005, li Ryanair setgħet tatha biex tiġġustifika l-merti tal-għoti tal-għajnuna inkwistjoni. Għalhekk, fuq il-bażi tal-elementi tad-dokument, jidher li mill-aspett tal-awtoritajiet li taw l-għajnuna inkwistjoni, ma kien hemm ebda prospett ċar li dawn ir-rotot u frekwenzi setgħu jsiru vijabbli mingħajr għajnuna fi żmien xi ftit jew wisq viċin. Jeħtieġ li jkun innotat ukoll li l-kuntratti tal-2005 kienu jirrigwardaw diversi rotot li wħud minnhom lanqas biss kienu għadhom ġew identifikati meta ġew konklużi dawn il-kuntratti, li jikkonferma li l-awtoritajiet ikkonċernati ma kellhom l-ebda prova li tassiguralhom il-vijabbiltà ta' dawn ir-rotot u frekwenzi. Il-Kummissjoni tisħaq ukoll li l-istudji ppreżentati mill-awtoritajiet Franċiżi dwar il-konsegwenzi ekonomiċi tal-eżistenza tar-rotot tal-ajru operati minn Ryanair janalizzaw il-karatteristiċi tal-klijentela ta' Ryanair u l-impatti li huma jistgħu jkollhom fuq l-iżvilupp tar-reġjun, iżda ma jinkludux projjezzjonijiet dwar il-vijabbiltà futura ta' dawn ir-rotot jew ta' rotot oħrajn li jistgħu jkunu operati minn Ryanair fil-ġejjieni. Għall-kuntrarju, l-analiżi tal-kuntratti konklużi ma' Ryanair turi li l-għajnuna mogħtija lil Ryanair għal dawn ir-rotot kellha tiżdied maż-żmien anki wara t-terminazzjoni tal-kuntratti konklużi bejn l-2001 u l-2005, proprju biex ikun żgurat li dawn ikunu biżżejjed profittabbli għal Ryanair biex din tibqa' żżommhom.

(525) Għalhekk, fid-dawl ta' dak li ntqal, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-iskambji ta' ittri ta' tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002, l-iskambji tal-ittri tal-2004 u l-kuntratti tal-2005 ma jissodisfawx il-kriterju li l-miżuri għandhom ikunu limitati fiż-żmien u jikkonċernaw rotot li jistgħu jsiru profittabbli.

(526) L-ammont tal-miżuri huwa marbut mal-iżvilupp nett tat-traffiku: l-ammonti ta' għajnuna li rriżultaw mill-iskambji ta' ittri bejn tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002 huma marbutin mal-iżvilupp tat-traffiku peress li dawn il-miżuri kellhom l-għan li jippermettu l-operat ta' frekwenza oħra kuljum lejn Londra. Iżda dan mhux il-każ tal-kuntratt tal-2005 li kien jirrigwarda kemm il-ftuħ ta' rotot ġodda kif ukoll iż-żamma tar-rotta lejn Londra li kienet diġà teżisti.

(527) Il-miżuri ngħataw b'mod trasparenti u nondiskriminatorju, u ma kinux ikkombinati ma' għajnuna oħra: skont Franza, li ġiet mistoqsija mill-Kummissjoni dwar ir-rispett ta' dan il-kriterju, is-CCI tixtieq tenfasizza li għamlet sforzi konsiderevoli biex tiġbed kumpaniji tal-ajru oħrajn minbarra Ryanair fl-istess kundizzjonijiet. Jidher li s-CCI bdiet sa mill-1997 tfittex kumpaniji tal-ajru biex ittaffi t-tnaqqis fit-traffiku li nħoloq bil-wasla tat-TGV. Skont is-CCI, il-kumpaniji regolari ma kinux interessati u b'hekk hija kienet imġiegħla tinnegozja ma' kumpaniji *low cost*.

(528) Skont Franza, is-CCI tenfasizza li l-ewwel kuntatti tagħha ma' Ryanair saru fl-1997, biex wasslu għall-ftuħ tal-ewwel linja, Nîmes-Londra Stansted f'Ġunju 2000. Wara l-wasla tat-TGV f'Nîmes f'nofs l-2001, u wara l-għeluq tal-linja Pariġi-Nîmes operata minn Air France, is-CCI allegatament ipprovat iżżomm din il-linja u għamlet kuntatti ma' Air Littoral, li ħadet f'idejha s-servizz sa Lulju 2003.

(529) Fl-2001 u fis-snin ta' wara s-CCI iltaqgħet ukoll mal-kumpaniji easyJet, Buzz, Volare, My Travel uFlyBe iżda minkejja l-preżenza inkoraġġanti ta' Ryanair fuq il-pjattaforma, l-ebda waħda minn dawn il-kumpaniji ma xtaqet tistabbilixxi ruħha hemmhekk. Skont Franza, is-CCI tenfasizza li d-diskussjonijiet saru fuq l-istess bażi ta' dawk li saru ma' Ryanair u li dawn il-kundizzjonijiet ġew proposti lill-kumpaniji kollha li setgħu juru xi interess.

(530) Minn dawn l-ispjegazzjonijiet u minn elementi oħrajn tal-fajl jirriżulta li l-għajnuna li rriżultat mill-iskambji ta' ittri ta' tmiem l-2001 u l-bidu tal-2002, l-iskambji ta' ittri tal-2004 u mill-kuntratti tal-2005 ġiet innegozjata 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.

(531) Fid-dawl ta' dak li ntqal, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-għajnuna mill-Istat li rriżultat mill-ittri ta' Frar 2002 u Marzu 2004 li emendaw sostanzjalment il-kontenut tal-ftehim konkluż mis-CCI ma' Ryanair fil-11 ta' April 2000 u mill-kuntratti ta' servizzi fl-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-10 ta' Ottubru 2005 konklużi mis-CCI ma' Ryanair/AMS, mhijiex kompatibbli mas-suq intern.

7.1.3.2 ***Il-miżuri ta' wara d-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005***

(532) Ryanair tikkunsidra li l-Linji Gwida tal-2005 ma jipprovdux qafas ta' referenza affidabbli għall-valutazzjoni tal-għajnuna allegata mill-Istat lil Ryanair ([157]). Madankollu, diment li dawn il-Linji Gwida jipprovdu l-qafas ta' referenza li ġie applikat mid-dħul fis-seħħ tagħhom sal-adozzjoni tal-Linji Gwida l-ġodda, il-Kummissjoni tqis li huwa tabilħaqq dan il-qafas li jeħtieġ li jiġi applikat għall-miżuri inkwistjoni. Fil-fatt il-Kummissjoni hija obbligata li tirrispetta l-Linji Gwida li hija tadotta, ħlief jekk ikunu kuntrarji għat-Trattat, li la Franza u lanqas Ryanair ma sostnew jew urew.

(533) Il-Linji Gwida tal-2005 jispeċifikaw li l-għajnuniet għall-operat mogħtija lil kumpaniji tal-ajru (bħall-għajnuniet tal-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 ([158]). Billi l-ajruport ta' Nîmes ma jinsabx f'reġjun ta' dan it-tip, din l-eżenzjoni ma tapplikax għalih.

(534) L-ajruport ta' Nîmes jaqa' taħt il-kategorija D (ajruport reġjonali żgħir) skont il-Linji Gwida tal-2005 ([159]). Fil-fatt, l-ajruporti żgħar ma jkollhomx spiss il-volumi ta' passiġġiera meħtieġa sabiex jilħqu d-daqs kruċjali u l-limitu ta' redditu. Għalhekk, il-Kummissjoni tosserva li l-kumpaniji tal-ajru mhux dejjem ikunu lesti li jieħdu r-riskju li jiftħu rotot minn ajruporti mhux magħrufa u mhux ittestjati, mingħajr inċentivi għal dan il-għan.

([157]) Il-kummenti ta' Ryanair dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ.
([158]) Il-Linji Gwida tal-2005, il-paragrafu 27.
([159]) Il-Linji Gwida tal-2005, il-paragrafu 15.

(535) Huwa għalhekk li, skont il-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni taċċetta li tingħata għajnuna pubblika temporanja lill-kumpaniji tal-ajru pubbliċi taħt ċerti kundizzjonijiet, jekk dan jinkoraġġihom joħolqu rotot jew frekwenzi ġodda li jitilqu minn ajruporti reġjonali u jattiraw il-volumi ta' passiġġieri li jippermettulhom finalment jilħqu l-limitu tar-redditu. Il-Kummissjoni tara li dan it-tip ta' għajnuna ma tagħtix vantaġġ lil ajruporti kbar li diġà jkunu miftuħin sew għat-traffiku internazzjonali u għall-kompetizzjoni ([160]).

(536) Il-kundizzjonijiet speċifiċi ta' kompatibilità jinsabu fil-punt 79 tal-Linji Gwida tal-2005.

(537) Il-Kummissjoni tqis li jeħtieġ li teżamina l-kompatibbiltà tal-għajnuna mill-Istat li ġejja fid-dawl tal-Linji Gwida tal-2005:

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-2 ta' Jannar 2007 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-klawżoli addizzjonali għall-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007 tal-1 ta' Awwissu 2007;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-1 ta' Novembru 2007 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-klawżoli addizzjonali emendatorji għall-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008 li jġibu d-dati tal-25 ta' Awwissu 2009, tat-18 ta' Awwissu 2010 u tat-30 ta' Novembru 2010.

(538) Il-Kummissjoni ma tqisx li l-miżuri mogħtija jistgħu jkunu ddikjarati kompatibbli mat-Trattat. Fil-fatt, il-Kummissjoni tqis li diversi kundizzjonijiet ta' kompatibilità mhumiex issodisfati u b'mod partikolari:

(539) Vijabbiltà fit-tul u digressività maż-żmien (kriterju d), nuqqas ta' pjan ta' negozju (kriterju i) u tul u intensità tal-miżura (kriterju f) ([161]): l-ebda waħda mid-diversi miżuri inkwistjoni ma kienet imfassla, fl-istruttura tagħha, biex tiggarantixxi ammont ta' għajnuna digressiv u limitat għal ċertu perċentwal tal-ispejjeż eliġibbli, li ma jissemmewx fil-kuntratti inkwistjoni jew, safejn taf il-Kummissjoni, f'xi dokument ieħor li setgħu kellhom VTAN jew is-SMAN meta kkonkludew il-kuntratti. Għaldaqstant l-ebda waħda mill-miżuri ma tissodisfa l-kriterju dwar id-digressività u l-intensità massima.

(540) Barra minn hekk, Franza indikat li Ryanair ma kinitx tat lil VTAN *"pjan ta' negozju li juri l-vijabbiltà, għal perjodu sostanzjali tal-linja wara li jkunu ntemmu l-inċentivi finanzjarji/il-ħlasijiet għall-kummerċjalizzazzjoni"* ([162]). Minħabba dan il-fatt u fin-nuqqas ta' kwalunkwe element ieħor favur il-kuntrarju, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-għajnuna inkwistjoni ma ngħatatx għal rotot li jistgħu jsiru vijabbli mingħajr għajnuna. Barra minn hekk, is-sensiela ta' miżuri ta' għajnuna għal rotot lejn Londra (minn tmiem l-2001 – bidu tal-2002), Liverpool (mill-2005), Charleroi u East Midlands (mill-2006) tindika li Ryanair ma toperax dawn ir-rotot kieku ma jibqgħux jiġu ssussidjati b'dan il-mod.

(541) Fid-dawl ta' dak li ntqal, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-ebda waħda mill-miżuri inkwistjoni ma tissodisfa l-kundizzjonijiet imsemmijin hawn fuq.

(542) Relazzjoni ma' rotot jew rotazzjonijiet (frekwenzi) ġodda addizzjonali fuq rotot eżistenti (kriterju c): il-Kummissjoni tinnota li l-kuntratti inkwistjoni ma ġewx konklużi biss bl-għan li jinfetħu rotot ġodda jew frekwenzi addizzjonali.

(543) B'hekk, il-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007 ma jipprovdux il-ftuħ ta' rotot jew frekwenzi ġodda fuq rotot diġà eżistenti meta mqabbla ma' dak li kienu jipprovdu l-kuntratti tal-2005.

(544) Rigward il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007, Franza ikkonfermat li kienet kundizzjoni biex tinżamm ir-rotta ta' Ryanair lejn Charleroi għall-istaġun tax-xitwa 2007-2008. Għaldaqstant ma kinitx marbuta mal-ftuħ ta' rotta ġdida jew ma' xi frekwenzi ġodda.

([160]) Il-Linji Gwida tal-2005, il-paragrafi 71 u 74.

([161]) L-għajnuna digressiva tista' tingħata għal perjodu massimu ta' tliet snin. L-ammont ta' għajnuna fi kwalunkwe sena waħda ma jistax jaqbeż il-50 % tal-ispejjeż eliġibbli totali għal dik is-sena u l-għajnuna totali ma tistax taqbeż medja ta' 30 % tal-ispejjeż eliġibbli.

([162]) Ittra ta' Franza tal-25 ta' April 2014, il-paragrafu 103.

(545) Lanqas il-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007 ma kienu jipprovdu xi ftuħ ta' rotot iżda frekwenzi ugwali għal dak li kien previst fil-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007 jew inqas, skont l-istaġuni, ħlief għar-rotta lejn Londra, li magħha żdiedet frekwenza oħra kuljum għall-istaġun tas-sajf. Bl-istess mod, il-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008 kienu jirrigwardaw biss żewġ rotot mill-erbgħa koperti mill-kuntratti preċedenti (Londra u Charleroi), bl-istess frekwenzi li kienu previsti fil-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007. Lanqas l-emendi tal-2009, li kienu biss sempliċi estensjoni ta' dawn il-kuntratti, ma ħolqu l-ftuħ ta' xi rotta jew frekwenza addizzjonali.

(546) F'dak li jirrigwarda l-klawżola addizzjonali Nru 1 tat-18 ta' Awwissu 2010, Franza kkonfermat li l-ammont żgħir ħafna tas-servizz ma kienx ser jibdel ir-rotot u l-frekwenzi previsti fil-kuntratt inizjali jew it-traffiku mistenni. Skont Franza, l-iffirmar tagħha huwa parti mill-kuntest ta' żamma ta' relazzjonijiet kummerċjali tajbin bejn l-operatur tal-ajruport u Ryanair u jista' titqies bħala ġest kummerċjali li ma jaqlibx ta' taħt fuq l-ekonomija ġenerali tal-konċessjoni ([163]).

(547) Dwar il-klawżola addizzjonali Nru 2 tat-30 ta' Novembru 2010, Franza kkonfermat li dan il-kuntratt ġie konkluż "*taħt pressjoni magħmula minn Ryanair fuq VTAN fuq ir-rotta lejn Liverpool*" ([164]). Franza pprovdiet skambju ta' ittri elettroniċi bejn Ryanair u VTAN bid-data tat-23 u d-29 ta' Novembru 2010 li juru li Ryanair kienet heddet li tħassar żewġ frekwenzi fuq din ir-rotta (minn erba' għal żewġ frekwenzi) u għamlet il-kundizzjoni li biex jinżammu dawn il-frekwenzi għas-sajf 2011 (il-perjodu ta' bejn Marzu 2011 u Ottubru 2011) iridu jinxtraw servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni addizzjonali li jgħinu r-reklamar ta' din ir-rotta għall-ammont ta' EUR [35 000-65 000]. Fin-nuqqas taż-żieda ta' darba tal-kontribuzzjoni, Ryanair setgħet tieqaf topera r-rotta lejn Liverpool. Għalhekk din il-klawżola addizzjonali ma kinitx marbuta mal-ftuħ ta' rotot ġodda jew ma' frekwenzi addizzjonali, iżda biss mas-salvagwardja ta' rotta eżistenti.

(548) B'hekk, l-ebda waħda mill-miżuri inkwistjoni ma ttieħdet bl-għan li jinfetħu rotot ġodda jew jiżdiedu frekwenzi oħrajn fuq ir-rotot eżistenti.

(549) Kumpens għall-ispejjeż addizzjonali tal-bidu (kriterju e) ([165]): il-Kummissjoni tqis li, fil-każ ta' kull miżura inkwistjoni, dan il-kriterju mhuwiex issodisfat. Fil-fatt, l-ammonti mħallsa mill-Operaturi mhumiex imfassla bħala ammonti maħsubin biex jirrappreżentaw frazzjoni tal-ispejjeż addizzjonali tal-bidu, li, safejn taf il-Kummissjoni, qatt ma kienu soġġetti għal stimi minn Ryanair/AMS u kkomunikati lill-Operaturi. Jirriżulta wkoll li l-kundizzjoni dwar l-intensitajiet ta' għajnuna massima ma tistax tkun issodisfata.

(550) Rabta mal-iżvilupp tal-linja (kriterju g) ([166]): l-"*incentive scheme*" prevista fil-kuntratti ffirmati ma' Ryanair mill-10 ta' Ottubru 2005 mhijiex marbuta mal-iżvilupp tar-rotot iżda mal-livelli ta' traffiku milħuqa minn Ryanair f'termini ta' għadd ta' passiġġieri. Pereżempju, il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tal-1 ta' Jannar 2007 jirrigwarda erba' rotot li jitilqu mill-ajruport ta' Nîmes, Londra, Liverpool, Charleroi u East Midlands. Madankollu, l-*incentive scheme* tipprovdi skontijiet mogħtija skont l-għadd ta' passiġġieri li jkunu sejrin jitilqu ([167]) mingħajr ma tkun speċifikata d-destinazzjoni attwali tal-passiġġier ([168]). L-analiżi tal-kuntratti l-oħrajn fuq dan il-punt hija l-istess bħal din. B'mod aktar ġenerali, kif intwera qabel, l-ebda wieħed mill-kuntratti inkwistjoni ma kien konkluż esklussivament bl-għan li jinfetħu rotot ġodda jew frekwenzi ġodda. Għaldaqstant l-ammonti ta' għajnuna li jirriżultaw minnhom mhumiex marbutin mal-iżvilupp ta' ċerti rotot. B'hekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-ebda miżura inkwistjoni ma tissodisfa dan il-kriterju.

(551) Għoti nondiskriminatorju (kriterju h): Skont Franza, "*VTAN tiddikjara li ma ħabbritx pubblikament il-ħsieb tagħha li tagħti xi inċentivi finanzjarji u/jew li tħallas xi servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni lil Ryanair, qabel ma kkonkludiet id-diversi kuntratti. Madankollu, VTAN kienet għamlet l-istess proposti lill-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn u allura ppermettiet lill-kumpaniji tal-ajru kollha interessati li jipproponu s-servizzi tagħhom kif għamlet Ryanair*" ([169]). B'hekk, il-kundizzjoni tan-nondiskriminazzjoni, kif prevista fil-Linji Gwida tal-2005, ma kinitx issodisfata minn ebda miżura inkwistjoni. Fil-fatt, proposti magħmulin bi ftehim reċiproku lil ċerti kumpaniji magħżula fid-diskrezzjoni tal-operatur tal-ajruport mhumiex biżżejjed biex din il-kundizzjoni tkun issodisfata.

([163]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 38.
([164]) L-ittra ta' Franza tal-20 ta' Marzu 2014, p. 8.
([165]) L-ammont tal-għajnuna jrid ikun strettament marbut mal-ispejjeż addizzjonali tal-bidu li huma marbutin mat-tnedija tar-rotta jew il-frekwenza l-ġdida u li l-operatur ma jkollux iġarrab b'ritmu moderat.
([166]) Il-ħlas tal-għajnuna għandu jkun marbut mal-iżvilupp effettiv tal-għadd ta' passiġġieri ttrasportati.
([167]) L-Artikolu 8 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tal-1 ta' Jannar 2007.
([168]) L-uniċi destinazzjonijiet li jikkunsidraw l-għadd ta' passiġġieri huma dawk lejn Charleroi u East Midlands (l-Artikolu 8.2. tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport tal-1 ta' Jannar 2007).
([169]) Ittra ta' Franza tal-25 ta' April 2014, il-paragrafu 102.

(552) Fid-dawl tal-elementi kollha msemmija hawn fuq, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-ebda waħda mill-għajnuniet illegali mogħtija lil Ryanair/AMS permezz tal-kuntratti li qegħdin jiġu investigati ma tissodisfa l-kriterji kollha previsti mil-Linji Gwida tal-2005. B'hekk, l-għajnuna li tirriżulta mill-miżuri li ġejjin hija inkompatibbli mas-suq intern:

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tat-2 ta' Jannar 2007 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-klawżoli addizzjonali għall-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007 tal-1 ta' Awwissu 2007;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tal-1 ta' Novembru 2007 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport u ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tas-27 ta' Awwissu 2008 konklużi minn VTAN ma' Ryanair/AMS;

— il-klawżoli addizzjonali emendatorji għall-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008, tal-25 ta' Awwissu 2009, tat-18 ta' Awwissu 2010 u tat-30 ta' Novembru 2010.

7.2 *VALUTAZZJONI TAL-KONTRIBUZZJONIJIET FINANZJARJI LIS-CCI-AJRUPORT U LIL VTAN*

(553) F'din il-parti l-Kummissjoni sejra tanalizza d-diversi miżuri ta' appoġġ finanzjarju deskritti fis-sezzjoni 3.2 mogħtija lis-CCI-ajruport u lil VTAN.

7.2.1 L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA MILL-ISTAT FIS-SENS TAL-ARTIKOLU 107(1) TAT-TFUE

(554) 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.

(555) Għalhekk, biex miżura nazzjonali tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat, iridu jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet kumulattivi li ġejjin:

— il-benefiċjarju huwa kumpanija fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, li jimplika li huwa jwettaq attività ekonomika,

— il-miżura inkwistjoni tingħata permezz ta' riżorsi tal-Istat u hija attribwibbli lill-Istat,

— il-miżura tagħti vantaġġ selettiv lill-benefiċjarju jew benefiċjarji tagħha,

— il-miżura inkwistjoni toħloq distorsjoni jew thedded li toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni u aktarx taffettwa l-kummerċ bejn Stati Membri.

(556) Biex jiġi ddeterminat jekk is-sussidji msemmijin hawn fuq humiex għajnuna mill-Istat, jeħtieġ l-ewwel nett li jkun ivverifikat jekk il-benefiċjarji suċċessivi tagħhom, jiġifieri s-CCI-ajruport u VTAN, kinux impriżi, jiġifieri, kinux iwettqu attivitajiet ekonomiċi meta ttieħdu dawn il-miżuri. B'rabta ma' din il-mistoqsija, il-Kummissjoni mbagħad ser tanalizza s-sussidji li ħadu s-CCI-ajruport u VTAN b'applikazzjoni tas-sistema nazzjonali ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani fl-ajruporti Franċiżi, deskritta fil-premessi 32 u dawk sussegwenti. Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni sejra teżamina kemm l-operat tal-ajruport ta' Nîmes seta' jikkostitwixxi jew le servizz ta' interess ekonomiku ġenerali matul il-perjodu kkunsidrat. Wara li tkun għamlet dawn it-tliet analiżijiet preliminari u bl-użu tar-riżultati tagħhom, il-Kummissjoni sejra tivvaluta kull miżura investigata sabiex tiddetermina jekk hijiex għajnuna mill-Istat.

7.2.1.1 ***Il-kunċett ta' impriża u attività ekonomika***

(557) Kif spjegat il-Kummissjoni fil-Linji Gwida l-ġodda ([170]), mid-data tas-sentenza "*Aéroports de Paris*" (12 ta' Diċembru 2000), l-operat u l-bini tal-infrastruttura tal-ajruport iridu jitqiesu bħala kompitu li jaqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat. Bil-maqlub, qabel din is-sentenza, minħabba l-inċertezza li kienet teżisti qabel din is-sentenza, l-awtoritajiet pubbliċi setgħu leġittimament iqisu li l-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, u għalhekk miżura bħal din ma kellhiex għalfejn tkun innotifikata 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.

(558) Barra minn hekk, kif inhu indikat ukoll fil-Linji Gwida l-ġodda ([171]), mhux l-attivitajiet kollha ta' ajruport bilfors huma ta' natura ekonomika. 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 jaqgħux fl-ambitu ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(559) F'dak li jirrigwarda s-CCI-ajruport, il-miżuri koperti mid-deċiżjoni tal-ftuħ huma sussidji riċevuti b'applikazzjoni tas-sistema nazzjonali ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani fl-ajruporti Franċiżi ("is-sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani"), diversi sussidji tal-operat ta' darba riċevuti minn diversi awtoritajiet pubbliċi u mis-servizz ġenerali tas-CCI bejn is-sena 2000 u l-2006, avvanzi rimborsabbli mogħtija lis-CCI-ajruport mis-servizz ġenerali tas-CCI bejn l-2002 u l-2006 ("l-avvanzi rimborsabbli"), u l-allegat nuqqas ta' fatturazzjoni għall-ispejjeż ġenerali mġarrbin mis-servizz ġenerali speċifikati fil-Linji Gwida l-ġodda dwar il-kompatibilità tal-għajnuna operattiva mogħtija lis-servizz ġenerali tas-CCI b'rabta mal-operat tal-ajruport matul il-perjodu 2000-2006.

(560) Jirriżulta mill-ispjegazzjonijiet mogħtija minn Franza u miġburin fil-qosor fil-premessi 55 sa 57 li bl-eċċezzjoni ta' ċerti sussidji li jaqgħu taħt il-FIATA, li jagħmlu parti mis-sussidji għall-missjonijiet sovrani u li sejrin ikunu eżaminati wara, is-sussidji ta' EUR 250 000, EUR 600 000 u EUR 500 000 li daħlu fl-2005 u s-sussidju ta' EUR 200 000 li rċieva s-servizzi ġenerali tas-CCI fl-2006 ("is-sussidji operattivi ta' darba") biss intużaw biex tiġi ffinanzjata l-attività ekonomika tal-ajruport. Fil-fatt, dawn is-sussidji kienu maħsubin biex ikopru d-defiċit operattiv dovut għall-iżbilanċ bejn l-ispejjeż operattivi u d-dħul li kien ġej mid-disponibbiltà tal-faċilitajiet tal-ajruport għall-użu tal-passiġġieri u tal-kumpaniji tal-ajru. Peress li dawn is-sussidji ngħataw wara t-12 ta' Diċembru 2000 u servew biex jiffinanzjaw l-attività ekonomika tal-ajruport, aktarx li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, f'dak li jirrigwarda l-kunċetti ta' impriża u ta' attività ekonomika. L-istess jgħodd għall-avvanzi rimborsabbli, huma wkoll mogħtija wara t-12 ta' Diċembru 2000 u maħsubin biex jiżguraw il-bilanċ tal-kont operattiv tal-ajruport.

(561) Rigward l-allegat nuqqas ta' fatturazzjoni tal-ispejjeż ġenerali mġarrba mis-servizz ġenerali tas-CCI b'rabta mal-operat tal-ajruport matul il-perjodu 2000-2006, din kienet ipoteżi tal-Kummissjoni magħmula fid-deċiżjoni tal-ftuħ. Madankollu, kif indikat fil-premessa 59, Franza pprovdiet elementi li juru li fir-realtà, is-servizz ġenerali tas-CCI kien jerġa' jiffattura lis-CCI-ajruport is-sehem tal-ispejjeż ġenerali tiegħu attribwibbli għall-attività tal-ajruport abbażi ta' allokazzjoni oġġettiva tal-ispejjeż. Din l-imġiba taqbel ma' dik ta' operatur f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' redditu fir-relazzjonijiet tiegħu ma' sussidjarja jew taqsima li tirrikorri għas-servizzi ġenerali tiegħu. Għaldaqstant, l-ipoteżi espressa fid-deċiżjoni tal-ftuħ rigward l-allegat nuqqas ta' fatturazzjoni ta' ċerti spejjeż ġenerali tas-servizz ġenerali tas-CCI hija żbaljata fil-fatt, u s-sistema ta' fatturazzjoni tal-ispejjeż ġenerali applikata mis-CCI ma tinvolvix vantaġġi favur is-CCI-ajruport. Għaldaqstant din il-"miżura" mgħandhiex għalfejn tkun diskussa aktar f'din id-deċiżjoni. Bl-istess mod, l-informazzjoni li pprovdiet Franza dwar l-investimenti magħmulin fl-ajruport ta' Nîmes meta dan kien immexxi mis-CCI, li ġew diskussi fil-premessa 51, turi li s-CCI-ajruport ġarrbet waħedha l-piż tal-investimenti li t-twettiq u l-finanzjament tagħhom kienu obbligi tagħha. Għaldaqstant mhemmx sussidji ta' investiment favur is-CCI-ajruport li jeħtieġu li jkunu eżaminati f'din il-valutazzjoni.

(562) F'dak li jirrigwarda l-miżuri favur VTAN, dawn huma prinċipalment il-kontribuzzjoni fissa, kif stabbilita mis-CDSP u emendata sussegwentement. Din il-kontribuzzjoni fissa kienet maħsuba biex tkopri d-defiċit operattiv dovut għall-iżbilanċ bejn l-ispejjeż operattivi u d-dħul li kien ġej mid-disponibbiltà tal-faċilitajiet tal-ajruport għall-użu tal-passiġġieri u tal-kumpaniji tal-ajru, b'kont meħud tal-ispejjeż ta' xi investimenti li s-CDSP u l-klawżoli addizzjonali tiegħu tefgħu taħt ir-responsabbiltà ta' VTAN. Peress li din il-kontribuzzjoni fissa ġiet introdotta u emendata wara t-12 ta' Diċembru 2000 u serviet biex tiffinanzja l-attività ekonomika tal-ajruport, hija taqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat

([170]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-paragrafi 28 u 29.
([171]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-paragrafi 34 u 35.

(563) Il-miżuri l-oħrajn favur VTAN koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali jikkonsistu f'kontribuzzjoni pubblika speċifika mħallsa għas-sena 2011 biex tkopri spejjeż ġodda operattivi għal VTAN wara l-għeluq tal-BAN ("il-kontribuzzjoni pubblika speċifika") u sussidji għat-tagħmir għas-snin 2011 u 2012 ("is-sussidji għat-tagħmir"). Dawn id-diversi miżuri, mogħtija wara t-12 ta' Diċembru 2000, servew mill-inqas parzjalment biex jiffinanzjaw l-operat tal-ajruport (inkluża l-attività kummerċjali tiegħu ta' provvediment ta' faċilitajiet tal-ajruport) kif ukoll investimenti relatati mal-attività kummerċjali tal-ajruport. Fir-rigward tal-kunċetti ta' impriża u attività ekonomika, dawn il-miżuri aktarx jaqgħu fl-ambitu ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(564) B'hekk, aktar tard il-Kummissjoni sejra teżamina s-sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani, kif ukoll:

— għall-perjodu tal-operat mis-CCI, is-sussidji tal-operat ta' darba u l-avvanzi rimborsabbli;

— għall-perjodu tal-operat minn VTAN, il-kontribuzzjoni fissa, il-kontribuzzjoni pubblika speċifika u s-sussidji għat-tagħmir.

7.2.1.2 ***Sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani***

(565) 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 ([172]). Skont il-Linji Gwida l-ġodda ([173]), l-attivitajiet bħall-kontroll tat-traffiku tal-ajru, il-pulizija, id-dwana, it-tifi tan-nar fuq l-ajruplani, l-attivitajiet neċessarji għas-salvagwardja tal-avjazzjoni ċivili kontra atti ta' interferenza illegali u l-investimenti relatati mal-infrastruttura u t-tagħmir neċessarju biex jitwettqu dawn l-attivitajiet huma ġeneralment meqjusa bħala ta' natura mhux ekonomika.

(566) 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. 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 ([174]).

(567) L-attivitajiet iffinanzjati mis-sistema ġenerali ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani fl-ajruporti Franċiżi, deskritta fil-premessi 32 u dawk sussegwenti, jaqgħu taħt il-protezzjoni tal-avjazzjoni ċivili kontra l-atti ta' interferenza illegali ([175]), il-missjonijiet tal-pulizija ([176]), is-salvataġġ u t-tifi tan-nar fuq l-ajruplani ([177]), is-sigurtà tat-traffiku tal-ajru ([178]), kif ukoll il-protezzjoni tal-ambjent uman u naturali ([179]). 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.

([172]) Is-sentenza fil-Każ C-118/85, *Il-Kummissjoni* v *L-Italja*, il-punti 7 u 8, u s-sentenza fil-Każ C-30/87, *Bodson/Kummissjonanti tal-funerali tar-reġjuni liberati*, Ġabra 1988, p. I-2479, il-punt 18.

([173]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 35.

([174]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-paragrafi 36 u 37.

([175]) 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.

([176]) Il-kontroll awtomatizzat fil-fruntieri permezz tal-identifikazzjoni bijometrika jaqa' taħt din il-kategorija.

([177]) Kif indikat hawn fuq, dawn it-tliet kategoriji huma msemmija b'mod espliċitu fil-Linji Gwida l-ġodda bħala eżempji ta' attivitajiet mhux ekonomiċi.

([178]) Il-prevenzjoni tal-periklu mill-annimali taqa' taħt din il-kategorija.

([179]) Il-miżuri ta' kontroll ambjentali jaqgħu taħt din il-kategorija.

(568) Madankollu, mid-deskrizzjoni fil-premessi 32 u dawk sussegwenti jirriżulta li s-sistema prevista mil-liġi Franċiża tibbaża fuq mekkaniżmi stretti ta' kontroll tal-kostijiet, kemm *ex ante* kif ukoll *ex post*, 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.

(569) Barra minn hekk, din is-sistema tapplika għall-ajruporti ċivili Franċiżi kollha, kemm f'dak li jirrigwarda l-ambitu tal-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.

(570) Din is-sistema nazzjonali ġiet applikata fl-ajruport ta' Nîmes sa mis-sena 2000. Għaldaqstant il-finanzjamenti riċevuti skont din is-sistema mhumiex għajnuna mill-Istat lis-CCI-ajruport jew lil VTAN. Din il-konklużjoni tapplika fost oħrajn għas-sussidji li s-CCI-ajruport irċeviet mill-FIATA u li huma msemmijin fil-premessa 55.

7.2.1.3 ***Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà lill-Istat***

(571) Id-diversi miżuri li għadhom iridu jiġu eżaminati ngħataw minn kollettivitajiet territorjali (is-CGG, is-CAAC u s-CANM), is-SMAN (li huwa grupp ta' kollettivitajiet lokali) u s-CCI.

(572) Ir-riżorsi tal-kollettivitajiet lokali huma riżorsi tal-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE ([180]). Barra minn hekk, l-imġiba ta' dawn il-kollettivitajiet taqa', bl-istess mod tal-miżuri meħudin mill-gvern ċentrali, fil-kamp ta' applikazzjoni ta' dan l-Artikolu jekk il-kundizzjonijiet ta' din id-dispożizzjoni jkunu ssodisfati ([181]). B'hekk, id-deċiżjonijiet tal-kollettivitajiet territorjali bħas-CGG, is-CAAC u s-CANM għandhom ikunu kkunsidrati bħala attribwibbli lill-Istat (b'mod ġenerali) skont il-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat.

(573) Din il-konklużjoni tapplika b'estensjoni għal grupp ta' kollettivitajiet lokali bħas-SMAN. Barra minn hekk, kif indikat fis-sezzjoni 2.2, il-baġit tas-SMAN huwa ffinanzjat minn kontribuzzjonijiet tal-kollettivtajiet territorjali li jiffurmawh. Fil-fatt, ir-riżorsi tas-SMAN jinkludu fost l-oħrajn: (i) il-kontribuzzjonijiet tal-membri, (ii) is-sussidji, (iii) ir-rikavat mid-donazzjonijiet u l-laxxitu, (iv) ir-rikavat mis-self, (v) ir-rikavat mid-dħul tal-amministraturi u l-Operaturi u (vi) b'mod aktar ġenerali, ir-rikavat kollu dirett u indirett marbut mal-eżerċitar tal-kompetenza definita mill-istatuti tas-SMAN. Barra minn hekk, is-SMAN hija amministrata minn kumitat tal-junjin magħmul biss minn delegati li jirrappreżentaw lill-kollettivitajiet territorjali li huma membri tagħha. B'hekk, ir-riżorsi tas-SMAN huma riżorsi tal-Istat u d-deċiżjonijiet kollha tagħha huma "attribwibbli lill-Istat" fis-sens tal-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat.

(574) Rigward il-miżuri mogħtija mis-servizz ġenerali tas-CCI lis-CCI-ajruport, kif ġie stabbilit qabel fis-sezzjoni Riżorsi tal-Istat u imputabbiltà7.1.1.1, is-CCI hija awtorità pubblika li r-riżorsi kollha tagħha għandhom jitqiesu bħala riżorsi tal-Istat u li d-deċiżjonijiet kollha li tiegħu huma "attribwibbli lill-Istat" skont il-ġurisprudenza dwar l-għajnuna mill-Istat.

(575) Għaldaqstant, il-miżuri kollha li qegħdin jiġu analizzati huma "attribwibbli lill-Istat" u ffinanzjati permezz ta' riżorsi tal-Istat.

7.2.1.4 ***Vantaġġ ekonomiku selettiv***

(576) Biex wieħed jivvaluta jekk miżura tal-Istat tagħtix vantaġġ lil impriża skont l-Artikolu 107(1), jeħtieġ li jkun iddeterminat jekk l-impriża inkwistjoni 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 ([182]) jew inkella, jekk il-miżura inkwistjoni tistax titqies bħala kumpens għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jissodisfa l-kundizzjonijiet tas-sentenza *Altmark*.

([180]) Sentenza tal-Qorti Ġenerali tat-12 ta' Mejju 2011 fil-Każijiet Magħquda T-267/08 u T-279/08, Reġjun Nord-Pas-de-Calais, li għadha ma ġietx ippubblikata, il-punt 108.
([181]) Is-sentenza tal-Qorti Ġenerali tas-6 ta' Marzu 2002 fil-Każijiet Magħquda T-127/99, T-129/99, T-140/99, Ġabra [2002], II-1330, il-punt 142.
([182]) Is-sentenza fil-Każ C-301/87, *Franza* v *Il-Kummissjoni*, Ġabra 1990, p. I-307, il-punt 41.

7.2.1.4.1 **Il-kunċett ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali u l-applikazzjoni tas-sentenza *Altmark***

7.2.1.4.1.1 *L-applikazzjoni tal-kunċett ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali*

(577) Huwa xieraq li tiġi kkunsidrata l-kwistjoni dwar jekk id-diversi miżuri li għadhom iridu jiġu eżaminati jistgħux jitqiesu bħala kumpens għal servizz pubbliku, mogħti għat-twettiq ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali awtentiku ("SIEĠ").

(578) Ta' min ifakkar f'dan ir-rigward li s-sentenza mogħtija fil-Każ *Altmark*, il-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet li l-kumpens għal servizz pubbliku mhuwiex għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE diment li jkunu ssodisfati erba' kundizzjonijiet kumulattivi. L-ewwelnett, l-impriża reċipjenti irid tassew ikollha obbligi ta' servizz publiku xi twettaq, u l-obbligi jridu jkunu definiti b'mod ċar. It-tieni nett, il-parametri li abbażi tagħhom jiġi kkalkulat il-kumpens iridu jiġu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti. It-tielet nett, il-kumpens ma jridx ikun aktar minn dak li hu meħtieġ sabiex ikopri l-ispejjeż kollha, jew parti minnhom, li jkunu saru fit-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku, waqt li jiġi kkunsidrat id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli. Fl-aħħar nett, meta l-għażla tal-impriża inkarigata bl-eżekuzzjoni ta' obbligi ta' servizz pubbliku, f'xi każ speċifiku, ma ssirx fil-qafas ta' proċedura ta' akkwist pubbliku li tippermetti li jintgħażel il-kandidat li jkun kapaċi jipprovdi dawk is-servizzi bl-inqas prezz għall-komunità, il-livell tal-kumpens neċessarju jrid ikun iddeterminat fuq bażi ta' analiżi tal-ispejjeż li jkollha impriża medja, immexxija sewwa u mgħammra adegwatament bil-mezzi rilevanti. Għall-finijiet tal-applikazzjoni ta' dawn il-kundizzjonijiet, l-ewwel punt li jrid jiġi eżaminat huwa l-eżistenza ta' SIEĠ awtentiku.

(579) Franza, bil-qbil tal-Operaturi, tqis li t-tmexxija tal-ajruport ta' Nîmes inġenerali, minħabba d-daqs tiegħu u r-rwol lokali li għandu, għandu jitqies bħala SIEĠ. Skont Franza: "*Anki jekk wieħed iqis li l-Languedoc Roussillon mhuwiex xi reġjun iżolat u li l-aċessibbiltà tiegħu ma tiddependix mir-rotot tal-ajru tal-ajruport ta' Nîmes, fatt li huwa diskutibbli kif ser jintwera fil-punt 2 aktar 'l isfel, xorta waħda jibqa' l-fatt li, fid-dawl ta' dak kollu li ntqal, it-tmexxija tal-ajruport ta' Nîmes tinkludi sensiela ta' obbligi ta' servizz pubbliku u l-Kummissjoni ma wrietx li operatur privat f'ekonomija tas-suq ikun lest li jassumi dawn l-obbligi sal-istess punt u fl-istess kundizzjonijiet, mingħajr kumpens għal servizz pubbliku. Huwa irrilevanti f'dan ir-rigward li l-ajruport jinsab f'reġjun iżolat. Il-Linji Gwida tal-Kummissjoni u ġurisprudenza stabbilita jirrikonoxxu l-marġni ta' diskrezzjoni li għandhom l-Istati Membri biex jiddefinixxu l-obbligi ta' servizz pubbliku. Il-kriterju deċiżiv biex tiġi stabbilita l-eżistenza ta' SIEĠ huwa dak li wieħed jagħraf jekk operatur li jqis l-interess kummerċjali proprju jassumix is-servizz inkwistjoni sal-istess punt u fl-istess kundizzjonijiet*" ([183]).

(580) Dan ir-raġunament huwa vvizzjat minn żball manifest ta' evalwazzjoni. Fil-fatt, biex jiġi analizzat kemm it-tmexxija ta' ajruport hija SIEĠ, huwa importanti li wieħed jindirizza l-ħtieġa ta' interess ġenerali li tissodisfa din l-attività. F'dan ir-rigward, lanqas id-daqs tal-ajruport ma huwa kriterju rilevanti.

(581) Bħalma l-Kummissjoni diġà indikat fil-prattika deċiżjonali tagħha: "*L-iżvilupp ekonomiku mhuwiex[...] biżżejjed biex jiġġustifika li servizz jiġi kkwalifikat bħala [SIEĠ]. Din il-kwalifika trid tkun motivata minn raġunijiet ta' servizz pubbliku li jisbqu l-interess ġenerali ta' żvilupp tal-attivitajiet ekonomiċi.*" ([184]). It-Trattat diġà jinkludi klawżola speċifika ta' kompatibilità għall-għajnuna għall-iżvilupp ta' attivitajiet ekonomiċi (l-Artikolu 107(3)(c)), filwaqt li skont il-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja, is-SIEĠ huma servizzi li għandhom karatteristiċi speċifiċi meta mqabbla ma' dawk ta' attivitajiet oħrajn fil-qasam ekonomiku ([185]) u l-impriżi inkarigati bi SIEĠ huma inkarigati b'"missjoni partikolari" ([186]). Ġeneralment, "missjoni ta' servizz pubbliku" timplika l-forniment ta' servizzi li operatur ma jassumix, jew ma jassumix sal-istess punt jew fl-istess kundizzjonijiet, li kieku kellu jqis l-interessi kummerċjali proprji ([187]). Bl-applikazzjoni ta' kriterju ta' interess ġenerali, l-Istati Membri jew l-Unjoni Ewropea jistgħu jorbtu obbligi speċifiċi ma' dawn is-servizzi.

([183]) Kummenti ta' Franza dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ.
([184]) Ara d-Deċiżjoni N 381/04 – "*Franza, Proġett għal netwerk tat-telekomunikazzjoni ta' kapaċità għolja fil-Pyrénées-Atlantiques*" (DORSAL), (ĠU C 162, 2.7.2005, p. 5, il-paragrafu 53).
([185]) Ara s-sentenza tal-Każ C-179/90 *Merci convenzionali porto di Genova*, Ġabra 1991, p.I-5889, il-punt 27; is-sentenza fil-Każ C-242/95, *GT-Link A/S*, Ġabra 1997, p.I-4449, il-punt 53 u s-sentenza fil-Każ C-266/96, *Corsica Ferries France SA*, Ġabra 1998, p.I-3949, il-punt 45.
([186]) Ara, fost l-oħrajn is-sentenza fil-Każ C-127/73 BRT/SABAM, C-127/73, Ġabra 1974, p.I-51.
([187]) Ara l-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli tal-Unjoni Ewropea dwar l-għajnuna mill-Istat għall-kumpens mogħti għall-provvista ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali, ĠUUE C 8, 11.01.2012, p4., il-paragrafi 46 u 47.

(582) Kif indikat ukoll il-Kummissjoni fil-Linji Gwida l-ġodda: "*F'dak li jirrigwarda l-ajruporti, il-Kummissjoni tikkunsidra li huwa possibbli, f'każijiet debitament ġustifikati, li t-tmexxija ta' ajruport fl-intier tiegħu titqies bħala SIEĠ.[…] il-Kummissjoni tqis li dan jista' jkun il-każ biss 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. Din l-evalwazzjoni trid tieħu inkunsiderazzjoni b'mod dovut l-eżistenza ta' modi oħrajn ta' trasport, u b'mod aktar partikolari ta' servizzi ta' ferroviji b'veloċità kbira jew konnessjonijiet marittimi bil-vapuri li jġorru l-karozzi*" ([188]).

(583) Għalhekk, il-kontribut tal-ajruport ta' Nîmes għall-ħajja ekonomika lokali, li fuqu Franza għamlet l-akbar enfażi biex issostni t-teżi tagħha dwar l-eżistenza ta' SIEĠ awtentiku, mhuwiex fih innifsu fattur rilevanti diment li huwa kkunsidrat separatament mill-kontribut ta' dan l-ajruport għall-aċċessibbiltà tar-reġjun. Mhemmx dubju li meta jtejjeb l-aċċessibbiltà għal reġjun, b'mod partikolari billi ma jħallihx aktar iżolat, ajruport jista' jkollu effetti pożittivi fuq l-iżvilupp ekonomiku lokali. Madankollu, is-sempliċi fatt li l-preżenza u l-attività ta' ajruport jiġġeneraw impjiegi diretti u indiretti u jistimulaw l-attività ta' impriżi lokali ma jistax jitqies bħala kriterju rilevanti biex tiġi stabbilita l-eżistenza ta' SIEĠ awtentiku.

(584) F'dak li jirrigwarda l-kontribut tal-ajruport ta' Nîmes għall-aċċessibbiltà tar-reġjun, Franza rrikonoxxiet, b'mod partikolari, li l-ajruport ta' Montpellier jinsab biss 63 kilometru 'l bogħod minn dak ta' Nîmes, li jfisser vjaġġ ta' 49 minuta biss bit-triq. Hija rrikonoxxiet ukoll li Nîmes kienet ilha moqdija wkoll mill-ferrovija b'veloċità għolja (TGV) sa mill-2001. Għalhekk din il-belt hija konnessa, pereżempju, ma' Pariġi u Lyon b'servizzi ferrovjarji frekwenti, bi vjaġġ jieħu rispettivament madwar tliet sigħat u siegħa u nofs. Franza naqset milli tieħu dan is-servizz ferrovjarju inkunsiderazzjoni fl-argumenti tagħha dwar l-eżistenza ta' SIEĠ. F'dak li jirrigwarda n-netwerk tat-toroq, il-belt ta' Nîmes tinsab qrib ħafna l-awtostradi A9 u A54, li jgħaqqduha direttament mal-metropoli l-kbar tal-kwart tal-Lbiċ ta' Franza, jiġifieri Lyon, Marsilja u Montpellier. Fid-dawl ta' dawn l-elementi, ma jistax jingħad li parti miż-żona potenzjalment moqdija mill-ajruport ta' Nîmes tkun, fin-nuqqas tiegħu, iżolata mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li jkun ta' detriment għall-iżvilupp ekonomiku u soċjali tagħha.

(585) Rigward l-ajruport ta' Montpellier, Franza indikat: "*għalkemm l-elementi ta' hawn fuq jistgħu jqiegħduh fl-istess żona kummerċjali tal-ajruport ta' Nîmes minħabba li hemm inqas minn 60 minuta distanza bejniethom u minħabba li l-ispejjeż ta' vjaġġ bir-ritorn bejniethom ma jaqbiżx 20€, madankollu jeħtieġ li jingħad li r-rotot ta' Ryanair mill-ajruport ta' Montpellier, li bħalissa huma erbgħa, jaqdu d-domanda turistika tal-Punent tal-ajruport pjuttost milli tal-Lvant (eżempju ta' dan hija l-konnessjoni ma' Hahn minkejja li Ryanair waqqfet il-konnessjonijiet tagħha mal-Ġermanja minn Marsilja) u li l-ajruport ta' Nîmes ikopri żona kummerċjali parzjalment differenti minn dik tal-ajruport ta' Montpellier (b'mod partikolari Cévennes, Uzège, u l-Grigal ta' Gard/in-Nofsinhar tal-Ardèche, fil-wied tar-Rhône). Għaldaqstant għandu żona kummerċjali proprja. Ta' min jinnota wkoll li 51 % tal-passiġġieri low-cost imorru inqas minn 50 km 'l bogħod mill-ajruport tagħhom*".

(586) B'hekk Franza rrikonoxxiet li kien hemm xi elementi li jallokaw lill-ajruport ta' Nîmes fl-istess żona kummerċjali ta' dak ta' Montpellier. F'dawn iċ-ċirkostanzi, ma jistax jingħad li l-preżenza tal-ajruport ta' Nîmes tista' tipprevjeni l-iżolament li jista' joħloq dannu għall-iżvilupp ekonomiku u soċjali ta' parti miż-żona moqdija minn dan l-ajruport, aktar u aktar meta, kif kien indikat aktar 'il fuq, Nîmes hija moqdija wkoll mis-servizz tat-TGV. Barra minn hekk Franza ma pprovdiet l-ebda element li juri l-valutazzjoni tal-kobor ta' dan id-dannu ipotetiku. Il-fatt li ż-żoni kummerċjali tal-ajruporti ta' Nîmes u ta' Montpellier ma jikkoinċidux perfettament mhuwiex argument suffiċjenti. Fil-fatt, iż-żoni kummerċjali ta' żewġ ajruporti separati, ikunu kemm ikunu qrib xulxin, qatt ma jikkoinċidu perfettament. Fl-aħħar nett, il-fatt li 51 % tal-passiġġieri *low-cost* ma jitbiegħdux aktar minn 50 km 'l bogħod mill-ajruport tagħhom ma jurix li mingħajr l-ajruport ta' Nîmes, il-vjaġġaturi li jixtiequ jmorru fiż-żona kummerċjali ta' dan l-ajruport jew jitilqu minnu ma jkunux lesti, inġenerali, li jużaw titjiriet li jitilqu jew jaslu fl-ajruport ta' Montpellier.

(587) Barra minn hekk Franza sostniet it-teżi li l-missjoni ta' żvilupp tat-traffiku bl-ajru, fdata lil VTAN permezz tas-CDSP, "*tista' titqies bħala obbligu ta' servizz pubbliku fis-sens tal-ġurisprudenza* Altmark." Skont Franza, din il-missjoni tirrigwarda l-"*iżvilupp ekonomiku u turistiku tat-territorju*" li "*jeħtieġ, skont Franza, "(i) it-tkabbir tal-flussi tal-passiġġieri, ġeneratur tad-dħul u ta' impjiegi għall-ekonomija reġjonali […] u (ii) l-iżvilupp taż-żona ta' attivitajiet li tinsab fin-naħa tal-lemin tal-ajruport*". Dwar din iż-żona ta' attività, Franza ssemmi diversi impriżi stabbiliti hemmhekk u tindika li "*F'dan il-pol industrijali, VTAN għandha l-missjoni li tiżviluppa attivitajiet b'rabta mal-avjazzjoni u ssaħħaħ l-attività industrijali jew kummerċjali, li toħloq impjiegi għat-territorju*" ([189]).

([188]) Il-Linji Gwida ġodda, paragrafu 72.
([189]) Kummenti ta' Franza dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ.

(588) Dan l-argument ma jistax ikun aċċettat peress li kif imfakkar aktar 'l isfel, is-sempliċi kontribut ta' attività għall-iżvilupp ekonomiku lokali mhuwiex fih innifsu biżżejjed biex jiġġustifika li din l-attività tikkwalifika bħala SIEĠ. Barra minn hekk, l-iżvilupp kummerċjali ta' ajruport, billi jiġu introdotti rotot tal-ajru ġodda jew billi jiġu estiżi l-attivitajiet mhux marbutin mal-avjazzjoni, ma jissodisfax bħala tali l-kriterju ta' interess ġenerali li jiġġustifika l-kwalifika ta' 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-inċentivi ekonomiċi għal operatur ta' ajruport biex jidħol f'relazzjonijiet kummerċjali ma' kumpaniji tal-ajru.

(589) Għalhekk, fid-dawl ta' dak kollu li ntqal, fid-dawl tal-argumenti mressqa minn Franza u b'kont meħud b'mod partikolari tal-viċinanza tal-ajruport ta' Montpellier u s-servizz tat-TGV li minnu tgawdi Nîmes, il-Kummissjoni tqis li Franza wettqet żball manifest ta' evalwazzjoni meta sostniet li t-tmexxija tal-ajruport ta' Nîmes kienet, kollha kemm hi SIEĠ. B'mod partikolari, l-attività tal-operatur tal-ajruport ta' Nîmes li tikkonsisti fl-akkoljenza ta' titjiriet kummerċjali ta' trasport ta' vjaġġaturi f'dan l-ajruport ma tistax titqies bħala SIEĠ awtentiku. Minn dan jirriżulta li sakemm id-diversi miżuri ta' appoġġ finanzjarju li qegħdin jiġu investigati kellhom l-għan li jiffinanzjaw l-operat tal-attività tal-ajruport kollha kemm hi, dawn ma jistgħux jitqiesu bħala kumpens finanzjarju mogħti għall-ġestjoni ta' SIEĠ awtentiku. Għaldaqstant, ma jissodisfaw il-kundizzjonijiet kumulattivi tas-sentenza *Altmark*.

(590) Barra minn hekk, anki jekk wieħed jassumi li l-ġestjoni tal-ajruport ta' Nîmes, kollha kemm hi jew parzjalment, setgħet validament tikkwalifika bħala SIEĠ, il-miżuri inkwistjoni xorta waħda ma jissodisfawx il-kundizzjonijiet kumulattivi tas-sentenza *Altmark*. Fil-fatt, ma jissodisfawx l-ewwel, it-tieni u r-raba' kundizzjoni ta' din is-sentenza, kif ser jintwera aktar tard fid-dawl tal-Komunikazzjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat għall-kumpens mogħti għall-provvediment ta' SIEĠ ([190]) (minn hawn 'il quddiem "il-Komunikazzjoni dwar is-SIEĠ"). Il-Kummissjoni tqis li fil-każ tal-ajruport ta' Nîmes, huwa xieraq li tkompli l-analiżi ta' dawn il-kundizzjonijiet tas-sentenza *Altmark* billi tiddistingwi bejn l-entitajiet li effettivament wettqu din l-attività ekonomika matul il-perjodu 2000-2012.

7.2.1.4.1.2 *Obbligi ta' servizz pubbliku definiti b'mod ċar taħt ir-responsabbiltà tal-impriża (l-ewwel kundizzjoni)*

(591) Minħabba li Franza wettqet żball manifest ta' evalwazzjoni meta kkwalifikat it-tmexxija tal-ajruport kollha kemm hi bħala SIEĠ, u l-miżuri li qegħdin jiġu investigati servew biex jiffinanzjaw l-operat tal-ajruport kollu kemm hu, l-ewwel kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* mhijiex issodisfata.

(592) Barra minn hekk, skont il-Komunikazzjoni dwar is-SIEĠ ([191]), 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, l-AOT, il-Ftehim ta' konċessjoni, is-CDSP u l-klawżoli addizzjonali suċċessivi tagħhom, peress li jimponu fuq is-CCI 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, apparti s-CDSP u l-klawżoli addizzjonali tiegħu, li japplikaw biss għal VTAN, l-ebda wieħed minn dawn l-atti ma jistabbilixxi l-modi ta' kalkolu u ta' reviżjoni ta' xi mekkaniżmu ta' kumpens finanzjarju. B'hekk, l-atti li fdaw obbligi lis-CCI-ajruport ma jissodisfawx ir-rekwiżiti tal-ewwel kundizzjoni tas-sentenza *Almark*, anki irrispettivament mill-fatt li l-obbligi imposti fuq is-CCI-ajruport ma jikkwalifikawx bħala SIEG awtentiku.

7.2.1.4.1.3 *Il-parametri tal-kumpens stabbiliti minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti (it-tieni kundizzjoni)*

7.2.1.4.1.3.1 Il-perjodu tal-operat mis-CCI-ajruport (2000 – 2006)

(593) Is-sussidji ta' darba u l-avvanzi rimborsabbli riċevuti mis-CCI-ajruport huma kollha miżuri ta' darba, mogħtija fil-ħin reali sabiex jiffinanzjaw id-defiċit tal-operat tal-ajruport. Għaldaqstant mhumiex ir-riżultat ta' parametri ta' kalkoli li jkunu ġew stabbiliti minn qabel.

([190]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni tal-20.12.2011 dwar l-applikazzjoni tar-regoli tal-għajnuna mill-Istat tal-Unjoni Ewropea għall-kumpens mogħti għall-provvediment ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU C 8, 11.01.2012, p4).

([191]) ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4, il-punt 52.

(594) Ta' min jinnota li l-missjonijiet tas-CCI-ajruport għall-perjodu ta' bejn is-sena 2000 sa Frar 2006 huma speċifikati fid-digriet tal-1965 u fl-ispeċifikazzjoni annessi għalih kif ukoll fl-AOT tal-1986. Madankollu, dawn l-atti ma jipprovdux mekkaniżmu ta' kumpens finanzjarju favur is-CCI abbażi ta' parametri stabbiliti minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti.

(595) Bl-istess mod, il-Ftehim ta' konċessjoni, li jiddefinixxi l-obbligi tas-CCI-ajruport għall-perjodu ta' bejn Frar u Diċembru 2006 lanqas ma jipprovdi xi mekkaniżmu ta' kumpens finanzjarju favur l-operatur.

(596) B'hekk, il-miżuri ta' appoġġ finanzjarju mogħtija lis-CCI-ajruport ma jissodisfawx it-tieni kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*.

7.2.1.4.1.3.2 Il-perjodu tal-operat minn VTAN (2007-2012)

(597) Il-kumpens imħallas lil VTAN mis-SMAN ingħata skont is-CDSP u l-annessi għalih, li jispeċifikaw l-obbligi taż-żewġ partijiet bħala parti mill-missjoni ta' operat u jistabbilixxu l-modalitajiet ta' kalkolu tal-kontribuzzjoni fissa mħallsa lil VTAN mis-SMAN.

(598) Madankollu, il-modalitajiet ta' kalkolu ta' din il-kontribuzzjoni ġew emendati *a posteriori*, permezz ta' erba' klawżoli addizzjonali. B'mod partikolari, il-klawżola addizzjonali Nru 3 għas-CDSP tipprovdi l-għoti mis-SMAN lil VTAN ta' sussidju ta' EUR [100 000-300 000] għas-sena 2009 u, fuq kollox, tintroduċi tfassil ġdid tal-klawżola 27-4 tas-CDSP, li tistipula minn din id-data li "*il-kontribuzzjoni fissa tista' tiżdied bl-ammont ta' sussidji riċevuti mill-Awtorità li tiddelega mingħand kollettivitajiet oħrajn*". Il-klawżola addizzjonali Nru 3 b'hekk introduċiet parametri ġodda ta' kalkolu, li mhumiex oġġettivi, għaliex mhumiex relatati mal-ispejjeż u d-dħul ta' VTAN.

(599) B'hekk, il-kontribuzzjoni fissa ma tissodisfax it-tieni kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*. Lanqas il-kontribuzzjoni pubblika speċifika u s-sussidji għat-tagħmir, imsemmija fil-premessa 565 ma jissodisfaw dan il-kriterju, peress li huma appoġġ finanzjarju ta' darba li ma kinux previsti fil-bidu.

7.2.1.4.1.4 *Metodu tal-għażla tal-fornitur tas-servizzi (ir-raba' kundizzjoni)*

7.2.1.4.1.4.1 Il-perjodu tal-operat mis-CCI-ajruport (2000 – 2006)

(600) Is-CCI ma ntgħażlitx biex tmexxi l-ajruport wara proċedura ta' sejħa għall-offerti u l-Kummissjoni mgħandha l-ebda prova li tindika li l-ammonti tal-miżuri ta' appoġġ finanzjarju li bbenefikat minnhom setgħu jkunu stabbiliti fuq il-bażi ta' analiżi tal-ispejjeż li kienet iġġarrab impriża medja, immexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat bil-mezzi meħtieġa.

(601) B'hekk, il-miżuri ta' appoġġ finanzjarju mogħtija lis-CCI-ajruport ma jissodisfawx ir-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*.

7.2.1.4.1.4.2 Il-perjodu tal-operat minn VTAN (2007-2012)

(602) Veolia Transport intgħażlet wara proċedura ta' akkwist innegozjata, ippreċeduta minn avviż ta' sejħa pubblika għall-kompetizzjoni ppublikat f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*. Għalhekk skont id-dritt tal-Unjoni, l-awtoritajiet Franċiżi għamlu użu minn proċedura nnegozjata b'pubblikazzjoni ([192]).

([192]) L-Artikolu 30 tad-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).

(603) Ġeneralment il-Kummissjoni tqis li proċedura nnegozjata b'pubblikazzjoni ma tissodisfax ir-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ħlief f'każijiet eċċezzjonali ([193]). Hija tinnota f'dan ir-rigward li wara li ż-żewġ kandidati li wieġbu għas-sejħa għall-offerti ppreżentaw l-offerti tagħhom, is-SMAN bdiet negozjati mat-tnejn li huma ([194]). Fost l-oħrajn kien hemm kuntatti, bejn Veolia Transport u s-SMAN, bl-għan li jiġu speċifikati jew saħansitra jiġu speċifikati ċerti aspetti importanti tal-offerta ta' Veolia Transport. Fil-fatt, Franza indikat, pereżempju, li Veolia Transport kienet għamlet xi proposti oħrajn mal-offerta inizjali tagħha fl-20 ta' Settembru 2006 skont l-elementi tal-korrispondenza tas-SMAN bid-data tas-6 ta' Settembru 2006. Barra minn hekk, fl-4 ta' Ottubru 2006 Veolia Transport ippreżentat sensiela ta' kjarifiki li jemendaw elementi essenzjali tal-offerta tagħha, bħal pereżempju (i) l-introduzzjoni ta '"xenarju alternattiv" li jwassal għal tibdil fil-kontribuzzjoni fissa f'każ ta' tnaqqis fl-attività tal-ajruport, (ii) it-tibdil tal-formoli pprovduti għall-aġġornament tal-ekonomija tad-delega u anki (iii) it-tibdil tal-impenji magħmula fir-rigward tal-ispejjeż tal-persunal ([195]).

(604) Barra minn hekk, skont id-deċiżjoni dwar l-għoti tal-kuntratt ([196]), meta ntemmet il-proċedura, is-SMAN ikkunsidrat li l-offerta tal-kumpanija Veolia Transport kienet l-aktar waħda vantaġġjuża fir-rigward tal-kriterji stabbiliti mir-regolament tal-konsultazzjoni, b'mod partikolari: (i) il-politika tal-iżvilupp kummerċjali, (ii) il-kapaċità finanzjarja, (iii) is-sigurtà u (iv) l-impenn lejn il-kwalità ([197]). Madankollu, il-kriterji inkwistjoni kienu jħallu lis-SMAN diskrezzjoni wiesgħa fl-għażla tal-fornitur, billi dawn il-kriterji kienu fformulati b'mod ġenerali ħafna u li jmorru lil hinn mill-kwalità tas-servizz ipprovdut u mill-ispiża għall-komunità. Dan japplika b'mod partikolari għall-kriterju msejjaħ "politika ta' żvilupp kummerċjali" li bl-ebda mod ma jista' jitqabbel ma' kriterju ta' kwalità għal SIEĠ.

(605) Għal dawn ir-raġunijiet kollha, il-proċedura segwita mis-SMAN ma kinitx tiżgura li ser jintgħażel "*il-kandidat li huwa kapaċi jipprovdi dawn is-servizzi bl-inqas spiża għall-komunità*". Barra minn hekk, ma hemm l-ebda indikazzjoni li turi li l-estimi tal-ispejjeż stabbiliti minn VTAN, u li fuqhom ġiet stabbilita l-kontribuzzjoni finanzjarja, kienu jikkorrispondu għall- ispejjeż li kienet iġġarrab impriża medja, immexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat biex tmexxi l-ajruport. Jidher li f'dan ir-rigward VTAN ibbażat ruħha l-aktar fuq id-data tal-operat tas-CCI-ajruport biex tistabbilixxi dawn l-estimi. Iżda ma jeżisti l-ebda element li jista jikkonferma li s-CCI-ajruport ġabet ruħha bħal impriża medja, immexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat.

(606) B'hekk, il-miżuri ta' appoġġ finanzjarju mogħtija lil VTAN ma jissodisfawx ir-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*.

(607) Kif intwera qabel, l-ebda waħda mill-miżuri inkwistjoni ma tissodisfa l-kundizzjonijiet kumulattivi tas-sentenza *Altmark*. Jonqos għalhekk li jkun ivverifikat jekk id-diversi miżuri inkwistjoni setgħux jiffrankaw lis-CCI-ajruport jew lil VTAN l-ispejjeż li normalment ikollhom iħallsu mir-riżorsi finanzjarji tagħhom jew jekk jikkorrispondux għall-kundizzjonijiet normali tas-suq.

7.2.1.4.2 **Analiżi tal-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku – Miżuri li jistgħu jiffrankaw l-ispejjeż li s-CCI-ajruport u VTAN normalment kien ikollhom iħallsu**

7.2.1.4.2.1 *Il-perjodu tal-operat mis-CCI-ajruport (2000 – 2006)*

(608) Is-"sussidji ta' darba" li jammontaw għal total ta' EUR 1,35 miljun riċevuti fl-2005 mingħand is-CAAC, is-CANM u s-CGG huma sussidji mhux ripagabbli mogħtija mingħajr ebda prospett ta' ritorn fuq l-investiment mill-komunitajiet ikkonċernati. L-istess japplika għas-sussidju ta' EUR 200 000 mogħti lis-CCI-ajruport mis-servizz ġenerali tas-CCI fl-2006. Dan is-sussidju mhux ripagabbli effettivament ingħata biex jiffinanzja d-defiċit operattiv li s-CCI-ajruport iffaċċjat matul l-aħħar sena tal-perjodu li matulu hija mexxiet l-ajruport, u għalhekk mingħajr ebda prospett ta' redditu għas-servizz ġenerali tas-CCI.

(609) Rigward l-avvanzi rimborsabbli, jeħtieġ l-ewwel nett li jkun innotat li huma ekwivalenti għal self b'rata żero mogħtija mis-servizz ġenerali tas-CCI lis-CCI-ajruport. Skont Franza, "*Il-fatt li l-ħlasijiet bil-quddiem kienu magħmula disponibbli mingħajr ma ġiet applikata ebda rata ta' imgħax mhuwiex biżżejjed biex il-Kummissjoni tikkonkludi li teżisti għajnuna mill-Istat. Fil-fatt, skont il-ġurisprudenza tal-Qorti Ġenerali, wieħed irid jammetti li s-selliefa, minħabba l-funzjoni preliminari tagħhom ta' azzjonisti, jaċċettaw li jagħtu self mingħajr rati ta' imgħax jew inkella garanziji mhux imħallsa minn primjums. Bl-istess mod wieħed irid jammetti wkoll li kien normali għas-CCI, bħala konċessjonarja tal-ajruport, li tqiegħed riżorsi biżżejjed għad-dispożizzjoni tas-servizz tal-ajruport tagħha biex dan ikun jista' jiggarantixxi l-kontinwità tal-operat tal-ajruport ta'*

([193]) Il-Komunikazzjoni msemmija iktar 'il fuq, il-punt 65.
([194]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 85.
([195]) Dokument tal-4 ta' Ottubru 2006 ta' Veolia Transport: Kjarifiki dwar l-offerta tagħna skont it-talbiet tal-Junjin Konġunta fid-29/09/06.
([196]) Deċiżjoni tat-30 ta' Novembru 2006.
([197]) Rapport fil-qosor tal-analiżi tal-offerti għall-għoti tad-delega ta' servizz pubbliku għat-tmexxija taż-żona ċivili tal-Ajruport ta' Nîmes-Garons tat-23 ta' Novembru 2006.

Nîmes." ([198]) (noti ta' qiegħ il-paġna mneħħija). Argument bħal dan jista' jkun rilevanti biss kieku meta tat dawn il-ħlasijiet bil-quddiem biex jissokta l-operat tal-ajruport ta' Nîmes, is-CCI kienet tistenna li dan kien ser jiġġenera xi ftit jew wisq fit-tul redditu li jippermetti lis-CCI mhux biss tiġbor lura dawn il-ħlasijiet bil-quddiem, iżda wkoll, tirċievi "ritorn fuq l-investiment" li jkopri l-kapital impenjat, permezz ta' profitti eventwali magħmulin mill-ajruport.

(610) Il-Kummissjoni għalhekk staqsiet lil Franza dwar il-profitti li s-CCI setgħet tistenna mill-għoti ta' dawn l-avvanzi rimborsabbli. Madankollu, fit-tweġiba tagħha ([199]), Franza ma ssemmi ebda profitt ipotetiku mistenni mill-għoti ta' dawn is-sussidji. Hija illimitat ruħha li tagħmel referenza għall-ispeċifikazzjonijiet tal-konċessjoni, annessi mad-Digriet tal-1965, li jgħidu li, fi tmiem il-konċessjoni, l-Istat kien intrabat li jħallas lura lis-CCI il-bilanċ tal-ħlasijiet bil-quddiem mogħtijin lis-servizz tal-ajruport tagħha. Fit-tweġiba tagħha, Franza ma ssemmix prospetti ta' "ritorn" marbutin mal-avvanzi rimborsabbli minbarra l-assigurazzjoni ta' dan ir-rimborż mill-Istat fi tmiem il-konċessjoni.

(611) Evidentement, meta ngħatat id-diversi avvanzi rimborsabbli, is-CCI ma setgħetx tistenna li l-operat tal-ajruport isir profittabbli u li jippermetti lis-CCI-ajruport tħallas lura l-ħlasijiet bil-quddiem mogħtijin waqt li jiġġenera marġni ta' profitt li tħallas il-kapital investit mis-servizz ġenerali tas-CCI. Fil-fatt, l-avvanzi rimborsabbli bdew jingħataw mill-2002. F'dan iż-żmien, Air France kienet diġà telqet lill-ajruport ta' Nîmes u l-belt kienet diġà moqdija mit-TGV. Barra minn hekk, kif jidher fit-tabella 2, l-introjtu tal-ajruport, li kien ilu negattiv mill-1999, baqa' nieżel b'mod regolari minn din id-data, billi għadda minn – EUR 269 000 għal – EUR 796 000. Minn hemm kompla jmur għall-agħar, bit-telf jilħaq EUR 2,4 miljun fl-2003 (is-sena li fiha Air Littoral temmet is-servizzi tagħha lejn Pariġi), qabel ma niżel għal EUR 643 000 fl-2005. Fl-aħħar nett, kif intwera fl-analiżi tal-kuntratti bejn is-CCI-ajruport u Ryanair/AMS, fl-2002 is-CCI-ajruport kienet diġà bdiet tiffirma kuntratti ma' Ryanair li setgħu jnaqqsu r-redditu tal-ajruport, u dan kompliet tagħmlu sal-2005 inkluża. Finalment, mingħajr is-sussidji ta' darba, l-introjtu tas-CCI-ajruport kien ikun ferm agħar u għalhekk kien jeskludi kwalunkwe prospett ta' ħlas tal-kapital investit.

(612) Fid-dawl ta' dawn il-fatturi kollha, is-CCI ma setgħetx tqis li l-kapital li hija kienet impenjat permezz tal-ħlasijiet bil-quddiem mogħtijin lis-CCI-ajruport aktarx kienu ser jitħallsu lura b'xi mod jew ieħor, fi ftit jew wisq qasir żmien. Is-CCI setgħet ukoll ikollha leġittimament dubji serji dwar il-possibbiltà li s-CCI-ajruport tkun xi darba kapaċi tħallas lura lis-CCI. Avvanzi rimborsabbli ta' ammonti sostanzjali ħafna kellhom jingħataw barra minn hekk kull sena mill-2002 sal-2006, għal ammont totali ta' madwar EUR 7 miljun, li żdiedu ma' bilanċ pożittiv ta' avvanzi rimborsabbli ta' EUR 2,7 miljun fi tmiem is-sena 2001.

(613) F'dan ir-rigward, Franza ddikjarat li ma kienet prevista ebda skadenza għar-rimborż tal-ħlasjiet bil-quddiem mis-CCI-ajruport u li dawn il-ħlasijiet bil-quddiem kienu stabbiliti kull sena b'mod li jibbilanċjaw il-baġit tas-CCI-ajruport.

(614) Barra minn hekk, għalkemm kien previst li l-Istat iħallas lura l-bilanċ tal-avvanzi rimborsabbli fi tmiem il-konċessjoni, ma kienx ippjanat li jħallas kwalunkwe rata ta' imgħax li tħallas eżatt il-kreditu mogħti mis-CCI lis-servizz tal-ajruport tagħha.

(615) Minn dak kollu li ntqal, jidher li s-CCI ma ġabitx ruħha bħal operatur f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' redditu fir-rigward tas-servizz tal-ajruport tagħha.

(616) Għaldaqstant, is-sussidji ta' darba u l-avvanzi rimborsabbli t-tnejn taw vantaġġ ekonomiku lis-CCI-ajruport. Barra minn hekk, peress li dawn iż-żewġ vantaġġi ngħataw lil impriża waħda biss, huma selettivi.

7.2.1.4.2.2 *Il-perjodu tal-operat minn VTAN (2007-2012)*

(617) Skont is-CDSP, is-SMAN intrabtet li tħallas kontribuzzjoni fissa lil VTAN tul id-delega ta' servizz pubbliku, li tammonta għal EUR [1,2-1,5] miljun fix-"xenarju ta' referenza" u għal EUR [1,0-1,3] miljun fix-"xenarju alternattiv". Min-naħa tagħha VTAN intrabtet li tħallas imposta annwali tal-proprjetà ta' EUR 1 biex tieħu f'idejha l-artijiet, ix-xogħlijiet u l-faċilitajiet. Peress li dan il-ftehim jirrappreżenta spiża netta sinifikanti għas-SMAN, li ma setgħetx tistenna ebda redditu finanzjarju tanġibbli tal-ammonti impenjati taħt dan il-ftehim, ma jissodisfax kundizzjonijiet tas-suq normali u jagħti vantaġġ ekonomiku lil VTAN.

([198]) L-ittra ta' Franza tas-27 ta' Lulju 2012.
([199]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 47.

(618) Il-klawżola addizzjonali Nru 1 għas-CDSP kienet tikkonsisti fiż-żieda tal-kontribuzzjoni fissa b'EUR [20 000-50 000] mingħajr ebda prospett ta' redditu għas-SMAN, u dan biex tikkumpensa t-telf ta' dħul li VTAN setgħet tispera fih meta saret l-operatur tal-ajruport, iżda li kellha tirrinunzja għalih wara. Il-klawżola addizzjonali Nru 1, l-istess bħas-CDSP nnifsu, tirrappreżenta spiża netta għas-SMAN mingħajr prospett ta' ritorn, u ma tissodisfax il-kundizzjonijiet normali tas-suq. Għaldaqstant tat vantaġġ ekonomiku lil VTAN.

(619) L-istess raġunament japplika għall-klawżola addizzjonali Nru 3 li reġgħet żiedet l-ammont tal-kontribuzzjoni fissa mingħajr prospett ta' redditu għas-SMAN u għalhekk tat vantaġġ ekonomiku lil VTAN.

(620) Iżda dan ma japplikax għall-klawżola addizzjonali Nru 2. Din kienet tipprovdi li VTAN iġġedded is-sistema ta' tkessiħ tat-terminal u li s-SMAN tikkumpensaha tal-valur deprezzat tat-tagħmir fi tmiem id-delega. Madankollu, qabel il-konklużjoni tal-klawżola addizzjonali Nru 2, kien jirriżulta mill-Artikolu 25.2 tas-CDSP, li l-investimenti meħtieġa kellhom isiru kollha mis-SMAN, minbarra lista limitativa ta' investimenti, ristretta, mqiegħda taħt ir-responsabbiltà ta' VTAN mill-Artikolu 25.1 tas-CDSP. B'hekk, mingħajr il-klawżola addizzjonali Nru 2, it-tiġdid tas-sistema ta' tkessiħ, li ma kinitx baqgħet taħdem kellha tkun iffinanzjata mis-SMAN, u mhux minn VTAN. Għaldaqstant, il-klawżola addizzjonali Nru 2 ma wasslitx biex jonqsu l-ispejjeż li normalment ikollhom jitħallsu mir-riżorsi finanzjarji ta' VTAN. Għall-kuntrarju, din kienet tirrappreżenta soluzzjoni finanzjarjament vantaġġjuża għas-SMAN, li kellha tkun responsabbli għall-investiment inkwistjoni, iżda bis-saħħa tal-klawżola addizzjonali Nru 2, ma kellhiex għalfejn toħroġ il-flus meħtieġa, u kellha biss tiffinanzja l-valur deprezzat tal-beni fi tmiem id-delega. Għaldaqstant il-klawżola addizzjonali Nru 2 ma tat l-ebda vantaġġ ekonomiku lil VTAN u għaldaqstant mhijiex għajnuna mill-Istat.

(621) Bl-istess mod, il-klawżola addizzjonali Nru 4 għabbiet lil VTAN b'xi investimenti li ma kinitx obbligata twettaqhom skont is-CDSP, u pprovdiet "sussidji għat-tagħmir" biex tiffinanzjahom. Kien ippjanat li s-sussidji għat-tagħmir ikunu riaġġustati fi tmiem id-delega sabiex jallinjaw il-ħlasijiet man-nefqa attwali li tagħmel VTAN. Mingħajr il-klawżola addizzjonali Nru 4, l-ispejjeż tal-investiment korrispondenti, li saru meħtieġa minħabba l-għeluq tal-BAN, kien ikollhom jitħallsu mis-SMAN. Għaldaqstant, is-sussidji inkwistjoni ma wasslux biex jonqsu l-ispejjeż li normalment kienu jkollhom jitħallsu mir-riżorsi finanzjarji ta' VTAN.

(622) Għall-kuntrarju, mill-perspettiva tas-SMAN, kien ekonomikament raġonevoli li titlob lil VTAN, la kienet topera l-ajruport, li tagħmel l-investimenti meħtieġa, identifikati minn gruppi ta' ħidma li kienu jinkludu diversi partijiet interessati, waqt li tagħtiha kumpens finanzjarju limitat għall-ispejjeż imġarrba, permezz tal-mekkaniżmu ta' riaġġustament fi tmiem id-delega. Mill-aspett operattiv, kien tabilħaqq effettiv li tgħaddi mill-operatur tal-ajruport biex twettaq dawn l-investimenti. Għalhekk is-sussidji għat-tagħmir ma tawx vantaġġ ekonomiku lil VTAN u mhumiex għajnuna mill-Istat.

(623) Rigward il-kontribuzzjoni pubblika speċifika, li wkoll ġiet stabbilita mill-klawżola addizzjonali Nru 4, din ukoll hija sussidju mogħti mis-SMAN mingħajr prospetti ta' redditu, bħall-kontribuzzjoni fissa stabbilita mis-CDSP fl-ewwel verżjoni tiegħu. Hija ma tissodisfax il-kundizzjonijiet normali tas-suq. Għaldaqstant tat vantaġġ ekonomiku lil VTAN.

(624) Għaldaqstant, il-kontribuzzjoni fissa, kif stabbilita mis-CDSP fl-ewwel verżjoni tiegħu u miżjuda mill-klawżoli addizzjonali Nru 1 u Nru 3 tat vantaġġ ekonomiku lil VTAN. Barra minn hekk, peress li dawn il-vantaġġi ngħataw lil impriża waħda biss, huma selettivi. L-istess japplika għall-kontribuzzjoni pubblika speċifika. Iżda, la l-klawżola addizzjonali Nru 2 u lanqas is-sussidji għat-tagħmir ma taw vantaġġ ekonomiku lil VTAN. Għalhekk dawn il-miżuri mhumiex għajnuna mill-Istat.

7.2.1.5 ***L-effett fuq il-kummerċ u l-kompetizzjoni intra-UE***

(625) L-ajruport ta' Nîmes jikkompeti b'mod partikolari mal-ajruporti l-oħrajn u b'mod partikolari mal-ajruporti li jservu kompletament jew parzjalment l-istess żona ta' kummerċ, bħal dawk ta' Montpellier u ta' Avignon. Għaldaqstant għajnuna mogħtija lill-ajruport ta' Nîmes (is-CCI-ajruport jew VTAN) tista' taffettwa ħażin lill-kompetizzjoni. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tosserva li l-ajruport ta' Montpellier jinsab biss 63 km 'il bogħod mill-ajruport ta' Nîmes. 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.

(626) 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.

(627) 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 fil-kompetizzjoni ([200]).

(628) 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 minnhom għal dawn is-servizzi.

(629) Jirriżulta minn dawn l-elementi li d-diversi miżuri li ttieħdu favur is-CCI-ajruport u VTAN u li qegħdin jiġu eżaminati jistgħu, sakemm taw vantaġġ ekonomiku lil xi waħda minn dawn iż-żewġ impriżi, ikunu saħħew il-pożizzjonijiet rispettivi ta' dawn iż-żewġ impriżi fil-konfront tal-operaturi ta' ajruporti oħrajn Ewropej. Għaldaqstant, dawn il-miżuri setgħu ħolqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u affettwaw il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

7.2.1.6 ***Konklużjoni dwar il-preżenza ta' għajnuna mill-Istat***

(630) Is-sussidji relatati mal-missjonijiet sovrani mhumiex għajnuna mill-Istat. Is-sussidji tal-operat ta' darba u l-avvanzi rimborsabbli li rċeviet is-CCI-ajruport huma għajnuna mill-Istat lil din tal-aħħar. Il-kontribuzzjoni fissa, kif stabbilita mis-CDSP fl-ewwel verżjoni tiegħu u miżjuda mill-klawżoli addizzjonali Nru 1 u Nru 3, bħall-kontribuzzjoni pubblika speċifika, hija għajnuna mill-Istat lil VTAN. Il-klawżola addizzjonali Nru 2 u s-sussidji għat-tagħmir mhumiex għajnuna mill-Istat.

7.2.2 L-ILLEGALITÀ TAL-GĦAJNUNA

(631) Is-sussidji tal-operat ta' darba, l-avvanzi rimborsabbli, il-kontribuzzjoni fissa u d-diversi emendi tagħha, kif ukoll il-kontribuzzjoni pubblika speċifika ġew implimentati mingħajr ma ġew innotifikati.

(632) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-28 ta' Novembru 2005 dwar l-applikazzjoni tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE 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 ("id-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005") tipprovdi l-kundizzjonijiet li fihom ċerta għajnuna mogħtija bħala kumpens għal servizz pubbliku tista' tkun eżentata mill-obbligu tan-notifika stabbilit mill-Artikolu 108(3) tat-TFUE. Skont Franza, il-miżuri meħudin favur is-CCI-ajruport jew VTAN wara d-19 ta' Diċembru 2005 jissodisfaw dawn il-kundizzjonijiet.

(633) Il-Kummissjoni ma tqisx li dan huwa l-każ. Fil-fatt, l-ewwel nett, il-ġestjoni tal-ajruport ta' Nîmes ma tistax titqies kollha kemm hi bħala SIEĠ awtentiku, kif intwera qabel. Għaldaqstant, billi d-diversi miżuri msemmijin hawn fuq ittieħdu biex jiffinanzjaw l-operat tal-ajruport kollu kemm hu, ma jissodisfawx il-kriterji previsti mid-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005.

(634) It-tieni, kif indikat qabel, anki jekk wieħed jissupponi li l-operat tal-ajruport jista' kollu kemm hu jikkwalifika bħala SIEĠ, ebda waħda mill-miżuri inkwistjoni ma hija l-applikazzjoni ta' mekkaniżmu ta' kumpens li l-parametri tiegħu ġew stabbiliti minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti. Fil-fatt, kif indikat qabel, il-miżuri inkwistjoni ma jissodisfawx it-tieni kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*. B'hekk, dawn il-miżuri ma jissodisfawx il-kundizzjonijiet stabbiliti fl-Artikolu 4(d) u (e) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005, li l-att jew l-atti li jagħtu l-operat ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali għandhom jagħtu deskrizzjoni tal-mekkaniżmu ta' kumpens u l-parametri tal-kalkolu, ta' kontroll u ta' reviżjoni tal-kumpens kif ukoll il-modi ta' rimborż tal-kumpensi żejda eventwali u l-mezzi biex dawn jiġu evitati. Din hija raġuni oħra għalfejn il-miżuri msemmijin hawn fuq ma setgħux, minħabba d-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005, igawdu mill-eżenzjoni tal-obbligu ta' notifika stabbilit mill-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

(635) Fid-dawl ta' dak li ntqal, is-sussidji tal-operat ta' darba, l-avvanzi rimborsabbli, il-kontribuzzjoni fissa, kif stabbilita mis-CDSP fl-ewwel verżjoni tiegħu u miżjuda mill-klawżoli addizzjonali Nru 1 u Nru 3, bħall-kontribuzzjoni pubblika speċifika, huma għajnuna illegali.

([200]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 43.

7.2.3 KOMPATIBBILTÀ MAS-SUQ INTERN

(636) Kif intwera qabel, Franza wettqet żball manifest ta' evalwazzjoni meta sostniet li t-tmexxija tal-ajruport ta' Nîmes kienet, kollha kemm hi SIEĠ. B'mod partikolari, l-attività tal-operatur tal-ajruport ta' Nîmes li tikkonsisti fl-akkoljenza ta' titjiriet kummerċjali ta' trasport ta' vjaġġaturi f'dan l-ajruport ma tistax titqies bħala SIEĠ awtentiku. Dawn il-konklużjonijiet japplikaw kemm għall-perjodu tal-operat mis-CCI-ajruport kif ukoll għall-perjodu tal-operat minn VTAN. Sakemm id-diversi miżuri ta' appoġġ finanzjarju li qegħdin jiġu investigati kellhom l-għan li jiffinanzjaw l-operat tal-attività tal-ajruport kollha kemm hi, dawn ma jistgħux jitqiesu bħala kumpens finanzjarju mogħti għall-ġestjoni ta' SIEĠ awtentiku.

(637) Barra minn hekk, kif intwera qabel anki jekk l-operat tal-ajruport ta' Nîmes seta' validament, kollu kemm hu jew parzjalment, jikkwalifika bħala SIEĠ, l-ebda waħda mill-miżuri ta' appoġġ finanzjarju li qegħdin jiġu investigati ma tipprovdi mekkaniżmu ta' kumpens finanzjarju li l-parametri tiegħu ġew stabbiliti minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti, u li jinkludi metodi ta' kontroll u ta' reviżjoni tal-kumpens kif ukoll modi ta' rimborż tal-kumpensi żejda eventwali u l-mezzi biex dawn jiġu evitati. B'hekk, il-miżuri inkwistjoni ma jissodisfawx il-kundizzjonijiet kumulattivi stabbiliti mill-Qafas tal-Unjoni Ewropea applikabbli għall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għal servizz pubbliku, li huwa applikabbli f'dan il-każ *ratione temporis* ([201]). Barra minn hekk, għal dawn l-istess raġunijiet u skont kif ġie stabbilit fil-premessi 633 sa 635, il-miżuri inkwistjoni lanqas ma jissodisfaw il-kundizzjonijiet kumulattivi stabbiliti mid-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005. Għaldaqstant, dawn il-miżuri ma jistgħux ikunu ddikjarati kompatibbli mas-suq intern fuq il-bażi tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE.

(638) Issa l-Kummissjoni ser tanalizza l-miżuri li qegħdin jiġu investigati fid-dawl tad-diversi kriterji tal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

(639) Id-diversi għajnuniet mill-Istat f'din il-valutazzjoni huma kollha għajnuna operattiva, la l-effett tagħhom kien li jiffinanzjaw l-operat tal-ajruport ta' Nîmes, u mhux investimenti speċifiċi magħmula fi ħdan dan l-ajruport. Din l-għajnuna għall-operat kollha ngħatat b'mod illegali qabel l-4 ta' April 2014, id-data tad-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida l-ġodda, li fihom il-Kummissjoni ddikjarat li kienet ser tapplika l-prinċipji msemmija fl-imsemmija Linji Gwida għall-każijiet kollha li għadhom għaddejjin u li jirrigwardaw għajnuna għall-operat mogħtija lill-ajruporti, anki jekk din l-għajnuna ngħatat qabel l-4 ta' April 2014 ([202]).

(640) Skont il-Linji Gwida l-ġodda, l-għajnuna għall-operat mogħtija lill-ajruport qabel l-4 ta' April 2014 tista' tkun iddikjarata kompatibbli għall-ispejjeż operattivi kollha li mhumiex koperti jekk tkun issodisfata sensiela ta' kundizzjonijiet ([203]). Fil-qosor, dawn il-kundizzjonijiet huma:

— l-għajnuna tikkontribwixxi għal għan ta' interess komuni definit tajjeb (ittejjeb il-mobilità taċ-ċittadini u l-konnettività tar-reġjuni, tipprova tegħleb il-konġestjoni tat-traffiku bl-ajru fuq il-pjattaformi ewlenin tal-ajruporti tal-Unjoni, tgħin l-iżvilupp reġjonali);

— l-intervent tal-Istat huwa meħtieġ;

— l-għajnuna hija strument ta' intervent adegwat;

— l-għajnuna għandha effett ta' inċentiv fis-sens li mingħajrha, il-livell ta' attività ekonomika tal-ajruport ikkonċernat tonqos b'mod sostanzjali;

— l-għajnuna hija proporzjonata, fis-sens li hija limitata għall-minimu meħtieġ biex l-azzjoni ppjanata tkun tista' tiġi implimentata;

— id-distorsjonijiet fil-kompetizzjoni kkawżati mill-għajnuna u l-effetti tagħha fuq il-kummerċ għandhom ikunu kkunsidrati fl-analiżi.

(641) Il-Kummissjoni ser tapplika dawn il-kriterji għall-għajnuna inkwistjoni.

([201]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni dwar il-Qafas tal-Unjoni Ewropea applikabbli għall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għal servizz pubbliku (2011), (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 15), il-punt 16.(d) u (e) u l-punt 69.
([202]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 172.
([203]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 137.

7.2.3.1 ***Il-kontribut lejn objettiv ta' interess komuni li huwa definit sew***

(642) Peress li din l-għajnuna ffinanzjat l-operat tal-ajruport ta' Nîmes, hija għenet biex l-ajruport jibqa' attiv. Kif enfasizzat Franza, l-attività ta' dan l-ajruport għandha impatt pożittiv fuq l-iżvilupp ekonomiku tad-dipartiment ta' Gard, b'mod partikolari fis-settur tat-turiżmu. Madankollu, l-iżvilupp ekonomiku lokali huwa rikonoxxut, skont il-Linji Gwida l-ġodda, bħala għan ta' interess komuni li seta' jiġġustifika l-għoti ta' għajnuna għall-operat lil ajruport qabel l-4 ta' April 2014, jekk ċerti kundizzjonijiet ikunu ssodisfati.

(643) F'dak li jirrigwarda s-settur tat-turiżmu, huwa ovvju li l-ajruport ta' Nîmes jaqdi reġjun turistiku, u li t-titjiriet regolari offruti minn Ryanair lejn dan l-ajruport sa mis-sena 2000 ġabu flussi kbar ta' turisti fir-reġjun ta' Nîmes. Pereżempju, l-istudju tal-2006 imsemmi qabel dwar l-impatt ekonomiku tal-ajruport ta' Nîmes ([204]) jgħid li għas-sena 2006 biss, it-turisti li nġabu lejn l-ajruport ta' Nîmes injettaw mitt miljun euro fi nfiq kurrenti fl-ekonomija lokali ([205]) li minnhom 21 miljun intefqu fl-akkomodazzjoni, 26 miljun f'servizzi ta' ikel, 20 miljun fix-xiri ta' ikel ieħor, 9 miljuni fi trasport (minbarra trasport bl-ajru), 4 miljuni fi żjarat u 6 miljuni f'souvenirs. L-impatt ekonomiku li nħoloq (jiġifieri l-effett fuq il-bqija tal-ekonomija lokali) mill-attivitajiet tal-ajruport huwa wkoll stmat għal EUR 2,38 biljun jekk wieħed jikkunsidra l-effett tal-investimenti.

(644) Barra minn hekk, dan l-istudju tal-2006 jindika li 2 200 impjieg kienu direttament marbutin mal-attività tal-ajruport ([206]). B'hekk, sal-għeluq tal-BAN f'Lulju 2011, din kienet tfisser l-akkoljenza ta' diversi familji fit-territorju ta' Nîmes (aktar minn 800 tifel u tifla ta' suldati fl-iskejjel ta' Gard).

(645) Il-preżenza tal-BAN u tal-attività tal-avjazzjoni ċivili ippermettew ukoll l-iżvilupp ta' pol industrijali tal-avjazzjoni fuq is-sit tal-ajruport. Dan il-pol jinkludi attivitajiet bħal:

— GHSC (Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile – Għaqda tal-Elikotteri tas-Sigurtà Ċivili), li kien kemm ċentru ta' kmand tat-22 bażi permanenti u operattivi tas-sigurtà ċivili mqassma fuq it-territorju kollu metropolitan fid-dipartimenti barranin, ċentru ta' manutenzjoni tal-flotta ta' elikotteri tal-Ministeru tal-Intern u ċentru ta' tagħlim tal-persunal u ta' taħriġ kontinwu tal-bdoti (ħaddiema fiż-żona: 140 persuna);

— Sabena Technics (il-grupp TAT): Kumpanija ta' servizzi ta' manutenzjoni ta' mezzi tal-ajru ċivili u militari (ħaddiema fiż-żona: 336 persuna);

— AVDEF: Aviation Défense Service (Servizz ta' Difiża tal-Avjazzjoni – grupp EADS), attiv fit-trasport pubbliku u l-evakwazzjoni medika fuq talba, ix-xogħol tal-avjazzjoni għall-armata u t-tifi ta' nirien tal-foresti (ħaddiema fiż-żona: 51 persuna);

— Airways Formation: skola tal-bdoti, li għandha sussidjarja ta' trasport bl-ajru li tiġbor fiha t-taħriġ kollu meħtieġ li jhejji għad-dħul fil-kumpaniji tal-ajru, u sussidjarja ta' għalliema li jhejju għall-kwalifiki kollha ta' għalliema previsti mir-regolamenti (ħaddiema fiż-żona: 11-il persuna).

(646) B'kollox, skont Franza, il-pol industrijali kien jiġġenera 680 impjieg ċivili fl-2012, li magħhom wieħed għandu jżid aktar minn 3 000 impjieg maħluqin iġġenerati mill-attività tal-pjattaforma.

(647) Franza tindika wkoll li bħala tpattija għat-tluq tal-BAN, ġie deċiż li tinħoloq żona ta' attivitajiet ekonomiċi ta' aktar minn 140 ettaru fuq in-naħa tal-lemin tal-ajruport ta' Nîmes, fil-qalba ta' spazju ekonomiku ta' aktar minn 500 ettaru. 85 ettaru kellhom jintużaw biex jilqgħu park kummerċjali cluster dwar il-ġestjoni tar-riskju min-naħa u l-kostruzzjoni ekoloġika mill-oħra iffukat fuq l-attivitajiet ta' manutenzjoni u servizzi tal-avjazzjoni. Dan il-park, qrib il-pol tal-attivitajiet tal-ajruport ta' Nîmes, kellu jkun l-ewwel pol kummerċjali tat-tieni agglomerazzjoni tal-Languedoc-Roussillon u wieħed mill-poli reġjonali ewlenin tiegħu. Kellu jakkomoda 100 impriża li jirrappreżentaw 2 000 impjieg.

(648) Għaldaqstant l-għajnuna inkwistjoni tat kontribut sinifikanti għall-iżvilupp ekonomiku lokali.

([204]) L-Anness 11.0.5 għall-ittra ta' Franza tas-27 ta' Frar 2012.
([205]) Barra l-investimenti, bħal pereżempju x-xiri ta' proprjetà.
([206]) 1 400 impjieg fil-BAN u 800 impjieg, maħluqin minn 20 kumpanija preżenti fis-sit tal-ajruport.

(649) Madankollu, skont il-Linji Gwida l-ġodda, meta ajruport jinstab fl-istess żona ta' attrazzjoni ta' ajruport ieħor b'kapaċità żejda, il-pjan operattiv għandu jindika, abbażi ta' previżjonijiet validi tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija, l-impatt probabbli fuq it-traffiku tal-ajruport l-ieħor li jinsab f'din iż-żona ta' attrazzjoni. ([207]). Jirriżulta mill-kummenti li għamlet Franza f'dan ir-rigward li s-CCI-ajruport u VTAN kienu jistennew li t-traffiku ta' Nîmes ma jkollux impatt sinifikanti fuq it-traffiku rreġistrat fl-ajruporti ta' Marsilja, Avignon u Montpellier. B'mod partikolari, is-CCI qieset li dawn it-tliet ajruporti ma kinux fiż-żona kummerċjali ta' Nîmes. Wieħed jista' għalhekk jikkonkludi li l-impatt probabbli tat-traffiku ta' Nîmes fuq l-ajruporti tal-qrib ġie kkunsidrat.

(650) Anki jekk il-Kummissjoni ma taqbilx mal-opinjoni tal-Operaturi dwar il-preżenza ta' żoni kummerċjali separati, hija tqis li l-impatt tal-għajnuna inkwistjoni fuq l-ajruporti tal-qrib ma kienx tali li jikkontrobilanċja l-kontribut tal-għajnuna għall-għan ta' interess komuni inkwistjoni, jew li jikkomprometti b'mod sostanzjali l-kundizzjonijiet tal-operat tal-ajruporti tal-qrib.

7.2.3.2 ***Il-ħtieġa tal-intervent tal-Istat u l-adegwatezza tal-għajnuna bħala strument ta' intervent***

(651) L-għajnuna mogħtija fil-forma ta' avvanzi rimborsabbli u ta' sussidji operattivi kienet meħtieġa sabiex tassigura l-bilanċ ekonomiku operattiv tal-ajruport ta' Nîmes, u għalhekk biex iżżommu jaħdem.

(652) Barra minn hekk, skont il-Linji Gwida l-ġodda, "*Għalhekk, fil-kundizzjonijiet attwali tas-suq, l-ajruporti ż-żgħar jistgħu jsibuha aktar diffiċli li jiżguraw il-finanzjament tal-attivitajiet tagħhom mingħajr kapital pubbliku*" ([208]). Il-Linji Gwida l-ġodda jgħidu wkoll li l-ajruporti li jilqgħu sa 700 000 passiġġier fis-sena jistgħu ma jkunux kapaċi jsostnu sehem kbir mill-ispejjeż operattivi tagħhom. Issa l-ajruport ta' Nîmes jaqa' fil-kategorija tal-ajruporti ż-żgħar, peress li t-traffiku tiegħu ma qabiżx it-320 000 passiġġier matul il-perjodu ta' bejn l-1999 u l-2011.

(653) B'hekk, l-intervent tal-Istat biex jiżgura l-bilanċ ekonomiku tal-ajruport ta' Nîmes, u għalhekk biex jinżamm jaħdem, matul il-perjodu ta' bejn is-sena 2000 u l-2011 kien meħtieġ.

(654) Skont il-Linji Gwida l-ġodda, jeħtieġ li wieħed jivvaluta jekk setgħux jiġu implimentati strumenti oħrajn ta' intervent jew ta' għajnuna minflok dawk użati u b'hekk jinħolqu inqas distorsjonijiet fil-kompetizzjoni ([209]). Kif diġà ġie indikat, l-ajruport irreġistra defiċit operattiv kbir ħafna kull sena matul il-perjodu ta' bejn l-2002 u l-2011. F'dan il-kuntest, kien diffiċli għalhekk li biex jinżamm attiv jiġu kkunsidrati strumenti oħrajn apparti sussidji operattivi mhux ripagabbli, bħas-sussidji operattivi ta' darba, il-kontribuzzjoni fissa u l-kontribuzzjoni pubblika speċifika, kif ukoll avvanzi rimborsabbli mingħajr maturità ta' rimborż speċifika u mingħajr rata ta' imgħax.

7.2.3.3 ***Effett ta' inċentiv u proporzjonalità tal-għajnuna***

(655) Skont il-Linji Gwida l-ġodda, jeħtieġ li jkun ivverifikat jekk fin-nuqqas tal-għajnuna operattiva, il-livell tal-attività ekonomika tal-ajruport kienx jonqos drastikament u wkoll jekk l-għajnuna kinitx limitata għall-minimu meħtieġ biex l-attività ppjanata tkun tista' tiġi implimentata ([210]).

(656) Kif spjegat qabel, il-wasla tat-TGV iżda wkoll it-tluq ta' Air France fl-2001, segwit sentejn wara minn dak ta' Air Littoral, ħolqu waqgħa drastika fl-għadd ta' titjiriet fl-ajruport ta' Nîmes. Magħqudin mal-kundizzjonijiet tal-kuntratti konklużi ma' Ryanair/AMS mill-2002, dawn il-fatturi ħolqu wkoll tnaqqis kbir fis-sitwazzjoni finanzjarja tal-ajruport. B'hekk, fin-nuqqas tal-miżuri ta' appoġġ maħsubin għall-finanzjament tad-defiċit operattiv ta' dan tal-aħħar, l-attività tiegħu kienet tonqos ħafna jew saħansitra tieqaf għal kollox.

(657) Barra minn hekk, kif spjegat hawn taħt, l-ammonti tal-għajnuna tnaqqsu għall-minimu meħtieġ.

([207]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-paragrafi 114 u 131.
([208]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 117.
([209]) Il-Linji Gwida ġodda, il-paragrafu 120.
([210]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-paragrafi 124 u 125.

7.2.3.3.1 **Il-perjodu tal-operat mis-CCI-ajruport (2000 – 2006)**

(658) Id-diversi għajnuniet operattivi mogħtijin lis-CCI-ajruport kienu limitati għall-ammonti meħtieġa biex jiżguraw il-bilanċ finanzjarju operattiv, mingħajr ma jmorru lil hinn. Minħabba li mingħajr dawn l-għajnuniet, is-CCI-ajruport kienet tirreġistra defiċit operattiv kbir kull sena, l-attività tal-ajruport kien ikollha titnaqqas b'mod konsiderevoli, jekk mhux titwaqqaf għal kollox, biex tiżgura bilanċ finanzjarju. B'hekk l-għajnuniet kellhom effett ta' inċentiv fit-tifsira tal-paragrafu 124 tal-Linji Gwida l-ġodda.

(659) B'hekk, fir-rigward tas-sussidji operattivi ta' darba li ngħataw fl-2005, Franza spjegat li l-baġit 2005 tas-CCI kien ġie stabbilit abbażi ta' previżjonijiet ta' dħul u ta' spejjeż li jieħdu inkunsiderazzjoni l-previżjonijiet tat-traffiku, u li b'kont meħud tal-programm tal-ajruport, il-previżjonijiet tal-2005 kienu juru ħtieġa ta' finanzjament ta' EUR [1-3] miljun. Din il-ħtieġa kienet tikkorrispondi għad-differenza bejn in-nefqa prevista (EUR [4-6] miljun) u d-dħul previst (EUR [2-4] miljun).

(660) Madankollu, is-sussidji operattivi ta' darba li s-CCI-ajruport irċeviet fl-2005 kienu jirrappreżentaw biss ammont totali ta' EUR 1,35 miljun, ferm inqas mill-ħtieġa ta' finanzjament ta' EUR[1-3] miljun. Id-differenza ta' madwar EUR [600 000-800 000] tħallset mis-CCI, parti minnha fil-forma ta' avvanzi rimborsabbli.

(661) Bl-istess mod, is-sussidju operattiv ta' darba ta' EUR 200 000 li rċeviet mis-servizz ġenerali tas-CCI fl-2006 kien jirrappreżenta biss parti mid-defiċit operattiv. Id-deċiżjoni tal-Assemblea Ġenerali tas-CCI tal-14 ta' Diċembru 2005 turi fil-fatt li dan is-sussidju operattiv ta' darba kien ir-riżultat ta' ftehim bejn is-SMAN u s-CCI, li skontu din tal-aħħar kienet intrabtet li ġġorr biss parti mid-defiċit operattiv tal-ajruport, li tammonta għal EUR 200 000 ([211]), peress li l-bqija tħallas mis-SMAN, il-proprjetarja l-ġdida.

(662) Fir-rigward tal-avvanzi rimborsabbli mogħtijin mis-servizz ġenerali tas-CCI, dawn kienu r-riżultat tal-obbligu li tippreżenta baġit bilanċjat għall-ajruport, li kien impost fuq is-CCI mill-kuntratt ta' konċessjoni. L-ammont tal-ħlasijiet bil-quddiem kien stabbilit kull sena meta jinħadem il-baġit, b'mod li dan jiġi bbilanċjat. It-tfassil tal-baġits tal-ajruporti mmexxija mill-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija huwa ggwidat minn proċeduri stretti b'mod li jiżguraw li l-kontribuzzjonijiet pubbliċi maħsubin biex jibbilanċjaw il-baġit ikunu limitati għall-minimu meħtieġ.

(663) B'hekk, iċ-Ċirkolari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1992 li tistabbilixxi r-regoli baġitarji tal-kontijiet u dawk finanzjarji applikabbli għall-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija tipprovdi proċedura preċiża li tirregola b'mod partikolari l-mod kif is-servizz ġenerali ta' kamra tal-kummerċ u tal-industrija tiddetermina l-baġit allokat għat-tmexxija ta' ajruport. Din iċ-Ċirkolari tipprovdi fost l-oħrajn li l-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija għandha tistabbilixxi, għat-tfassil tal-baġit, (i) l-istat tal-operazzjonijiet ta' tħaddim; (ii) l-istat tal-kapaċità ta' finanzjament proprju; u (iii) l-istat tal-operazzjonijiet 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.). L-għan ta' din il-proċedura huwa b'mod partikolari li tiggarantixxi li l-baġit ikun bilanċjat mingħajr kumpens żejjed.

(664) Għaldaqstant, l-ammonti tal-avvanzi rimborsabbli ma qabżux dak li kien meħtieġ għall-finanzjament tad-defiċit operattiv tas-CCI-ajruport, minħabba s-sussidji operattivi ta' darba.

(665) B'hekk, id-diversi għajnuniet operattivi li rċeviet is-CCI-ajruport kellhom effett ta' inċentiv u kienu limitati għall-minimu.

7.2.3.3.2 **Il-perjodu tal-operat minn VTAN (2007-2011)**

(666) Id-diversi għajnuniet operattivi mogħtijin lil VTAN, li kienu jirrappreżentaw ammonti kbar, kienu wkoll meħtieġa biex jiżguraw il-bilanċ finanzjarju operattiv. Mingħajr din l-għajnuna, l-operat kien jagħmel telf kbir, u l-attività tal-ajruport kien ikollha titnaqqas b'mod sinifikanti, jew saħansitra titwaqqaf għal kollox.

([211]) L-Anness Nru 2014-II-32 għall-ittra ta Franza tal-25 ta' April 2014.

(667) Il-kontribuzzjoni fissa kif prevista fil-bidu ġiet stabbilita abbażi ta' baġit proviżorju stabbilit minn Veolia Transport. Skont dan il-baġit, fix-"xenarju ta' referenza", il-kontribuzzjoni fissa ta' EUR [1,2-1,5] miljun kellha tippermetti lil VTAN tikseb marġnijiet netti [ta' medja ta' 0-5 %] tul id-delega kollha ta' servizz pubbliku. Min-naħa l-oħra, Veolia Transport fasslet "xenarju alternattiv" fuq stedina tas-SMAN li jikkorrispondi għal tnaqqis fl-attività, li fih il-kontribuzzjoni fissa tnaqqset għal EUR [1,0-1,3] miljun. F'dan ix-xenarju, VTAN kienet tipprovdi marġnijiet netti [ta' medja ta' 0-5 %] tul id-delega kollha ta' servizz pubbliku ([212]).

(668) B'dawn l-elementi, il-marġnijiet netti mistennija minn Veolia Transport kienu jidhru raġonevoli, u x-xenarju alternattiv ġie mfassal b'mod li dawn il-marġnijiet ma jiżdiedux b'mod eżaġerat f'każ li tonqos l-attività.

(669) Għaldaqstant il-kontribuzzjoni fissa ġiet imfassla fil-bidu biex tkun limitata għall-minimu meħtieġ sabiex tassigura lil VTAN il-bilanċ finanzjarju operattiv kif ukoll qligħ raġonevoli. L-emendi ulterjuri tagħha segwew din il-loġika. B'hekk, iż-żieda tal-kontribuzzjoni fissa bil-klawżola addizzjonali Nru 1 kienet tikkorrispondi għat-telf mhux mistenni minn dħul li fil-bidu kien ġie kkunsidrat minn Veolia Transport fl-estimi tagħha ta' qabel, filwaqt li ż-żieda li rriżultat mill-klawżola addizzjonali Nru 3 kienet tikkorrispondi għal nefqiet ta' kummerċjalizzazzjoni addizzjonali sostnuti minn VTAN u mhux previsti mill-bidu.

(670) Barra minn hekk, id-dikjarazzjonijiet tad-dħul ta' VTAN osservati *a posteriori* juru li l-kontribuzzjoni fissa ma qabżitx il-minimu meħtieġ, peress li ma wasslitx biex VTAN tirreġistra qligħ eċċessiv. Fil-fatt, mit-tabella 6 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, il-marġni netta ta' VTAN kienet saħansitra negattiv matul il-perjodu ta' bejn l-2007 u l-2010.

(671) Il-kontribuzzjoni pubblika speċifika implimentata permezz tal-klawżola addizzjonali Nru 4 għas-CDSP min-naħa tagħha kienet ikkalkulata abbażi ta' baġit proviżorju li kien jirrifletti r-responsabbiltajiet operattivi ġodda ta' VTAN, wara li għalqet il-BAN, u kien ukoll previst li l-ammont tagħha jkun aġġustat mill-ġdid *a posteriori* skont il-kont tal-ġenerazzjoni tal-introjtu miksub, b'mod li jiġu evitati ħlasijiet żejda.

(672) B'hekk, id-diversi għajnuniet operattivi li rċeviet VTAN kellhom effett ta' inċentiv u kienu limitati għall-minimu.

7.2.3.4 ***Valutazzjoni tad-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ***

(673) Skont il-Linji Gwida l-ġodda, biex wieħed jivvaluta l-kompatibilità tal-għajnuna operattiva mogħtija qabel l-4 ta' April 2014, il-Kuummissjoni trid tikkunsidra d-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-effetti fuq il-kummerċ ([213]).

(674) L-għajnuna mogħtija lil ajruport tal-Unjoni tista' potenzjalment ikollha effett negattiv fuq l-ajruporti l-oħrajn kollha tal-Unjoni. Fil-fatt, l-ajruporti kollha tal-Unjoni huma f'kompetizzjoni ma' xulxin sabiex jattiraw lill-kumpaniji tal-ajru, fil-qasam tas-suq intern tat-trasport bl-ajru fi ħdan l-Unjoni. F'każ ta' għajnuna operattiva li tippermetti lil ajruport jibqa' ekonomikament vijabbli, l-intensità ta' dan l-effett ġenerali fuq l-ajruporti l-oħrajn tiddependi mill-volum ta' attività tal-ajruport megħjun, li jista' jkun espress b'mod partikolari fin-numru ta' passiġġieri, ta' rotot u ta' frekwenzi.

(675) Ta' min jinnota f'dan ir-rigward li matul il-perjodu kkunsidrat (2002-2011), l-ajruport ta' Nîmes baqa' ajruport żgħir. It-traffiku tiegħu laħaq l-ogħla valuri fl-2001 bi 320 000 passiġġier, u fis-snin ta' wara baqa' bejn il-130 000 u t-300 000 passiġġier fis-sena. Matul dan l-istess perjodu, is-servizzi regolari offruti minn dan l-ajruport kienu limitati għar-rotta lejn Pariġi ta' Air Littoral, li baqgħet topera sal-2003 biss, kif ukoll għall-ftit rotot operati minn Ryanair (massimu ta' erbgħa fl-istess ħin), b'rata ta' frekwenza kuljum jew ta' frekwenzi fi ġranet alternattivi, ħlief eventwalment fis-sajf, fejn setgħu jkunu offruti żewġ frekwenzi kuljum għal ċerti rotot, skont is-snin. Għaldaqstant il-volum tal-attività tal-ajruport ta' Nîmes baqa' żgħir. L-effett ġenerali tal-għajnuna mogħtija lil dan l-ajruport fuq l-ajruporti l-oħrajn kollha kien għalhekk relattivament limitat.

([212]) L-Anness Nru 2014-1-1 għall-ittra ta' Franza tad-19 ta' Frar 2014.
([213]) Il-Linji Gwida l-ġodda, il-paragrafi 131 u 137.

(676) Madankollu, l-effetti ta' għajnuna operattiva mogħtija lil ajruport partikolari fuq ajruport ieħor ikunu ferm aktar intensivi jekk iż-żewġ ajruporti jkunu qrib xulxin. B'mod partikolari, meta wieħed minnhom ikun jinsab fiż-żona kummerċjali tal-ieħor, ikunu f'kompetizzjoni partikolarment kbira biex jattiraw lill-kumpaniji tal-ajru li jkunu jixtiequ jaqdu lir-reġjun tagħhom. Barra minn hekk, meta jkun hemm rotot li jitilqu minn kull wieħed minn dawn l-ajruporti lejn l-istess belt ta' destinazzjoni, iż-żewġ ajruporti jkunu f'kompetizzjoni biex jattiraw lill-passiġġieri li jkunu jixtiequ jmorru lejn dik il-belt ta' destinazzjoni, u li biex jagħmlu dan il-vjaġġ, jistgħu jagħżlu bejn dawn iż-żewġ ajruporti.

(677) L-ajruport ta' Avignon jinsab 68 km 'il bogħod mill-ajruport ta' Nîmes, iżda r-restrizzjonijiet tar-runway tiegħu jippermettulu biss li jilqa' fih titjiriet privati u ta' negozju. Għaldaqstant mhuwiex f'kompetizzjoni mal-ajruport ta' Nîmes biex jilqa' titjiriet regolari. Fil-każ tal-ajruport ta' Marsilja, dan jinsab 115-il kilometru 'l bogħod, jiġifieri siegħa u kwart bit-triq. Għaldaqstant huwa wisq 'il bogħod biex iħoss impatt kbir mill-għajnuna inkwistjoni. Kif indikat qabel, l-ajruport ta' Montpellier jinsab biss 63 km 'il bogħod mill-ajruport ta' Nîmes, li jfisser vjaġġ bit-triq ta' 49 minuta. Peress li l-Kummissjoni tikkunsidra distanza ta' inqas minn 100 km u tul ta' vjaġġ ta' inqas minn siegħa huma l-kriterji li jippermettu li tistabbilixxi, mal-ewwel daqqa t'għajn, iż-żona kummerċjali ta' ajruport, l-ajruport ta' Montpellier jinsab *a priori* fiż-żona kummerċjali ta' dak ta' Nîmes. Barra minn hekk, ċerti rotot li jitilqu minn Montpellier għandhom l-istess agglomerazzjoni ta' destinazzjoni li għandhom ċerti rotot li jitilqu mill-ajruport ta' Nîmes. Dan japplika b'mod partikolari għar-rotot lejn Brussell u Londra, li jitilqu miż-żewġ ajruporti.

(678) F'dan ir-rigward, Franza tikkunsidra li ż-żona kummerċjali ta' ajruport hija stabbilita fuq żewġ kriterji: (i) it-tul tal-vjaġġ; u (ii) fl-ajruporti fejn jiddomina t-traffiku *low-cost* bħal f'dak ta' Nîmes, l-ispejjeż tal-vjaġġ. B'hekk Franza tikkunsidra li ż-żona kummerċjali ta' ajruport reġjonali hija limitata għall-ajruporti li jistgħu jintlaħqu bil-karozza f'massimu ta' 60 minuta ([214]). Skont Franza, "*Rigward l-ajruport ta' Montpellier, għalkemm l-elementi ta' hawn fuq jistgħu jqiegħduh fl-istess żona kummerċjali tal-ajruport ta' Nîmes minħabba li hemm inqas minn 60 minuta distanza bejniethom u minħabba li l-ispejjeż ta' vjaġġ bir-ritorn bejniethom ma jaqbiżx 20€, madankollu jeħtieġ li jingħad li r-rotot ta' Ryanair mill-ajruport ta' Montpellier, li bħalissa huma erbgħa, jaqdu d-domanda turistika tal-Punent tal-ajruport pjuttost milli tal-Lvant (eżempju ta' dan hija l-konnessjoni ma' Hahn minkejja li Ryanair waqqfet il-konnessjonijiet tagħha mal-Ġermanja minn Marsilja) u li l-ajruport ta' Nîmes ikopri żona kummerċjali parzjalment differenti minn dik tal-ajruport ta' Montpellier (b'mod partikolari Cévennes, Uzège, u l-Grigal ta' Gard/in-Nofsinhar tal-Ardèche, fil-wied tar-Rhône). Għaldaqstant għandu żona kummerċjali proprja. Ta' min jinnota wkoll li 51 % tal-passiġġieri low-cost imorru inqas minn 50 km 'il bogħod mill-ajruport tagħhom*".

(679) Dawn l-elementi jistgħu fil-fatt itaffu l-impatt tal-għajnuna operattiva li rċieva l-ajruport ta' Nîmes fuq l-ajruport ta' Montpellier. Hemm ukoll il-fatt li matul il-perjodu kollu, l-ajruport ta' Montpellier kellu traffiku ferm ogħla minn dak tal-ajruport ta' Nîmes. Fil-fatt, it-traffiku hemmhekk kien ivarja bejn 1,2 miljun u 1,6 miljun passiġġier fis-sena. L-għajnuna li rċieva l-ajruport ta' Nîmes, li huwa madwar sitt darbiet iżgħar, setgħet kellha l-aktar impatt limitat fuq l-ajruport ta' Montpellier. Finalment, il-ħin tal-vjaġġ bejn iż-żewġ ajruporti, li huwa ta' inqas minn siegħa iżda kważi ta' 50 minuta, huwa wkoll fattur li jista' jtaffi l-impatt tal-għajnuna inkwistjoni fuq l-ajruport ta' Montpellier.

(680) B'hekk, l-għajnuna operattiva inkwistjoni kellha impatt limitat fuq l-ajruporti viċin dak ta' Nîmes.

(681) Meta tikkunsidra dawn l-elementi pożittivi u negattivi kollha prodotti mill-għajnuna inkwistjoni b'mod globali, il-Kummissjoni tqis li din l-għajnuna ma affettwatx il-kummerċ b'mod kuntrarju għall-interess komuni.

(682) Fid-dawl tal-elementi ppreżentati hawn fuq dwar l-impatt tal-għajnuna inkwistjoni fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ u b'kont meħud tal-kontribuzzjoni kbira ta' din l-għajnuna għall-iżvilupp ekonomiku taż-żona li fiha jinsab l-ajruport ta' Nîmes, b'mod partikolari minħabba l-effett ta' ġid fuq it-turiżmu lokali u l-pol ta' attività preżenti fis-sit tal-ajruport, il-Kummissjoni tqis li l-għajnuna inkwistjoni ma affettwatx il-kompetizzjoni u l-kummerċ b'mod kuntrarju għall-interess komuni.

([214]) Il-kummenti ta' Franza dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ, p. 35.

7.2.3.5 ***Konklużjoni dwar il-kompatibilità tal-għajnuna favur is-CCI-ajruport u VTAN***

(683) Fid-dawl ta' dak li ntqal, is-sussidji tal-operat ta' darba, l-avvanzi rimborsabbli, il-kontribuzzjoni fissa, kif stabbilita mis-CDSP fl-ewwel verżjoni tiegħu u miżjuda mill-klawżoli addizzjonali Nru 1 u Nru 3, bħall-kontribuzzjoni pubblika speċifika, huma għajnuna kompatibbli mas-suq intern fit-tifsira tal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

(684) Din il-konklużjoni hija bbażata fuq il-kriterji speċifiċi previsti fil-Linji Gwida l-ġodda, biex wieħed jivvaluta l-kompatibilità tal-għajnuna operattiva mogħtija lill-ajruporti qabel l-4 ta' April 2014. Din hija mingħajr preġudizzju għal kwalunkwe valutazzjoni ta' għajnuna possibbli fil-ġejjieni lill-ajruport ta' Nîmes li l-Kummissjoni jista' jkollha tagħmel fil-ġejjieni fuq il-bażi tar-regoli previsti fil-Linji Gwida l-ġodda għall-għajnuna mogħtija wara l-4 ta' April 2014.

8. **IRKUPRU**

(685) Il-Kummissjoni ddeċidiet li Ryanair/AMS kienet ibbenefikat minn għajnuna illegali u inkompatibbli mas-suq intern. 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 ([215]). Skont l-Artikolu 14 tar-Regolament (KE) Nru 659/1999 "*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.*"

(686) Skont kif dejjem sostniet il-Qorti, fil-każ li għajnuna illegali tiġi kkwalifikata mill-Kummissjoni bħala inkompatibbli mas-suq intern, l-għan tal-obbligu impost fuq l-Istat huwa li jistabbilixxi s-sitwazzjoni preċedenti ([216]). 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 ([217]).

(687) F'dan il-każ, jidher li ma hemm l-ebda prinċipju ġenerali tad-dritt tal-Unjoni li jmur kontra l-irkupru tal-għajnuna illegali identifikata f'din id-Deċiżjoni. B'mod partikolari, la Franza u lanqas il-partijiet terzi interessati ma pprovdew argumenti dwar dan.

(688) Għaldaqstant Franza għandha tieħu l-miżuri kollha meħtieġa sabiex tirkupra mingħand Ryanair/AMS l-għajnuna mogħtija illegalment permezz tal-kuntratti inkwistjoni.

(689) F'dak li jirrigwarda l-ammonti ta' għajnuna li rriżultaw mill-kuntratti konklużi mas-CCI, dawn għandhom jitħallsu lura lil din tal-aħħar. Fil-każ tal-ammonti ta' għajnuna li rriżultaw mill-kuntratti konklużi ma' VTAN dawn għandhom jitħallsu lura lis-SMAN peress li kif intwera qabel, huwa permezz tas-SMAN li ntużaw ir-riżorsi tal-Istat li servew biex jiffinanzjaw il-vantaġġi li nħolqu bil-kuntratti inkwistjoni, permezz tas-sussidji għall-operat imħallsa lil VTAN.

([215]) Sentenza mogħtija fil-Każ C-70/72, *Il-Kummissjoni* v *il-Ġermanja*, (EBHT 1973, p. 00813, il-punt 13).
([216]) Sentenza mogħtija fil-Kawżi Magħquda Nru C-278/92, C-279/92 u C-280/92 *Ir-Renju ta' Spanja* v *il-Kummissjoni tal-Komunitajiet Ewropej*, (EBHT 1994, I-4103, il-punt 75).
([217]) Sentenza C-75/97 mogħtija fil-Każ *Ir-Renju tal-Belġju* v *il-Kummissjoni tal-Komunitajiet Ewropej*, (EBHT 1999, I-03671 o. il-punti 64-65).

(690) L-ammonti tal-għajnuna li għandha tiġi rkuprata għal kull kuntratt għandhom ikunu ddeterminati kif ġej. Kull tranżazzjoni eżaminata (f'dan il-każ magħmula minn kuntratt ta' servizzi tal-ajruport u kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni) għandha titqies li ġġenerat ammont ta' għajnuna kkalkulat għal kull sena li fiha kienu japplikaw il-kuntratti tat-tranżazzjoni, jew għal kull perjodu li fih ġew ikkalkulati l-flussi inkrementali proviżorji ([218]). 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, u li tidher fit-tabelli 7 sa 16. Fil-fatt, dawn l-ammonti jikkorrispondu għall-ammonti li suppost kellhom jitnaqqsu mill-ammont tas-servizzi ta' kumerċjalizzazzjoni (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.

(691) Biex jikkunsidraw il-vantaġġ effettiv li rċeviet Ryanair/AMS 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 għamlet Ryanair taħt l-imposta għall-inżul, l-imposta għall-passiġġieri u għas-servizzi ta' groundhandling fuq il-bażi tal-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport ([219]), u min-naħa l-oħra l-flussi prevedibbli (ex ante) li jikkorrispondu għal dawn il-partiti ta' dħul u msemmija fit-tabelli 7 sa 16, (ii) id-differenza bejn, minn naħa, il-pagamenti għall-kummerċjalizzazzjoni reali, kif irreġistrati ex post, li ngħataw lil Ryanair jew lil AMS fuq il-bażi tal-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u, min-naħa l-oħra, il-kostijiet tal-kummerċjalizzazzjoni prevedibbli (ex ante) korrispondenti kif imsemmija fit-tabelli 7 sa 16.

(692) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-vantaġġ effettiv li ħadet Ryanair/AMS huwa limitat għat-terminu effettiv tal-kuntratt ikkonċernat. Fil-fatt, wara t-terminazzjoni ta' kull kuntratt, Ryanair/AMS ma rċevietx ħlasijiet taħt dawn il-kuntratti u ma bbenefikatx 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 għall-perjodi li fihom il-kuntratt effettivament ma baqax japplika (b'mod partikolari minħabba t-terminazzjoni antiċipata bi qbil reċiproku bejn iż-żewġ partijiet).

(693) Għaldaqstant, l-ammont tal-għajnuna li għandu jiġi rkuprat mingħand Ryanair u AMS għal ċerti kuntratti li għadhom ma skadewx għandu jitnaqqas għal żero għall-perjodu ta' bejn id-data ta' skadenza effettiva tal-kuntratt u d-data ta' skadenza prevista meta ġie konkluż il-kuntratt.

(694) It-Tabella 17 hawn taħt tippreżenta l-informazzjoni rilevanti dwar l-ammonti li minnhom huma kkalkulati 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.

([218]) Kif spjegat fl-analiżi tal-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku fid-diversi kuntratti, l-għajnuna tirriżulta minn flussi bidirezzjonali bejn l-operatur tal-ajruport 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 tan-negozju ta' VTAN 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, ġeneralment, f'li wieħed 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, b'mod ġenerali, fuq bażi annwali. Fil-fatt, dawn l-ammonti ta' għajnuna jikkorrispondu 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-kummerċjalizzazzjoni), biex il-kuntratt ikun profittabbli. Madankollu, fil-każ ta' ċerti kuntratti, kien aktar loġiku li jiġu kkalkulati l-flussi inkrementali proviżorji skont l-istaġun tal-IATA (xitwa/sajf) jew għal perjodi oħrajn minbarra snin kalendarji, b'rabta ma' ċerti partikolaritajiet ta' dawn il-kuntratti, bħal pereżempju, il-varjazzjonijiet fil-frekwenzi matul l-istaġun tas-sajf. Huwa għalhekk li għal ċerti kuntratti, l-ammonti huma kkalkolati fuq bażi annwali, filwaqt li għal oħrajn, huma kkalkolati għal perjodi oħrajn minbarra s-snin kalendarji sħaħ.

([219]) Jekk wieħed jikkunsidra f'dan il-każ l-"inċentivi finanzjarji" eventwali previsti fil-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport, u li jikkonsistu fil-ħlas lura lil Ryanair ta' parti mill-ħlasijiet li din tkun għamlet skont dawn il-kuntratti meta jintlaħqu ċerti miri ta' traffiku.

Tabella 17

Informazzjoni dwar l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati ([1])

Ammonti indikattivi (EUR)	Perjodu li fih intlaqgħet l-għajnuna																
	2002	2003	2004	2004 (staġun tas-sajf)	2005	2006	2007 (Jannar sa Ottubru)	2007-2008 (staġun tax-xitwa)	2008 (staġun tas-sajf)	2008-2009 (staġun tax-xitwa)	2009 (staġun tas-sajf)	2009-2010 (staġun tax-xitwa)	2010	2010 (staġun tas-sajf)	2010-2011 (staġun tax-xitwa)	2011 (staġun tas-sajf)	2011 (staġun tax-xitwa sal-31/12)
perjodu CCI:																	
skambji ta' korrispondenza bejn l-aħħar tal-2001 u l-bidu tal-2002	[0-50 000]	[0-50 000]	[0-50 000]														
skambji ta' korrispondenza tal-2004				[100 000-150 000]													
il-kuntratti tal-2005					[150 000-200 000]	[250 000-300 000]											
perjodu VTAN																	
il-kuntratti tat-2 ta' Jannar 2007							[700 000-750 000]										
il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007								[150 000-200 000]									
il-kuntratti tal-1 ta' Novembru 2007								[700 000-750 000]	[800 000-850 000]								
il-kuntratti tas-27 ta' Awwissu 2008										[450 000-500 000]	[500 000-550 000]						

Ammonti indikattivi (EUR)	Perjodu li fih intlaqghet l-ghajnuna																
	2002	2003	2004	2004 (staġun tas-sajf)	2005	2006	2007 (Jannar sa Ottubru)	2007-2008 (staġun tax-xitwa)	2008 (staġun tas-sajf)	2008-2009 (staġun tax-xitwa)	2009 (staġun tas-sajf)	2009-2010 (staġun tax-xitwa)	2010	2010 (staġun tas-sajf)	2010-2011 (staġun tax-xitwa)	2011 (staġun tas-sajf)	2011 (staġun tax-xitwa sal-31/12)
il-kuntratti tal-25 ta' Awwissu 2009												[450 000-500 000]		[500 000-550 000]	[450 000-500 000]	[450 000-500 000]	[150 000-200 000]
il-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010													[0-50 000]				
il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010																[0-50 000]	
total	**[0-50 000]**	**[0-50 000]**	**[0-50 000]**	**[100 000-150 000]**	**[150 000-200 000]**	**[250 000-300 000]**	**[700 000-750 000]**	**[850 000-900 000]**	**[800 000-850 000]**	**[450 000-500 000]**	**[500 000-550 000]**	**[450 000-500 000]**	**[0-50 000]**	**[500 000-550 000]**	**[450 000-500 000]**	**[500 000-550 000]**	**[150 000-200 000]**

([1]) F'din it-tabella, meta ssir referenza għal sena mingħajr aktar preċiżjoni (pereżempju, "2002"), din tkun sena kalendarja sħiħa. Rigward il-kalkolu tal-imgħaxijiet tal-irkupru, l-għoti tal-għajnuna huwa kkunsidrat li jseħħ fl-aħħar jum ta' kull perjodu msemmi fid-diversi kolonni. Ara l-premessa 699.

(695) Kif spjegat fis-sezzjoni 7.1.1.2.3, 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' kummerċjalizzazzjoni u l-kuntratti ta' servizzi tal-ajruport konklużi fl-istess żmien għandhom jitqiesu li jiffurmaw tranżazzjoni waħda bejn din l-entità u, skont il-każ, is-CCI jew VTAN. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tikkunsidra li Ryanair u AMS huma responsabbli b'mod konġunt għall-ħlas lura sħiħ tal-għajnuna kollha riċevuta permezz tal-kuntratti konklużi mill-2005 sal-2010, għal ammont indikattiv ta' EUR [5 000 000-7 000 000] f'kapital. Rigward il-kuntratti konklużi qabel l-2005, peress li dawn saru mis-CCI mal-kumpanija Ryanair biss, din tal-aħħar hija responsabbli waħedha għall-ħlas lura tal-għajnuna li rriżultat minn dawn il-kuntratti, għal ammont indikattiv ta' EUR [150 000-300 000] f'kapital.

(696) L-awtoritajiet Franċiżi għandhom jirkupraw l-ammonti msemmija hawn fuq fi żmien erba' xhur mid-data tan-notifika ta' din id-deċiżjoni.

(697) F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Franċiżi għandhom ukoll iżidu mal-ammont tal-għajnuna li trid tiġi rkuprata, l-ammont tal-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 tagħha ([220]), skont il-Kapitolu V tar-Regolament (KE) Nru 794/2004 ([221]). 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 jkun l-aħħar jum tal-perjodu li għalih l-ammont ġie kkalkolat (pereżempju, il-31 ta' Diċembru jekk il-perjodu inkwistjoni huwa sena kalendarja, jew inkella l-31 ta' Ottubru jekk il-perjodu inkwistjoni jkopri mill-1 ta' Jannar sal-31 ta' Ottubru ta' sena partikolari). F'dan ir-rigward, meta tagħżel l-aħħar jum tal-perjodu kkunsidrat, il-Kummissjoni tkun qiegħda tagħżel il-metodu l-aktar favorevoli għall-benefiċjarji.

(698) Skont il-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja, meta Stat Membru jiltaqa' ma' diffikultajiet imprevedibbli jew ma' ċirkustanzi 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'tali każ, il-Kummissjoni u l-Istat Membru kkonċernat iridu jaħdmu flimkien b'rieda tajba bil-għan li jegħlbu d-diffikultajiet waqt li josservaw b'mod sħiħ id-dispożizzjonijiet ([222]) tat-TFUE.

(699) Il-Kummissjoni titlob għalhekk lil Franza tressaq kwalunkwe problema li tista' tiltaqa' magħha biex timplimenta din id-deċiżjoni,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

1. Il-miżuri li ġejjin, li jinvolvu għajnuna mill-Istat, mogħtija illegalment minn Franza lil Ryanair bi ksur tal-Artikolu 108 (3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea huma inkompatibbli mas-suq intern:

(a) it-tranżazzjoni li temenda l-ftehim konkluż fil-11 ta' April 2000 bejn il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan u Ryanair, u magħmula permezz ta' skambji ta' korrispondenza bejn il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan u Ryanair, li jġibu d-dati tat-28 ta' Novembru 2001, il-11, it-18, il-21 u l-24 ta' Diċembru 2001, it-2, il-5 u l-15 ta' Frar 2002;

(b) it-tranżazzjoni li temenda l-ftehim konkluż fil-11 ta' April 2000 bejn il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan u Ryanair, u magħmula permezz ta' skambji ta' korrispondenza bejn il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan u Ryanair, li jġibu d-dati tal-10 u s-16 ta' Marzu 2004;

([220]) Ara l-Artikolu 14(2) tar-Regolament Nru 659/99 (imsemmi hawn fuq).
([221]) Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 tal-21 ta' April 2004 li timplementa r-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 li jistabblixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 140, 30.4.2004, p. 1).
([222]) Ara s-sentenza Nru C-94/87 mogħtija fil-Każ *Il-Kummissjoni tal-Komunitajiet Ewropej* v *Ir-Repubblika Federali tal-Ġermanja* (EBHT 1989, p. 175, il-punt 9) u s-sentenza Nru C-348/93 mogħtija fil-Każ *Il-Kummissjoni tal-Komunitajiet Ewropej* v *Ir-Repubblika tal-Italja* (EBHT 1995, p. 673, il-punt 17).

2. Il-miżuri li ġejjin, li jinvolvu għajnuna mill-Istat, mogħtija illegalment minn Franza b'mod konġunt lil Ryanair u lil Airport Marketing Services bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, huma inkompatibbli mas-suq intern:

(a) il-kuntratt ta' servizzi tal-ajruport konkluż fl-10 ta' Ottubru 2005 mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan u Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż fl-istess jum mill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan u Airport Marketing Services, fl-istess jum;

(b) il-kuntratt tas-servizzi fl-ajruport konkluż fit-2 ta' Jannar 2007 bejn Veolia Transport Aéroport u Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Airport Marketing Services fl-istess jum;

(c) il-klawżola addizzjonali tal-1 ta' Awwissu 2007 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Airport Marketing Services tat-2 ta' Jannar 2007;

(d) il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konkluż fl-1 ta' Novembru 2007 bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Airport Marketing Services fl-istess jum;

(e) il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konkluż fis-27 ta' Awwissu 2008 bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Ryanair u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Airport Marketing Services fl-istess jum;

(f) il-klawżola addizzjonali tal-25 ta' Awwissu 2009 għall-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konkluż fis-27 ta' Awwissu 2008 bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Ryanair u l-klawżola addizzjonali tal-25 ta' Awwissu 2009 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Airport Marketing Services fis-27 ta' Awwissu 2008;

(g) il-klawżola addizzjonali tat-18 ta' Awwissu 2010 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Airport Marketing Services fis-27 ta' Awwissu 2008;

(h) il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Novembru 2010 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn Veolia Transport Aéroport de Nîmes u Airport Marketing Services fis-27 ta' Awwissu 2008;

Artikolu 2

1. Il-ftehim konkluż fil-11 ta' April 2000 bejn Ryanair u l-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan mhuwiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

2. Il-klawżola addizzjonali tat-30 ta' Jannar 2006 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż fl-10 ta' Ottubru 2005 bejn il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan mhuwiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

3. Il-klawżola addizzjonali tas-17 ta' Ottubru 2006 għall-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż fl-10 ta' Ottubru 2005 bejn il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan mhuwiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 3

1. L-avvanzi rimborsabbli mogħtija mis-servizz ġenerali tal-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan lis-servizz tal-ajruport tagħha mill-2002 sal-2006 huma għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea. Din l-għajnuna mill-Istat ingħatat b'mod illegali minn Franza bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

2. Is-sussidji operattivi ta' darba mogħtija minn diversi komunitajiet lokali u mis-servizz ġenerali tal-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan lis-servizz tal-ajruport tal-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan fl-2005 sal-2006 huma għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea. Din l-għajnuna mill-Istat ingħatat b'mod illegali minn Franza bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

3. Il-kontribuzzjoni fissa, kif stabbilita favur Veolia Transport Aéroport de Nîmes permezz tal-ftehim ta' delega ta' servizz pubbliku konkluż fit-8 ta' Diċembru 2006 mill-Junjin Konġunta għall-Organizzazzjoni u l-Iżvilupp tal-Ajruport ta' Nîmes – Alès – Camargue – Cévennes u Veolia Transport u miżjuda permezz tal-klawżoli addizzjonali Nru 1 u Nru 3 għal dan il-ftehim huma għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea. Din l-għajnuna mill-Istat ingħatat b'mod illegali minn Franza bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

4. Il-kontribuzzjoni pubblika speċifika stabbilita favur Veolia Transport Aéroport de Nîmes permezz tal-klawżola addizzjonali Nru 4 għall-ftehim imsemmi fil-paragrafu 3 hija għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea. Din l-għajnuna mill-Istat ingħatat b'mod illegali minn Franza bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

5. Il-klawżola addizzjonali Nru 2 għall-ftehim imsemmi fil-paragrafu 3 mhijiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

6. Is-sussidji għat-tagħmir stabbiliti permezz tal-klawżola addizzjonali Nru 4 għall-ftehim imsemmi fil-paragrafu 3 mhumiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

7. Is-sussidji mogħtija lill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Nîmes-Uzès-Le Vigan u lil Veolia Transport Aéroport de Nîmes b'applikazzjoni tas-sistema nazzjonali ta' finanzjament tal-missjonijiet sovrani fl-ajruporti Franċiżi mhumiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

8. L-għajnuna mill-Istat imsemmija fil-paragrafi 1 sa 4 ta' dan l-Artikolu hija kompatibbli mas-suq intern b'konformità mal-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 4

1. Franza hija meħtieġa tiġbor lura l-għajnuna mill-Istat imsemmija fl-Artikolu 1 mingħand il-benefiċjarji. Ryanair u Airport Marketing Services huma responsabbli *in solidum* għar-rimborż tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 1(2).

2. Is-somom li jridu jiġu rkuprati għandhom iġarrbu l-imgħax mid-data li fiha jitqiegħdu għad-dispożizzjoni tal-benefiċjarji sal-irkupru proprju tagħhom.

3. L-imgħax għandu jiġi kkalkolat fuq bażi komposta skont il-Kapitolu V tar-Regolament (KE) Nru 794/2004 u skont ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 ([223]) 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 5

1. L-irkupru tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 1 huwa immedjat u effettiv.

2. Franza għandha tiżgura li din id-deċiżjoni tiġi implimentata fi żmien erba' xhur mid-data tan-notifika tagħha.

Artikolu 6

1. Fix-xahrejn ta' wara n-notifika ta' din id-Deċiżjoni, Franza għandha tibgħat lill-Kummissjoni l-informazzjoni li ġejja:

(a) l-ammonti tal-għajnuna li għandhom jiġu rkuprati skont l-Artikolu 4;

([223]) Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 tat-30 ta' Jannar 2008 li jemenda r-Regolament (KE) Nru 794/2004 li jimplementa r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat (ĠU L 82, 25.3.2008, p. 1).

(b) il-kalkolu tal-imgħaxijiet tal-irkupru;

(c) deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri diġà meħuda u dawk ippjanati sabiex tikkonforma 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. Hi għandha tibgħat minnufih, fuq sempliċi talba tal-Kummissjoni, kull informazzjoni dwar il-miżuri li diġà ttieħdu u dawk ippjanati sabiex tkun konformi ma' din id-deċiżjoni. Għandha wkoll tipprovdi informazzjoni dettaljata dwar l-ammonti ta' għajnuna u mgħax diġà rkuprati mill-benefiċjarji.

Artikolu 7

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Franċiża.

Magħmul fi Brussell, it-23 ta' Lulju 2014.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

Viċi President

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2016/634

tal-21 ta' Jannar 2016

dwar il-miżura ta' għajnuna Nru SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 u ex CP 115/2004) implimentata min-Netherlands - Eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi

(notifikata bid-dokument C(2016) 167)

(Il-verżjoni bin-Netherlandiż 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,

Wara li talbet lill-partijiet interessati jissottomettu l-kummenti tagħhom skont id-dispożizzjonijiet imsemmijin hawn fuq ([1]) u wara li kkunsidrat il-kummenti tagħhom,

Billi:

1. **PROĊEDURA**

(1) Fl-1997 id-dipartimenti tal-Kummissjoni nedew stħarriġ dwar ir-regoli speċjali tat-taxxa applikabbli għall-intrapriżi pubbliċi fl-Istati Membri. B'rispons għall-kwestjonarju tal-Kummissjoni, l-awtoritajiet Netherlandiżi pprovdew informazzjoni dwar il-Kodiċi tan-Netherlands dwar it-Taxxa fuq il-Kumpaniji (*Wet Vennootschapsbelasting 1969* – "Wet Vpb 1969") b'ittra tat-23 ta' Jannar 1998.

(2) Fit-2 ta' Lulju 2004, id-dipartimenti tal-Kummissjoni bdew proċediment fuq inizjattiva proprja, irreġistrata bin-numru CP 115/2004, rigward l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi Netherlandiżi stipulata fil-Wet Vpb 1969. Huma bagħtu talbiet għall-informazzjoni fid-9 ta' Lulju 2004, it-22 ta' Novembru 2004, id-29 ta' Ġunju 2006 u t-2 ta' Lulju 2007, li l-awtoritajiet Netherlandiżi wieġbu fit-3 ta' Settembru 2004, fl-4 ta' April 2005, fis-26 ta' Settembru 2006, fit-13 ta' Diċembru 2006, fit-22 ta' Jannar 2007 u fis-27 ta' Lulju 2007.

(3) Permezz ta' ittra tad-9 ta' Lulju 2008 ("l-ittra tal-Artikolu 17"), id-dipartimenti tal-Kummissjoni nedew proċedura ta' kooperazzjoni prevista fl-Artikolu 17(2) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 ([2]) ("ir-Regolament Proċedurali"). Għarrfu lill-awtoritajiet Netherlandiżi li kienu tal-fehma preliminari li l-eżenzjoni tal-intrapriżi pubbliċi mit-taxxa korporattiva fil-Wet Vpb 1969 kienet tidher li tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat inkompatibbli skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("it-TFUE"). Talbu lill-awtoritajiet Netherlandiżi sabiex jissottomettu l-kummenti tagħhom skont l-Artikolu 17(2) tar-Regolament Proċedurali.

(4) F'Settembru 2010, wara li kienet bagħtet l-ittra tal-Artikolu 17, il-Kummissjoni rċeviet ilment relatat mal-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva tal-intrapriżi pubbliċi elenkati fil-Wet Vpb 1969. L-ilment kien marbut ma' ajruport provinċjali, entità inkorporata bħala kumpanija pubblika b'responsabbiltà limitata (NV), li allegatament ma kienx soġġett għat-taxxa fuq il-kumpaniji. L-ilmentatur argumenta li, billi s-sitwazzjoni fattwali u legali kienet kumparabbli mal-każ ta' Schiphol ([3]), l-ajruport missu ddaħħal fil-lista ta' intrapriżi pubbliċi indiretti taxxabbli fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969. Id-dipartimenti tal-Kummissjoni għaqqdu l-ilment mal-każ li kien qiegħed jiġi trattat skont il-proċedura ta' kooperazzjoni.

([1]) ĠU C 280, 22.8.2014, p. 68.

([2]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1). B'effett mill-14 ta' Ottubru 2015, ir-Regolament (KE) Nru 659/1999 kien irrevokat mir-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 tat-13 ta' Lulju 2015 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 248, 24.9.2015, p. 9). Il-passi proċedurali kollha meħudin f'din il-proċedura ttieħdu skont ir-Regolament (KE) Nru 659/1999.

([3]) Ara d-deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-3 ta' Lulju 2001 fil-Kawża SA.16035 (ex E 45/2000) (ĠU C 37, 11.2.2004, p. 13). Il-Kummissjoni ddikjarat li l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal Schiphol Group li kellu sjieda pubblika kienet għajnuna eżistenti.

PROPOSTA GĦAL MIŻURI XIERQA

(5) Fit-2 ta' Mejju 2013, il-Kummissjoni adottat deċiżjoni li kienet tipproponi miżuri xierqa skont l-Artikolu 18 tar-Regolament Proċedurali bil-għan li tabolixxi l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva tal-intrapriżi pubbliċi fl-Artikolu 2 (1)(g), fl-Artikolu 2(3) u fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969, sabiex jiġi żgurat li r-reġim tat-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi involuti f'attivitajiet ekonomiċi skont it-tifsira tal-liġi tal-UE jkun l-istess bħal dak għall-intrapriżi privati.

(6) L-awtoritajiet Netherlandiżi ntalbu jagħtu lill-Kummissjoni l-aċċettazzjoni inkondizzjonata u inekwivoka tagħhom tal-proposta għal miżuri xierqa bil-miktub, fi żmien xahar, skont l-Artikolu 19 tar-Regolament Proċedurali.

(7) F'ittra tal-24 ta' Mejju 2013, l-awtoritajiet Netherlandiżi għarrfu lill-Kummissjoni li "Soġġett għall-approvazzjoni mill-Parlament, il-Gvern Netherlandiż beħsiebu jadotta leġiżlazzjoni fi żmien 18-il xahar sabiex jiżgura li l-intrapriżi pubbliċi li jwettqu attivitajiet ekonomiċi jkunu soġġetti għal taxxa korporattiva bl-istess mod bħall-intrapriżi privati. Din il-leġiżlazzjoni se tidħol fis-seħħ mhux aktar tard mis-sena fiskali ta' wara. Fil-prattika, dan ifisser li l-leġiżlazzjoni se tidħol fis-seħħ fl-1 ta' Jannar 2015 u l-effetti tagħha se jibdew mill-1 ta' Jannar 2016."[traduzzjoni mhux uffiċjali]

(8) Il-Kummissjoni kkunsidrat li d-dikjarazzjoni inkluża fl-ittra ma kinitx tikkostitwixxi aċċettazzjoni inkondizzjonata, minħabba li kienet tiddikjara biss intenzjoni kondizzjonali li tadotta l-leġiżlazzjoni.

(9) F'ittra tal-11 ta' Marzu 2014, il-Kummissjoni ġibdet l-attenzjoni lejn l-għamla kondizzjonali tal-aċċettazzjoni u talbet lill-awtoritajiet Netherlandiżi sabiex jgħarrfu lid-dipartimenti tal-Kummissjoni fi żmien tliet ġimgħat mindu jirċievu l-ittra dwar jekk in-Netherlands kinux aċċettaw il-miżuri xierqa inkondizzjonalment u inekwivokament. In-Netherlands ma weġbux għal dik l-ittra.

FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

(10) B'ittra tad-9 ta' Lulju 2014, il-Kummissjoni għarrfet lin-Netherlands li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura stipulata fl-Artikolu 108(2) tat-TFUE fir-rigward tal-miżura ta' għajnuna ("id-deċiżjoni li tibda l-proċedura").

(11) Id-deċiżjoni li tibda l-proċedura kienet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([4]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati sabiex jippreżentaw il-kummenti tagħhom dwar il-miżura.

(12) Wara li tat estensjoni għall-iskadenza oriġinali tas-27 ta' Lulju 2014, il-Kummissjoni rċeviet il-kummenti mingħand in-Netherlands f'ittra tal-10 ta' Settembru 2014. Il-Kummissjoni rċeviet ukoll osservazzjonijiet konġunti mingħand il-partijiet interessati permezz ta' ittra tad-19 ta' Settembru 2014, u għaddiethom lin-Netherlands sabiex jikkummentaw permezz ta' ittra tat-3 ta' Ottubru 2014. Il-kummenti mingħand in-Netherlands waslu fit-3 ta' Novembru 2014.

LIĠI LI TIMMODERNIZZA R-RESPONSABBILTÀ TAT-TAXXA KORPORATTIVA TAL-INTRAPRIŻI PUBBLIĊI

(13) Fl-14 ta' April 2014 l-awtoritajiet Netherlandiżi nedew abbozz ta' proposta leġiżlattiva għal konsultazzjoni pubblika sabiex tiġi emendata l-Wet Vpb 1969. Il-proposta kellha l-għan li timmodernizza r-responsabbiltà tat-taxxa korporattiva tal-intrapriżi pubbliċi, sabiex jinħolqu kundizzjonijiet ekwi għall-intrapriżi pubbliċi u dawk privati skont il-liġi dwar it-taxxa korporattiva.

(14) Fis-16 ta' Settembru 2014, il-proposta leġiżlattiva kienet ippreżentata quddiem il-Parlament Netherlandiż. L-Ewwel Kamra approvat il-proposta fis-26 ta' Mejju 2015 u l-liġi l-ġdida msejħa "*Wet Modernisering Vpb-plicht overheidsondernemingen*" ("Wet Vpb 2015") kienet promulgata f'liġi fl-4 ta' Ġunju 2015. Il-liġi l-ġdida għandha l-għan li tagħmel l-intrapriżi pubbliċi soġġetti għat-taxxa korporattiva bl-istess mod bħall-intrapriżi privati, u tapplika għall-ewwel darba għas-snin finanzjarji li jibdew fl-1 ta' Jannar 2016 jew wara din id-data. L-awtoritajiet Netherlandiżi ma nnotifikawx il-liġi l-ġdida lill-Kummissjoni skont l-Artikolu 108 tat-TFUE.

([4]) Ara n-nota 1 f'qiegħ il-paġna.

(15) Madankollu, il-Wet Vpb 2015 tinkludi ċerti eċċezzjonijiet:

(a) Din iżżomm b'mod ċar l-eżenzjonijiet mit-taxxa korporattiva għal ċerti intrapriżi pubbliċi, b'mod partikolari għal sitt intrapriżi li joperaw il-portijiet pubbliċi Netherlandiżi, jiġifieri Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, NV Port of Den Helder u Zeeland Seaports NV. Il-korpi li l-attivitajiet tagħhom jikkonsistu primarjament fil-ġestjoni, l-iżvilupp jew l-operat ta' port huma eżentati wkoll. Għal dawn il-portijiet Netherlandiżi, l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva tibqa' fis-seħħ sa data li għandha tiġi stabbilita mill-awtoritajiet Netherlandiżi permezz ta' Digriet Irjali ([5]).

(b) Din teżenta wkoll lil entitajiet edukattivi jew entitajiet tar-riċerka, diment li jiġu ssodisfati ċerti kundizzjonijiet ([6]).

(16) Id-dipartimenti tal-Kummissjoni kellhom laqgħa mal-awtoritajiet Netherlandiżi fis-27 ta' Awwissu 2015. Permezz ta' ittra tal-10 ta' Settembru 2015, l-awtoritajiet Netherlandiżi spjegaw ir-raġunijiet li, fil-fehma tagħhom, kienu jiġġustifikaw perjodu tranżitorju sabiex il-portijiet pubbliċi Netherlandiżi jibdew iħallsu t-taxxa korporattiva.

(17) Din id-Deċiżjoni ma tindirizzax biss l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi fis-seħħ fl-istess żmien tad-deċiżjoni li tinfetaħ proċedura ta' investigazzjoni formali, jiġifieri fid-9 ta' Lulju 2014, iżda tqis ukoll l-emendi li saru mill-Wet Vpb 2015 għall-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi Netherlandiżi fl-Artikolu 2(1)(g), fl-Artikolu 2(3) u fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969. Din id-Deċiżjoni hija mingħajr ħsara għall-valutazzjoni ta' kwalunkwe emenda possibbli oħra għall-Wet Vpb 1969, li taqa' barra mill-kamp ta' applikazzjoni ta' din l-investigazzjoni. B'mod partikolari, din id-Deċiżjoni la tivvaluta l-eżenzjonijiet stipulati fl-Artikolu 5 u 6 tal-Wet Vpb 1969 u l-ebda emenda tagħha. Din id-Deċiżjoni hija limitata għall-eżenzjoni tat-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi stipulata fl-Artikolu 2(1), fl-Artikolu 2(3) u fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969 ([7]).

2. DESKRIZZJONI TAL-MIŻURA

2.1. Il-Liġi Netherlandiża dwar it-Taxxa Korporattiva

(18) Skont il-Wet Vpb 1969, l-entitajiet korporattivi fin-Netherlands huma soġġetti għal taxxa fuq il-kumpaniji.

(19) Qabel l-emenda tal-Artikolu 2(1)(g), tal-Artikolu 2(3) u tal-Artikolu 2(7) bil-liġi l-ġdida, il-Wet Vpb 1969 kienet tapplika reġim tat-taxxa differenti għall-intrapriżi privati u pubbliċi. L-intrapriżi privati huma soġġetti għat-taxxa korporattiva skont ir-reġim ġenerali. Il-persuni ġuridiċi rregolati mid-dritt privat stabbiliti sabiex imexxu negozju, bħal kumpaniji pubbliċi b'responsabbiltà limitata (NVs) u kumpaniji privati b'responsabbiltà limitata (BVs) huma kompletament soġġetti għat-taxxa korporattiva fuq id-dħul totali tagħhom. Il-fondazzjonijiet (*stichtingen*) u l-assoċjazzjonijiet (*verenigingen*) huma soġġetti għat-taxxa korporattiva sakemm ikollhom negozju (l-Artikolu 2(1)(e) tal-Wet Vpb 1969). It-twettiq ta' negozju (het drijven van een onderneming) huwa ddefinit fl-Artikolu 4 tal-Wet Vpb 1969 bħala kwalunkwe attività fejn ikun hemm kompetizzjoni ma' intrapriżi oħrajn.

(20) Il-Wet Vpb 2015 għandha l-għan li tneħħi l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-maġġoranza tal-intrapriżi pubbliċi, b'ċerti kundizzjonijiet. Għal dak il-għan, temenda l-Artikolu 2(1)(g), l-Artikolu 2(3) u l-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969 sabiex l-intrapriżi pubbliċi jsiru soġġetti għat-taxxa. Madankollu, dispożizzjonijiet ġodda jżommu l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-portijiet u għall-istituzzjonijiet edukattivi u tar-riċerka li jissodisfaw ċerti kundizzjonijiet (ara l-premessa 15).

([5]) L-Artikolu I D (li jintroduċi l-Artikolu 6c il-ġdid), l-Artikolu II u l-Artikolu VIII(2) tal-Wet Vpb 2015.

([6]) L-Artikolu I D (li jintroduċi l-Artikolu 6b il-ġdid) tal-Wet Vpb 2015. L-Artikolu 6b il-ġdid jinkludi wkoll eżenzjoni għall-isptarijiet edukattivi li jwettqu l-attivitajiet imsemmijin fl-Artikolu 1.4(1) tal-Att dwar l-Edukazzjoni Ogħla u r-Riċerka Xjentifika. It-tir ta' din l-eżenzjoni huwa li toħloq kundizzjonijiet ekwi bejn l-isptarijiet pubbliċi u privati. Hija relatata mal-eżenzjoni fl-Artikolu 5 tal-Wet Vpb 1969, li taqa' barra mill-kamp ta' applikazzjoni tal-proċediment preżenti u, għaldaqstant, din l-eżenzjoni mhijiex indirizzata f'din id-Deċiżjoni. Din id-Deċiżjoni hija mingħajr ħsara għall-valutazzjoni tal-eżenzjoni għall-isptarijiet edukattivi fil-Wet Vpb 2015.

([7]) Ara n-nota 6 f'qiegħ il-paġna mad-deċiżjoni dwar il-miżuri xierqa u n-nota 2 f'qiegħ il-paġna mad-deċiżjoni li tinbeda l-proċedura.

2.2. Eżenzjoni għall-intrapriżi pubbliċi skont il-Wet Vpb 1969

(21) L-intrapriżi pubbliċi huma soġġetti għal regoli speċjali dwar it-taxxa korporattiva stipulati fl-Artikoli 2(1), 2(3) u 2(7) tal-Wet Vpb 1969 ([8]).

(22) Il-Wet Vpb 1969 tiddinstingwi bejn intrapriżi pubbliċi diretti u indiretti. Intrapriża pubblika diretta (*direct overheidsbedrijf*) tifforma parti minn persuna ġuridika rregolata mid-dritt pubbliku (*publiekrechtelijke rechtspersoon*). Eżempji ta' intrapriżi pubbliċi diretti huma aġenzija muniċipali għall-iżvilupp tal-proprjetà jew dipartiment muniċipali għall-ġbir tal-iskart.

(23) Intrapriża pubblika indiretta hija organizzazzjoni (ġeneralment kumpanija jew fondazzjoni limitata pubblika jew privata) li tkun irregolata mid-dritt privat iżda tkun ikkontrollata minn istituzzjoni pubblika. Dan huwa l-każ fejn (a) l-uniċi azzjonisti fl-intrapriża jkunu istituzzjonijiet pubbliċi Netherlandiżi jew (b) fil-każ ta' entitajiet oħrajn tal-liġi privata, li l-kapital tagħhom ma jkunx maqsum f'ishma (fondazzjonijiet u assoċjazzjonijiet), id-diretturi jistgħu jinħatru u jitkeċċew biss minn istituzzjonijiet pubbliċi u, fil-każ ta' likwidazzjoni, l-assi jiġu assenjati esklussivament lil istituzzjonijiet pubbliċi.

(24) Skont l-Artikolu 2(1)(g) tal-Wet Vpb 1969, intrapriżi li jappartjenu lil persuni ġuridiċi rregolati mid-dritt pubbliku (*ondernemingen van publiekrechtelijke rechtspersonen*) ikunu soġġetti għat-taxxa korporattiva biss jekk ikunu elenkati fl-Artikolu 2(3). Din il-lista eżawrjenti tinkludi:

(a) rziezet (landbouwbedrijven);

(b) intrapriżi industrijali (nijverheidsbedrijven), sakemm dawn ma jfornux l-ilma b'mod esklussiv jew kważi esklussiv ([9]);

(c) intrapriżi tal-minjieri;

(d) intrapriżi ta' kummerċ (handelsbedrijven) li ma jittrattawx esklussivament jew kważi esklussivament il-proprjetà immobbli jew id-drittijiet marbutin mal-proprjetà immobbli ([10]);

(e) intrapriżi tat-trasport, bl-eċċezzjoni ta' intrapriżi li jittrattaw esklussivament jew kważi esklussivament it-trasport tal-passiġġieri f'muniċipalità;

(f) soċjetajiet tal-bini (bouwkassen).

([8]) L-Artikoli 5 u 6 tal-Wet Vpb 1969, flimkien mal-ordni ta' implimentazzjoni Uitvoeringsbesluit Vennootschapsbelasting 1971, jeżentaw mit-taxxa korporattiva lil ċerti korpi tat-taxxa li jkollhom għan soċjali jew li ma jkunux jagħmlu profitt jew li jkollhom għan ta' ġenerazzjoni ta' profitti limitati. Dawn jinkludu l-isptarijiet, l-indukrar tal-anzjani, is-servizzi tal-funerali u l-librerji. Kif osservat il-Kummissjoni fl-ittra tal-Artikolu 17, skont il-liġi dwar il-kompetizzjoni tal-UE, il-ġenerazzjoni tal-profitti mhijiex kriterju li għandu jiġi kkunsidrat meta tkun qiegħda tittieħed deċiżjoni dwar jekk entità tkunx intrapriża jew le, u l-eżenzjonijiet fl-Artikoli 5 u 6 tal-Wet Vpb 1969 jistgħu, f'ċerti każijiet, jikkostitwixxu wkoll għajnuna mill-Istat. Madankollu, dawn id-dispożizzjonijiet ma jkomplux jiġu eżaminati f'din id-Deċiżjoni, li hija limitata għall-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi elenkati fl-Artikolu 2(1), fl-Artikolu 2(3) u fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969.

([9]) Skont il-Wet Vpb 1969, it-terminu "intrapriżi industrijali" (*nijverheidsbedrijven*) jinkludi intrapriżi li jipproduċu, jittrasportaw jew ifornu l-gass, l-elettriku jew is-sħana, u intrapriżi li jibnu jew jieħdu ħsieb netwerks għat-trasport tal-gass, tal-elettriku jew tat-tisħin.

([10]) Dan jirreferi għal intrapriżi li jixtru u jbigħu l-prodotti aktar milli għal intrapriżi li jwettqu attivitajiet ekonomiċi skont it-tifsira tar-regoli tal-UE. L-awtoritajiet Netherlandiżi kkonfermaw li l-Artikolu 2(1)(g) tal-Wet Vpb 1969 ma japplikax għall-forniment tas-servizzi.

(25) Il-lista ta' intrapriżi fl-Artikolu 2(3) b'mod ġenerali baqgħet l-istess minn meta ġiet introdotta l-Wet Vpb fl-1969, li wirtet ir-regoli dwar it-taxxa korporattiva li kien ilhom jeżistu mill-1956. B'mod partikolari, ma tinkludix intrapriżi pubbliċi li jipprovdu s-servizzi. Pereżempju, intrapriżi pubbliċi attivi fl-immaniġġjar tal-iskart jew fil-forniment tal-ikel, istituzzjonijiet muniċipali ta' kreditu, portijiet, ajruporti, u l-Holland Casino, il-fondazzjoni li topera l-każinòs, huma eżentati mit-taxxa korporattiva skont l-Artikolu 2(1)(g) ([11]).

(26) L-intrapriżi diretti u indiretti huma soġġetti għat-taxxa fuq il-kumpaniji biss jekk jissodisfaw il-kriterji tal-Artikolu 2(1)(g) flimkien mal-Artikolu 2(3) tal-Wet Vpb 1969. Fi kliem ieħor, kemm l-intrapriżi diretti kif ukoll dawk indiretti jridu jħallsu t-taxxa korporattiva biss jekk ikunu mniżżlin fl-Artikolu 2(3) tal-Wet Vpb 1969.

(27) Barra mill-intrapriżi pubbliċi indiretti mniżżlin fl-Artikolu 2(3), għadd ta' intrapriżi pubbliċi indiretti kienu soġġetti għat-taxxa korporattiva fuq bażi ta' każ b'każ. Dawn l-intrapriżi huma mniżżlin b'mod eżawrijenti fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969, u jinkludu:

(a) het Nederlands Meetinstituut NV;

(b) de NV Nederlands Inkoopcentrum (NIC);

(c) de Stichting Exploitatie Nederlandse Staatsloterij;

(d) de Koninklijke Nederlandse Munt NV;

(e) korpi li fihom persuna ġuridika li tkun sid ta' intrapriża ta' distribuzzjoni fi ħdan il-kamp ta' applikazzjoni tal-Liġi dwar id-Distribuzzjoni tal-Enerġija (*Wet energiedistributie*) tkun azzjonista, u korpi li flimkien ma' persuna ġuridika bħal din jiffurmaw grupp fi ħdan it-tifsira tal-Artikolu 24b tal-Ktieb 2 tal-Kodiċi Ċivili (*Burgerlijk Wetboek*), sakemm il-korp iwettaq attivitajiet li l-persuna ġuridika azzjonista ma tkunx tista' twettaq hija stess minħabba l-Artikolu 12(1) tal-Liġi dwar id-Distribuzzjoni tal-Enerġija, sakemm il-korp ma jfornix l-ilma b'mod esklussiv jew kważi esklussiv;

(f) korpi li jwettqu attività industrijali skont it-tifsira tal-Artikolu 2(3), it-tieni inċiż, tal-Wet Vpb 1969, bl-eċċezzjoni ta' korpi li jfornu l-ilma b'mod esklussiv jew kważi esklussiv;

(g) NOB Holding NV;

(h) de NV Luchthaven Schiphol;

(i) de NV KLIQ;

(j) de NV Bank Nederlandse Gemeenten;

(k) de Nederlandse Waterschapsbank NV;

(l) Fortis Bank (Nederland) NV;

(m) ASR Nederland NV;

(n) ABN AMRO Group NV;

(o) de Nederlandse Investeringsbank voor Ontwikkelingslanden NV;

([11]) Memo lill-OECD tal-2002 jelenka wkoll l-edukazzjoni ogħla (il-kiri tas-swali u l-kmamar tal-konferenzi u t-taħlita inġusta ta' attivitajiet ta' edukazjoni u riċerka u kummerċ, eż. fir-riċerka tas-suq), l-ikkuntrattar ta' xogħol ta' kostruzzjoni u ta' installazzjoni, uffiċċji ta' inġinerija provinċjali u muniċipali, il-kiri ta' kmamar tal-konferenzi u tal-laqgħat, parakummerċjaliżmu f'binjiet muniċipali, indukrar tat-tfal issussidjat, sfruttament kummerċjali ta' portijiet tal-jottijiet, servizzi tat-tifi tan-nar u assoċjazzjonijiet ta' rikreazzjoni u tal-akkomodazzjoni. Ara OECD, DAFFE/COMP/WD(2002)54, id-19 ta' Settembru 2002, il-paragrafu 7.

(p) Ultra Centrifuge Nederland NV;

(q) SNS REAAL NV;

u kwalunkwe korp li fih l-intrapriżi msemmijin hawn fuq ikollhom sehem u kwalunkwe korp li d-diretturi tiegħu jinħatru u jitkeċċew mill-intrapriżi msemmijin hawn fuq, bl-eċċezzjoni ta' korpi li jfornu l-ilma b'mod esklussiv jew kważi esklussiv.

(28) Din il-lista ġiet immodifikata b'mod regolari u żdiedu ċerti intrapriżi pubbliċi indiretti. Kieku ma ġewx miżjudin dawn l-intrapriżi pubbliċi indiretti ma kinux jiġu soġġetti għal taxxa fuq il-kumpaniji, peress li mhumiex fil-lista tal-Artikolu 2(3) tal-Wet Vpb 1969. Pereżempju, żdiedu l-kumpaniji li ġejjin:

(a) NOB Holding NV (1999);

(b) Weerbureau HWS BV (2002);

(c) Luchthaven Schiphol NV (2002) – b'rispons għad-deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-3 ta' Lulju 2001 li tipproponi miżuri xierqa fil-każ E45/2000;

(d) KLIQ NV (2002);

(e) Bank Nederlands Gemeenten (2005);

(f) Nederlandse Waterschapsbank NV (2005);

(g) ABN AMRO Group NV u SNS REAAL NV, wara n-nazzjonalizzazzjoni tagħhom.

(29) L-intrapriżi pubbliċi indiretti li mhumiex imniżżlin fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969 u li ma jaqgħux taħt l-Artikolu 2(3) ma jiġux soġġetti għat-taxxa korporattiva. Eżempji ta' intrapriżi bħal dawn huma De Nederlandse Bank NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, NV Luchthaven Maastricht, Twinning Holding BV, NV Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij, NV Industriebank LIOF, NV Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij, Ontwikkelingsmaatschappij Oost Nederland NV u Holland Casino ([12]).

2.3. Eżenzjoni għall-intrapriżi pubbliċi skont il-Wet Vpb 2015

(30) Fil-prinċipju, il-Wet Vpb 2015 għandha l-għan li tissottoponi l-intrapriżi pubbliċi għat-taxxa korporattiva bl-istess mod bħall-intrapriżi privati. B'mod partikolari, temenda l-Artikolu 2 tal-Wet Vpb 1969 sabiex tissottoponi għat-taxxa korporattiva persuni ġuridiċi li jkunu rregolati mid-dritt pubbliku u li għandhom negozju u negozji tal-Istat.

(31) Madankollu, kif diġà ġie spjegat fil-premessa 15, il-Wet Vpb 2015 tistipula ċerti eċċezzjonijiet:

(a) Il-Wet Vpb 2015 tintroduċi l-Artikolu 6c il-ġdid fil-Wet Vpb 1969. Id-dispożizzjoni żżomm b'mod ċar l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal għadd ta' portijiet pubbliċi Netherlandiżi u għal korpi li l-attivitajiet tagħhom jikkonsistu prinċipalment mill-ġestjoni, l-iżvilupp jew l-operat ta' port, diment li jiġu ssodisfati ċerti kundizzjonijiet ([13]).

(b) Il-Wet Vpb 2015 tintroduċi wkoll l-Artikolu 6b il-ġdid fil-Wet Vpb 1969. Id-dispożizzjoni teżenta lil entitajiet edukattivi u lil entitajiet li jwettqu r-riċerka, dment li l-kost tal-edukazzjoni jew tar-riċerka jitħallas mir-riżorsi pubbliċi, minn miżati meħtieġa legalment għall-edukazzjoni universitarja jew mill-miżati għall-edukazzjoni universitarja stipulati fil-Kapitolu 7, titolu 3, paragrafu 2 tal-Att dwar l-Edukazzjoni Ogħla u r-Riċerka Xjentifika, minn miżati għat-tagħlim tat-tip imsemmi fl-Artikolu 3 tal-Att dwar il-Miżati tat-Tagħlim u tal-Korsijiet, minn pagamenti barranin li fin-natura u l-iskop tagħhom jkunu ekwivalenti għal miżati tal-edukazzjoni universitarja u l-miżati tat-tagħlim, jew minn pagamenti minn istituzzjonijiet ta' interess ġenerali li ma jiġux ikkunsidrati kuntrattwalment.

([12]) Ara d-dokument parlamentari *Belastingplicht overheidsbedrijven – Inventarisatie van de gevolgen van de ondernemingsvariant, 11 mei 2012, Kamerstukken II 31213, nr. 7*, pp. 26 u 46.

([13]) Il-kundizzjonijiet huma dawn li ġejjin: (1) Id-diretturi tagħhom jinħatru u jitkeċċew, direttament jew indirettament, esklussivament mill-operaturi tal-portijiet imsemmijin u, fil-każ ta' likwidazzjoni, l-assi tagħhom għandhom jitqiegħdu għad-dispożizzjoni esklussiva ta' dawk l-operaturi; (2) l-azzjonisti, is-sħab, il-parteċipanti jew il-membri, diretti u indiretti, kollha tagħhom huma fost l-operaturi tal-portijiet imsemmijin.

3. KUMMENTI MILL-PARTIJIET INTERESSATI

(32) Il-Kummissjoni rċeviet sottomissjoni konġunta mingħand sitt partijiet interessati, jiġifieri sitt operaturi ta' portijiet Netherlandiżi: Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, Port of Den Helder NV u Zeeland Seaports NV (il-"portijiet interessati").

(33) Il-portijiet interessati jgħidu li d-deċiżjoni sabiex tinbeda l-proċedura hija kontra l-liġi, minħabba li n-Netherlands aċċettaw b'mod inkondizzjonali l-miżuri xierqa u ħadu l-impenn li jadottaw il-leġiżlazzjoni fi żmien 18-il xahar sabiex jiżguraw li l-intrapriżi pubbliċi jkunu soġġetti għat-taxxa korporattiva bl-istess mod bħall-intrapriżi privati. Peress li r-rifjut ta' proposta tal-Kummissjoni għal miżuri xierqa huwa prekundizzjoni sabiex tinbeda l-proċedura ta' investigazzjoni formali, id-deċiżjoni biex tinbeda l-proċedura ma messhiex ġiet adottata. Il-portijiet interessati qalu wkoll li, bir-rifjut tagħha milli tagħti raġunijiet għad-deċiżjonijiet tagħha, il-Kummissjoni kisret prinċipju fundamentali tal-liġi tal-Unjoni kkodifikata fl-Artikolu 41(2) tal-Karta tad-Drittijiet Fundamentali tal-Unjoni Ewropea.

(34) Skont il-portijiet interessati, il-portijiet Netherlandiżi huma f'kompetizzjoni diretta ma' portijiet Ewropej oħrajn, b'mod partikolari dawk fin-naħat ta' Hamburg-Le Havre, li jibbenefikaw minn diversi forom ta' appoġġ pubbliku. Il-fatt li l-investigazzjonijiet tal-Kummissjoni fit-tassazzjoni tal-portijiet fl-Ewropa qegħdin isiru b'passi differenti u bdew fi żminijiet differenti jġib miegħu r-riskju li jingħata vantaġġ kompetittiv lill-portijiet ta' dawk l-Istati Membri li jinsabu fi stadju aktar bikri tal-investigazzjoni. Dan imur kontra l-prinċipju tat-trattament ugwali u l-projbizzjoni tad-diskriminazzjoni fuq il-bażi tan-nazzjonalità. Il-portijiet Netherlandiżi interessati jgħidu li huma lesti li jikkonformaw mar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, iżda bil-kundizzjoni stretta li jkunu japplikaw kundizzjonijiet ekwi għall-portijiet kollha fil-pajjiżi Ewropej kollha.

(35) Il-portijiet interessati jgħidu li l-portijiet kollha fin-Netherlands huma soġġetti, bl-istess mod, għal-leġiżlazzjoni Netherlandiża eżistenti dwar it-taxxa korporattiva. Għaldaqstant, l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva applikabbli għall-portijiet ma tagħtix vantaġġ selettiv, mhijiex diskriminatorja u ma tgħawwiġx il-kompetizzjoni fuq livell nazzjonali.

(36) Skont il-portijiet interessati, jeżistu differenzi sinifikanti fir-rigward tal-ammont ta' appoġġ pubbliku mogħti lill-portijiet differenti fin-naħat ta' Hamburg-Le Havre. L-eżenzjoni mit-taxxa ma twassalx għal trattament preferenzjali tal-portijiet Netherlandiżi iżda, l-aktar, l-aktar, twassal għal pożizzjoni kemxejn anqas żvantaġġjata għall-portijiet Olandiżi meta mqabblin ma' portijiet Ewropej oħrajn. Għaldaqstant, ma jeżisti ebda tgħawwiġ tal-kompetizzjoni mir-reġim tat-taxxa korporattiva li hija s-suġġett ta' din id-Deċiżjoni la fuq livell Ewropew u lanqas skont il-liġi l-ġdida.

4. KUMMENTI MIN-NETHERLANDS

(37) In-Netherlands ressqu kummenti permezz ta' ittra tal-10 ta' Settembru 2014. L-awtoritajiet Olandiżi ressqu biss argumenti proċedurali u ma kkummentawx dwar il-valutazzjoni sostantiva tal-għajnuna mill-Istat fid-deċiżjoni biex tinbeda l-proċedura. In-Netherlands isostnu li l-awtoritajiet Netherlandiżi aċċettaw il-miżuri xierqa skont l-Artikolu 19(1) tar-Regolament Proċedurali.

(38) Skont in-Netherlands, ir-Regolament Proċedurali ma jirrikjedix b'mod ċar li l-miżuri xierqa jiġu aċċettati "inkondizzjonalment" u "unekwivokament", u ma jeskludix kundizzjoni li bilfors trid tiġi żgurata l-approvazzjoni tal-Parlament. Sew jekk kundizzjoni bħal din tissemma fl-ittra ta' aċċettazzjoni kif ukoll jekk le, il-Parlament irid jadotta proposta tal-gvern li tistipula l-miżuri xierqa. L-awtoritajiet Netherlandiżi jirreferu għall-Artikolu 4(2) tat-Trattat dwar l-Unjoni Ewropea li jistipula li l-Unjoni Ewropea għanda tirrispetta l-istrutturi kostituzzjonali fundamentali tal-Istati Membri.

(39) Skont l-awtoritajiet Netherlandiżi, il-Kummissjoni tista' tasal għall-konklużjoni li l-miżuri xierqa ma ġewx aċċettati (*de facto*) biss wara li l-gvern ikun ippreżenta abbozz ta' liġi lill-Parlament jew meta l-Parlament ma japprovax l-abbozz. F'dawn il-każijiet biss jista' jkun hemm ġustifikazzjoni biex tinbeda l-proċedura ta' investigazzjoni formali. L-awtoritajiet Netherlandiżi jgħidu li dan ma kienx il-każ fid-9 ta' Lulju 2014.

(40) Fl-opinjoni tal-awtoritajiet Netherlandiżi, il-Kummissjoni ma indikatx b'mod formali li ma kkunsidratx ir-risposta tan-Netherlands bħala aċċettazzjoni tal-miżuri xierqa. L-awtoritajiet Netherlenadiżi jikkunsidraw li l-ittra li bagħtet il-Kummissjoni fil-11 ta' Marzu 2014 mhijiex ittra formali għall-finijiet tal-proċedura preżenti. Din kienet iffirmata mid-Deputat Direttur Ġenerali u indirizzata lid-Deputat Direttur Ġenerali għat-Tassazzjoni fi ħdan il-Ministru tal-Finanzi Netherlandiż. Ma ntbagħtitx bil-mezzi uffiċjali tar-Rappreżentanza Permanenti, iżda permezz tal-posta elettronika.

(41) Rigward il-kontenut, l-awtoritajiet Netherlandiżi josservaw li fl-opinjoni tagħhom il-kundizzjonijiet ekwi Ewropej mixtieqa ma jeżistux bħalissa. L-awtoritajiet Netherlandiżi jgħidu wkoll li l-pożizzjoni tal-portijiet Netherlandiżi fil-konfront ta' dawk tal-Istati Membri tal-viċinat hija tal-akbar importanza.

(42) L-awtoritajiet Netherlandiżi jqisu li aċċettaw il-miżuri xierqa tat-2 ta' Mejju 2013 u li jinsabu fil-proċess li jieħdu l-passi neċessarji. Għaldaqstant, l-awtoritajiet Netherlandiżi ma jarawx raġuni għaliex għandhom iwieġbu f'termini sostantivi għall-valutazzjoni tal-Kummissjoni fid-deċiżjoni sabiex tinbeda l-proċedura.

(43) L-osservazzjonijiet tal-partijiet interessati ntbagħtu lin-Netherlands fit-3 ta' Ottubru 2014. L-awtoritajiet Netherlandiżi wieġbu permezz ta' ittra tat-3 ta' Novembru 2014. L-awtoritajiet Ntherlandiżi huma tal-istess fehma bħall-portijiet interessati, li n-Netherlands kienu aċċettaw il-miżuri xierqa. L-awtoritajiet Netherlandiżi qablu wkoll mal-fehma tal-portijiet interessati li kundizzjonijiet ekwi għall-Ewropa huma kruċjali. Skont l-awtoritajiet Netherlandiżi, bħalissa ma jeżistux kundizzjonijiet ekwi għall-portijiet fl-Ewropa. L-awtoritajiet Netehrlandiżi ma kkummentawx dwar il-kummenti sostantivi tal-partijiet interessati dwar il-valutazzjoni tal-għajnuna tal-Istat.

(44) Permezz tal-ittra tal-10 ta' Settembru 2015, in-Netherlands iddikjaraw li jekk l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-portijiet tal-baħar interessati kellha tiġi kkunsidrata bħala għajnuna mill-Istat inkompatibbli, perjodu ta' tranżizzjoni għat-tneħħija tal-miżura kien ikun iġġustifikat. Argumentaw li mhuwiex possibbli li l-portijiet Netherlandiżi jkunu soġġetti għat-taxxa korporattiva sal-1 ta' Jannar 2016. Ippreżentaw tliet argumenti li jiġġustifikaw il-perjodu tranżitorju.

(45) L-ewwel nett, l-istabbiliment ta' karta tal-bilanċ inizjali għall-portijiet interessati għall-finijiet ta' taxxa jikkostitwixxi operazzjoni kumplessa u twila ħafna. Fil-karta tal-bilanċ għall-finijiet ta' kontabbiltà l-assi u l-obbligi ġew ivvalutati b'kost storiku, iżda għall-finijiet ta' taxxa dawn ġew ivvalutati b'valur tas-suq ġust. Id-determinazzjoni ta' valur tas-suq ġust tal-assi u l-obbligi kienet tikkostitwixxi eżerċizzju diffiċli u li jieħu l-ħin. Dan għaliex ħafna mill-assi tal-portijiet kienu oġġetti mhux kummerċjabbli, li kienu soġġetti għal sistema kumplessa ta' relazzjonijiet tal-proprjetà u drittijiet tal-użu bejn entitajiet legali differenti. Il-problema tal-valutazzjoni tista', pereżempju, tikkonċerna assi bħal mollijiet, toroq, kanali tal-ilma, ferroviji, tarzni, binjiet b'funzjonijiet speċifiċi jew arranġamenti ta' rmiġġ. Il-portijiet li bħalissa jħallsu t-taxxa korporattiva – marinas jew portijiet tas-sajd fuq skala żgħira – ma setgħux jintużaw bħala punti ta' riferiment, minħabba li l-attivitajiet tagħhom kienu ferm differenti minn dawk tal-portijiet il-kbar, li kienu involuti prinċipalment f'attivitajiet ta' trasbord tal-merkanzija jew il-ġestjoni tal-infrastruttura.

(46) It-tieni nett, in-Netherlands argumentaw li ma kienx hemm distinzjoni ċara bejn l-attivitajiet ekonomiċi u dawk mhux ekonomiċi tal-portijiet, u li l-Kummissjoni għandha tipprovdi aktar gwida f'dan ir-rigward. Għall-awtoritajiet Netherlandiżi u l-portijiet kien kompitu diffiċli li jiddeterminaw liema attivitajiet tal-port kellhom jiġu klassifikati bħala attivitajiet ekonomiċi u attivitajiet mhux ekonomiċi. Barra minn hekk, ma kienx hemm linja konsistenti min-naħa tal-Kummissjoni u l-ebda ċertezza fil-livell Ewropew dwar liema attivitajiet tal-port kellhom jiġu kkunsidrati bħala attivitajiet ekonomiċi u liema kellhom jiġu kkunsidrati bħala kompiti pubbliċi.

(47) It-tielet nett, l-awtoritajiet Netherlandiżi kkunsidraw li kien essenzjali li l-Kummissjoni tiżgura kundizzjonijiet ekwi bejn il-portijiet kompetituri. Bejn il-portijiet Ewropej ma teżistix kompetizzjoni ġusta: talbu lill-Kummissjoni tiżgura li l-portijiet kollha fl-Ewropa jkunu soġġetti għat-taxxa korporattiva jew, tal-anqas, dawk li jikkompetu mal-portijiet Netherlandiżi.

(48) Fl-aħħar nett, l-awtoritajiet Netherlandiżi ssuġġerew li d-data li minnha, permezz ta' Digriet Irjali, ma għandhiex tibqa' tapplika l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-portijiet għandha tkun l-1 ta' Jannar 2017. Il-portijiet isiru soġġetti għat-taxxa korporattiva fl-ewwel jum tas-sena fiskali wara l-1 ta' Jannar 2017. Fil-prattika, dan ifisser li l-portijiet Netherlandiżi jkunu soġġetti għat-taxxa korporattiva mill-1 ta' Jannar 2018.

5. RAĠUNIJIET SABIEX TINBEDA L-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

(49) Kemm l-awtoritajiet Netherlandiżi kif ukoll il-partijiet terzi interessati qalu li l-Kummissjoni ma kinitx intitolata li tiftaħ proċedura ta' investigazzjoni formali. Il-Kummissjoni ma taqbilx ma' din il-fehma. Il-Kummissjoni kienet kompletament intitolata, jekk mhux tabilħaqq obbligata, li tiftaħ proċedura ta' investigazzjoni formali, minħabba li n-Netherlands ma kinux aċċettaw il-miżuri xierqa skont l-Artikolu 19(1) tar-Regolament Proċedurali u t-tħassib imqajjem fid-deċiżjoni li kienet tipproponi miżuri xierqa ma kienx tneħħa kompletament.

(50) Minħabba li l-awtoritajiet Netherlandiżi għamlu l-aċċettazzjoni tagħhom soġġetta għall-approvazzjoni tal-Parlament, u l-ittra tal-awtoritajiet Netherlandiżi tal-24 ta' Mejju 2013 iddikjarat intenzjoni u mhux impenn, l-ittra ma kinitx tikkostitwixxi aċċettazzjoni inkondizzjonali u inekwivoka għall-finijiet tal-Artikolu 19(1) tar-Regolament Proċedurali.

(51) L-Artikolu 19(2) tar-Regolament Proċedurali jistipula li meta l-Istat Membru kkonċernat ma jaċċettax il-miżuri xierqa proposti u l-Kummissjoni, wara li tkun ikkunsidrat l-argumenti tal-Istati Membri kkonċernati, tibqa' tikkunsidra li dawk il-miżuri huma neċessarji, il-Kummissjoni għandha tiftaħ il-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(52) Barra minn hekk, kien ċar mill-abbozz tal-proposta leġiżlattiva li n-Netherlands ma kinux beħsiebhom jabolixxu l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi kollha. Konsegwentement, il-Kummissjoni kellha indikazzjonijiet ċari li n-Netherlands ma kinux ser iġibu l-liġi f'konformità totali mar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(53) Fir-rigward tal-argument imressaq min-Netherlands li l-Kummissjoni ma għarrfitx lin-Netherlands kif xieraq li ma kinitx tikkunsidra li dik it-tweġiba kienet aċċettazzjoni fi ħdan it-tifsira tal-Artikolu 19(1) tar-Regolament Proċedurali, il-Kummissjoni tindika li l-ittra tagħha tal-11 ta' Marzu 2014 inbagħtet lill-awtorità nazzjonali kompetenti, fil-fatt waslet għand dik l-awtorità, u kienet diskussa bejn il-Kummissjoni u l-awtoritajiet Netherlandiżi. In-Netherlands kienu jafu sew bil-valutazzjoni tal-Kummissjoni u ma jistgħux joqgħdu fuq argumenti purament formali fir-rigward tar-reċipjent tal-ittra.

(54) Il-Kummissjoni bdiet investigazzjoni formali minħabba li kellha tħassib dwar jekk l-eżenzjoni tal-intrapriżi pubbliċi involuti f'attivitajiet ekonomiċi mit-taxxa korporattiva setgħetx tagħtihom vantaġġ fuq intrapriżi oħrajn li kienu soġġetti għat-taxxa korporattiva fin-Netherlands. L-intrapriżi pubbliċi u l-intrapriżi privati jinsabu f'sitwazzjoni fattwali u legali simili fir-rigward tal-objettiv tal-liġi dwar it-taxxa korporattiva Netherlandiża, li huwa li l-intrapriżi korporattivi jkunu soġġetti għat-taxxa fuq il-profitti korporattivi tagħhom.

6. PREŻENZA TAL-GĦAJNUNA MILL-ISTAT FI ĦDAN IT-TIFSIRA TAL-ARTIKOLU 107(1) TAT-TFUE

(55) L-Artikolu 107(1) tat-TFUE jistipula li kwalunkwe għajnuna mogħtija minn Stat Membru jew permezz tar-riżorsi tal-Istat, fi kwalunkwe forma li tgħawweġ jew thedded li tgħawweġ il-kompetizzjoni billi tiffavorixxi lil ċerti intrapriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti prodotti, tkun inkompatibbli mas-suq intern jekk taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

6.1. **Intrapriżi**

(56) Skont il-ġurisprudenza stabbilita, "il-kunċett ta' intrapriża jiġbor taħtu kull entità li twettaq attività ekonomika, irrispettivament mill-istatus legali tal-entità u l-mod kif din tkun iffinanzjata" [traduzzjoni mhux uffiċjali] ([14]). Sabiex jiġi stabbilit jekk entità tikkostitwixxix intrapriża, il-fatt li ma għandhiex skop ta' qligħ mhuwiex deċiżiv ([15]). Attività ekonomika hija kull attività li tikkonsisti fil-forniment ta' prodotti u servizzi fis-suq. Entitajiet li ma għandhomx skop ta' qligħ jistgħu joffru prodotti u servizzi fis-suq ukoll ([16]).

(57) L-awtoritajiet Netherlandiżi ma kkontestawx li l-intrapriżi pubbliċi, inklużi l-portijiet pubbliċi, jistgħu, minbarra l-kompiti ta' awtorità pubblika tas-soltu tagħhom, joffru prodotti u servizzi fis-suq. L-awtoritajiet Netherlandiżi għarfu li l-intrapriżi pubbliċi dejjem qegħdin iwettqu aktar attivitajiet ekonomiċi. Barra minn hekk, il-partijiet interessati għarfu b'mod espliċitu li l-attivitajiet tal-port, f'dawn l-aħħar snin, żviluppaw f'attivitajiet ekonomiċi kompluti. Għaldaqstant, l-intrapriżi pubbliċi li jwettqu attivitajiet ekonomiċi jistgħu jiġu klassifikati bħala intrapriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(58) Fir-rigward tal-eżenzjoni tal-istituzzjonijiet edukattivi jew l-istituzzjonijiet li jwettqu r-riċerka stipulata fl-Artikolu 6 (b) tal-Wet Vpb, kif ġiet emendata mill-Wet Vpb 2015, il-paragrafi 26 sa 28 tal-Komunikazzjoni dwar is-SIEĠ ([17]) jiddikjaraw li, skont il-ġurisprudenza stabbilita, l-"edukazzjoni pubblika organizzata fi ħdan is-sistema edukattiva nazzjonali ffinanzjata u ssorveljata mill-Istat tista' titqies bħala attvità mhux ekonomika". Il-fatt li kontribuzzjoni tista' tintalab f'forma ta' miżati għat-tagħlim jew għar-reġistrazzjoni ma jibdilx in-natura mhux ekonomika tas-servizz. L-Artikolu 6b tal-Wet Vpb jistipula b'mod ċar il-kost tat-tagħlim jew tar-riċerka għandu jiġi ffinanzjat mir-riżorsi pubbliċi jew minn miżati għat-tagħlim previsti bil-liġi. Għaldaqstant, minħabba n-natura mhux ekonomika tas-servizzi edukattivi jew tar-riċerka, l-istituzzjonijiet edukattivi ma għandhomx jiġu klassifikati bħala intrapriżi skont l-Artikolu 107 tat-TFUE.

(59) Fir-rigward tal-istituzzjonijiet ta' riċerka, il-paragrafu 29 tal-Komunikazzjoni dwar is-SIEĠ jistipula li r-riċerka li ssir fl-universitajiet u l-attivitajiet primarji tal-organizzazzjonijiet ta' riċerka jaqgħu barra mill-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

6.2. **L-użu tar-riżorsi tal-Istat**

(60) Skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE, il-miżura għandha tingħata minn Stat Membru jew permezz tar-riżorsi tal-Istat fi kwalunkwe forma. Telf ta' dħul mit-taxxa huwa ekwivalenti għall-konsum tar-riżorsi tal-Istat fil-forma ta' nefqa fiskali.

(61) Kif iddikjarat il-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropa f'*Banco Exterior de España*, miżura li biha l-awtoritajiet pubbliċi jagħtu lil ċerti intrapriżi eżenzjoni mit-taxxa li, għalkemm ma tinvolvix trasferiment ta' flus kontanti ta' riżorsi tal-Istat, tqiegħed lill-persuni li għalihom tapplika l-eżenzjoni mit-taxxa f'sitwazzjoni finanzjarja aktar vantaġġjuża mill-kontribwenti l-oħrajn, tingħata "permezz tar-riżorsi tal-Istat" skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE ([18]).

(62) L-awtoritajiet Netherlandiżi jirrinunzjaw id-dħul li jikkostitwixxi riżorsi mill-Istat billi jeżentaw lill-intrapriżi pubbliċi involuti f'attivitajiet ekonomiċi, inklużi l-portijiet pubbliċi, mit-taxxa korporattiva. Għaldaqstant, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi Netherlandiżi stipulata fil-Wet Vpb 1969 tinvolvi telf tar-riżorsi tal-Istat u għaldaqstant tingħata mill-Istat permezz tar-riżorsi tal-Istati. B'mod analogu, l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal ċerti portijiet tal-baħar Netherlandiżi miżmuma fil-Wet Vpb 2015 tinvolvi telf ta' riżorsi tal-Istat u, għaldaqstant, tingħata mill-Istat permezz tar-riżorsi tal-Istat. Dan il-punt la ġie kkontestat mill-awtoritajiet Netherlandiżi u lanqas mill-partijiet interessati.

([14]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*Höfner u Else* vs *Macroton*, C-41/90, EU:C:1991:161, il-paragrafu 21.

([15]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*MOTOE* vs *Elliniko Dimosio*, C-49/07, EU:C:2008:376, il-paragrafi 27 u 28.

([16]) Is-Sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*Van Landewyck u Oħrajn* vs *Il-Kummissjoni*, 209/78 sa 215/78 u 218/78, EU:C:1980:248, il-paragrafu 21; *FFSA u Oħrajn* vs *Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Kawża C-244/94, EU:C:1995:392; u *MOTOE*, iċċitata hawn fuq, EU:C:2008:376, il-paragrafi 27 u 28.

([17]) 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).

([18]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*Banco de Crédito Industrial SA, issa Exterior de España SA* vs *Ayuntamiento de Valencia*, C-387/92, EU:C:1994:100, il-paragrafu 14.

6.3. **Il-preżenza ta' vantaġġ**

(63) Barra minn hekk, il-miżura trid tagħti vantaġġ finanzjarju lill-benefiċjarju. Il-kunċett ta' vantaġġ ma jkoprix biss il-benefiċċji pożittivi iżda anki l-interventi li, f'diversi forom, inaqqsu l-miżati li normalment jiġu inklużi fil-baġit ta' intrapriża ([19]).

(64) L-awtoritajiet Netherlandiżi ma kkontestawx li eżenzjoni miżmuma mit-taxxa korporattiva għal ċerti intrapriżi pubbliċi tagħti vantaġġ ekonomiku lil dawn l-intrapriżi.

(65) Skont il-Wet Vpb 1969, fil-prinċipju, l-intrapriżi pubbliċi huma eżentati mit-taxxa korporattiva, filwaqt li l-intrapriżi privati huma, fil-prinċipju, soġġetti għat-taxxa korporattiva. Għalhekk, l-intrapriżi pubbliċi involuti f'attivitajiet ekonomiċi jibbenefikaw minn benefiċċju tat-taxxa ċar. Il-Kummissjoni tindika li l-liġi l-ġdida (Wet Vpb 2015) iżżomm b'mod ċar l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal ċerti portijiet pubbliċi Netherlandiżi, li għalhekk sejrin ikomplu jibbenefikaw minn benefiċċju fuq it-taxxa. L-eżenzjoni mit-taxxa tnaqqas il-miżati li normalment ikunu inklużi fil-kostijiet operatorji ta' intrapriża li twettaq attività ekonomika. Konsegwentement, din tipprovdi vantaġġ ekonomiku lil dawk l-intrapriżi pubbliċi meta jitqabblu mal-intrapriżi soġġetti għat-taxxa korporattiva Netherlandiża, li ma jirċevux dan il-benefiċċju fuq it-taxxa.

6.4. **Tgħawwiġ tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ**

(66) Skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE, miżura li għandha tiġi kkunsidrata bħala għajnuna mill-Istat għandha taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri u tgħawweġ jew thedded li tgħawweġ il-kompetizzjoni. Fil-każ preżenti, l-intrapriżi pubbliċi li jwettqu attivitajiet ekonomiċi u li jikkwalifikaw għal eżenzjoni mit-taxxa jistgħu jkunu involuti f'kummerċ fi ħdan l-Unjoni. Huwa ċar li l-portijiet pubbliċi, li għadhom jiġu eżentati skont il-Wet Vpb 1969 – anki wara l-emenda tagħha mill-Wet Vpb 2015 – huma intrapriżi pubbliċi involuti fil-kummerċ bejn l-Istati Membri. Konsegwentement, il-Wet Vpb 1969, li tipprevedi eżenzjoni mit-taxxa għall-intrapriżi pubbliċi, bilfors li taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri u tgħawweġ jew thedded li tgħawweġ il-kompetizzjoni. Bl-istess mod, l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva miżmuma fil-Wet Vpb 2015 għall-portijiet interessati taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri u tgħawweġ jew thedded li tgħawweġ il-kompetizzjoni.

(67) Skont il-portijiet interessati, ma jeżistix tgħawwiġ tal-kompetizzjoni fil-livell Ewropew, la skont ir-reġim tat-taxxa korporattiva li hija s-suġġett ta' din id-Deċiżjoni u lanqas skont il-liġi l-ġdida. Il-portijiet interessati jargumentaw li l-portijiet fin-naħat ta' Hamburg-Le Havre jirċievu tipi differenti ta' appoġġ pubbliku. Għaldaqstant, jargumentaw li l-eżenzjoni mit-taxxa ma twassalx għal trattament preferenzjali tal-portijiet Netherlandiżi, iżda l-aktar li tagħmel huwa li twassal għal pożizzjoni kemxejn inqas żvantaġġjata għall-portijiet Netherlandiżi meta jitqabblu ma' portijiet Ewropej oħrajn.

(68) Il-Kummissjoni ma taqbilx mal-argument tal-partijiet interessati. Miżura mogħtija mill-Istat hija kkunsidrata li tgħawweġ jew thedded li tgħawweġ il-kompetizzjoni meta tkun tista' ttejjeb il-pożizzjoni kompetittiva tal-benefiċjarju meta dan jitqabbel ma' intrapriżi oħrajn li jikkompeti magħhom ([20]). Għalhekk, huwa biżżejjed li l-għajnuna tippermetti lill-benefiċjarju jżomm pożizzjoni kompetittiva aktar b'saħħitha milli kien ikollu li kieku ma ngħatax l-għajnuna. Għalhekk, il-fatt li ċerti portijiet f'livell Ewropew jistgħu jirċievu għajnuna mill-Istat ma jfissirx li l-kompetizzjoni mhijiex mgħawġa minn eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi b'mod ġenerali, u għall-portijiet pubbliċi b'mod partikolari.

6.5. **Selettività**

(69) Sabiex titqies bħala għajnuna mill-Istat, miżura trid tkun selettiva ([21]), fis-sens li tiffavorixxi lil ċerti intrapriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti prodotti. Skont il-ġurisprudenza stabbilita ([22]), is-selettività materjali ta' miżura għandha tiġi vvalutat fi tliet stadji: l-ewwel, hemm bżonn li jiġi identifikat l-arranġament komuni jew "normali" ("sistema ta' referenza") applikabbli fl-Istat Membru kkonċernat. It-tieni, huwa b'rabta ma' dan ir-reġim tat-taxxa "normali" li

---

([19]) Is-Sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg* vs *High Authority of the European Coal and Steel Community*, 30/59, EU:C:1961:2, u *Adria-Wien Pipeline u Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* vs *Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, EU:C:2001:598, il-paragrafu 38.

([20]) Is-Sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*Phillip Morris Holland* vs *Il-Kummissjoni*, 730/79, EU:C:1980:209, il-paragrafu 11.

([21]) Is-Sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*L-Italja* vs *Il-Kummissjoni*, C-66/02, EU:C:2005:768, il-paragrafu 94.

([22]) Ara fost l-oħrajn is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja f'*Il-Portugall* vs *Il-Kummissjoni*, C-88/03, EU:C:2006:511, il-paragrafu 56, u *Ministero dell'Economia e delle Finanze and Agenzia delle Entrate* vs *Paint Graphos ecc.*, C-78/08 sa C-80/08, EU:C:2011:550, il-paragrafu 49.

għandu jiġi ddeterminat jekk xi benefiċċju mogħti mill-miżura tat-taxxa inkwistjoni jistax ikun selettiv. Dan għandu jsir billi jintwera li l-miżura titbiegħed mill-arranġament ordinarju billi tagħmel distinzjoni bejn l-atturi ekonomiċi li, fid-dawl tal-objettiv fil-mira ta' dik l-iskema, ikunu f'sitwazzjoni fattwali u legali komparabbli. It-tielet, jekk ikun hemm tbegħid bħal dan, hemm bżonn li jiġi eżaminat jekk dan jirriżultax min-natura jew l-iskema ġenerali tas-sistema ta' tassazzjoni u jekk jistax jiġi ġġustifikat min-natura jew l-iskema ġenerali tas-sistema tat-taxxa. F'dan il-kuntest, huwa kompitu tal-Istati Membri li juru li t-trattament tat-taxxa diffrenzjat jirriżulta direttament mill-prinċipji bażiċi jew ta' gwida ta' dik is-sistema ([23]).

Sistema ta' referenza

(70) Fil-każ preżenti, is-sistema ta' referenza għandha tiġi ddefinita bħala s-sistema Netherlandiża għat-taxxa korporattiva, kif inhu stipulat fil-Wet Vpb 1969. Jirriżulta mil-liġi li skont ir-regoli normali, l-intrapriżi stabbiliti fin-Netherlands jiġu soġġetti għal taxxa korporattiva fuq il-profitti tagħhom.

(71) Fir-rigward tal-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-portijiet interessati inkluża fil-Wet Vpb 2015, is-sistema ta' referenza għandha tiġi ddefinita wkoll bħala s-sistema Netherlandiża għat-taxxa korporattiva kif inhu stipulat fil-Wet Vpb 2015. Mil-liġi jirriżulta wkoll li, skont ir-regoli normali, l-intrapriżi stabbiliti fin-Netherlands huma soġġetti għal taxxa korporattiva fuq il-profitti tagħhom.

Tbegħid mis-sistema ta' referenza

(72) Skont il-Wet Vpb 1969 l-intrapriżi pubbliċi, għall-kuntrarju tal-intrapriżi privati, fil-prinċipju huma eżentati mit-taxxa korporattiva. L-intrapriżi pubbliċi jkunu soġġetti għat-taxxa biss jekk ikunu mniżżlin fl-Artikolu 2(3) jew l-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969.

(73) Il-lista ta' intrapriżi fl-Artikolu 2(3) tal-Wet Vpb 1969 ma nbidlitx mill-1956. Il-lista ma tikkunsidrax il-fatt li mill-1956 l-intrapriżi pubbliċi, diretti u indiretti, bdew joffru dejjem aktar prodotti u servizzi fis-suq, f'kompetizzjoni ma' kumpaniji privati li huma soġġetti għat-taxxa korporattiva. B'mod partikolari, hemm diskrepanza bejn l-intrapriżi li huma elenkati fl-Artikolu 2(3) tal-Wet Vpb 1969, u li huma soġġetti għat-taxxa, u l-kunċett ta' "attività ekonomika" fil-liġi tal-UE. Il-liġi Netherlandiża eżistenti tippermetti li għadd sostanzjali ta' intrapriżi pubbliċi li huma involuti f'attivitajiet ekonomiċi jiġu eżentati mit-taxxa, filwaqt li fid-dawl tal-objettiv tal-liġi tat-taxxa korporattiva jinsabu fl-istess pożizzjoni fattwali u legali bħall-intrapriżi bi sjieda privata.

(74) Il-fatt li l-awtoritajiet Netherlandiżi ddeċidew, fuq bażi ta' każ b'każ, li jagħmlu għadd limitat ta' intrapriżi pubbliċi indiretti soġġetti għat-taxxa korporattiva ma jneħħix in-natura selettiva tal-arranġamenti tat-taxxa eżistenti. L-awtoritajiet Netherlandiżi jirrikonoxxu li dan l-approċċ ta' każ b'każ ma jiggarantixxix li l-intrapriżi pubbliċi kollha li jwettqu attivitajiet ekonomiċi sejrin ikunu soġġetti għat-taxxa korporattiva. Il-liġi preżenti tiffavorixxi b'mod ċar lill-intrapriżi pubbliċi li jwettqu attivitajiet ekonomiċi u li mhumiex inklużi fil-lista.

(75) Għalhekk, firxa wiesgħa ta' intrapriżi pubbliċi li jwettqu attività ekonomika huma eżenti mit-taxxa korporattiva. Il-Kummissjoni tosserva li anki taħt il-liġi l-ġdida din l-eżenzjoni mit-taxxa sejra tinżamm, b'mod partikolari għall-portijiet interessati. Dan jikkostitwixxi tbegħid mis-sistema tat-taxxa korporattiva ġenerali applikabbli fin-Netherlands u jagħti vantaġġ selettiv lil intrapriżi pubbliċi li jwettqu attivitajiet ekonomiċi.

(76) Skont il-Wet Vpb 2015 l-intrapriżi pubbliċi huma, fil-prinċipju, soġġetti għat-taxxa korporattiva. Madankollu, il-liġi teżenta lil ċerti portijiet pubbliċi mit-taxxa korporattiva. Il-Wet Vpb 2015 tippermetti li l-portijiet interessati jiġu eżentati mit-taxxa, għalkemm jinsabu fl-istess sitwazzjoni fattwali u legali bħal intrapriżi oħrajn bi sjieda privata u pubblika, fid-dawl tal-objettiv tal-liġi dwar it-taxxa korporattiva, li huwa li l-korporazzjonijiet jiġu ntaxxati fuq il-profitti tagħhom.

([23]) Is-Sentenza f'*Adria-Wien Pipeline*, iċċitata hawn fuq, EU:C:2001:598, il-paragrafu 42.

(77) L-awtoritajiet Netherlandiżi ma kkontestawx li l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva tagħti vantaġġ selettiv lill-intrapriżi pubbliċi. Madankollu, il-portijiet interessati, li huma l-benefiċjarji tal-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva miżmuma, ma jikkontestawx l-eżistenza ta' vantaġġ selettiv. Huma jgħidu li l-leġiżlazzjoni Netherlandiża eżistenti dwar it-taxxa korporattiva tapplika bl-istess mod għall-portijiet kollha fin-Netherlands. Għaldaqstant, eżenzjoni mit-taxxa korporattiva applikabbli għall-portijiet ma tagħtix vantaġġ selettiv.

(78) Il-Kummissjoni ma taqbilx ma' dan l-argument. Is-selettività fil-liġi dwar l-għajnuna mill-Istat tal-UE għandha tiġi vvalutata fuq il-bażi ta' paragun intern fi Stat Membru wieħed, bejn intrapriżi li jkunu f'sitwazzjoni simili fattwalment u legalment fid-dawl tal-objettivi tal-liġi dwar it-taxxa kkonċernata. L-intrapriżi bi dħul korporattiv li jibbenefikaw minn eżenzjoni mit-taxxa korporattiva, bħall-portijiet interessati, igawdu minn vantaġġ selettiv ċar meta mqabblin mal-intrapriżi attivi fl-istess settur u f'setturi oħrajn. Fid-dawl tal-objettiv tal-liġi dwar it-taxxa korporattiva, iż-żewġ gruppi huma f'sitwazzjoni fattwali u legali simili.

(79) Fin-nuqqas ta' armonizzazzjoni tat-taxxa diretta, is-sitwazzjoni tat-taxxa tal-portijiet fi Stati Membri differenti dejjem sejra tvarja sa ċertu punt. Pereżempju, fi Stati Membri differenti japplikaw rati tat-taxxa korporattiva differenti. Hija ġurisprudenza stabbilita li Stat Membru ma jistax jiġġustifika ż-żamma ta' eżenzjonijiet mit-taxxa li jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat billi jirreferi għal Stati Membri oħrajn li jista' jkollhom miżuri simili fis-seħħ ([24]).

Ġustifikazzjoni bis-saħħa tal-idea wara s-sistema

(80) Peress li l-Kummissjoni tqis li l-eżenzjoni mit-taxxa inkwistjoni hija *prima facie* selettiva, sejjer ikollha tiddetermina, skont il-ġurisprudenza tal-qrati Ewropej, jekk din l-eżenzjoni tistax tiġi ġġustifikata min-natura jew l-iskema ġenerali tas-sistema li tifforma parti minnha. Miżura li tikkostitwixxi eċċezzjoni għall-applikazzjoni tas-sistema tat-taxxa ġenerali tista' tiġi ġġustifikata jekk Stat Membru jkun jista' juri li l-miżura tirriżulta direttament mill-prinċipji bażiċi jew ta' gwida tas-sistema tat-taxxa tiegħu.

(81) L-eżistenza ta' eżenzjonijiet simili għal intrapriżi pubbliċi fi Stati Membri oħrajn jew in-nuqqas ta' kundizzjonijiet ekwi fil-livell Ewropew ma jiġġustifikawx in-nuqqas ta' implimentazzjoni tad-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tipproponi miżuri xierqa fir-rigward tal-portijiet pubbliċi. Skont il-liġi tal-UE dwar l-għajnuna mill-Istat, l-intrapriżi li jistgħu jitqabblu legalment u fattwalment fid-dawl tal-objettiv tas-sistema tat-taxxa ta' Stat Membru għandhom jiġu trattati bl-istess mod f'dak l-Istat Membru. Għalhekk, il-valutazzjoni tas-selettività skont il-liġi dwar l-għajnuna mill-Istat tal-UE hija ibbażata fuq paragun intern fi Stat Membru wieħed ([25]). Fin-nuqqas ta' armonizzazzjoni tat-taxxa diretta fl-UE, is-sitwazzjonijiet tat-taxxa tal-portijiet fi Stati Membri differenti dejjem sejrin ivarjaw sa ċertu punt.

(82) L-awtoritajiet Netherlandiżi ma pprovdewx argumenti li jiġġustifikaw l-eżenzjoni b'referenza għall-idea wara s-sistema tat-taxxa korporattiva Netherlandiża. Il-Kummissjoni lanqas ma setgħet issib tali ġustifikazzjoni. L-idea wara s-sistema tat-taxxa korporattiva hija li jiġu ntaxxati l-profitti. It-trattament tal-intrapriżi pubbliċi, inklużi l-portijiet pubbliċi, li huma involuti f'attivitajiet ekonomiċi b'mod aktar favorevoli mill-intrapriżi privati ma jidħolx f'din l-idea.

6.6. **Konklużjoni**

(83) Għalhekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi stipulata fil-Wet Vpb 1969 tirriżulta fi trattament tat-taxxa differenti bejn l-intrapriżi pubbliċi u privati involuti f'attivitajiet ekonomiċi. Dan it-trattament differenti huwa attribwit lill-Istat u jingħata permezz tar-riżorsi tal-Istat. Jagħti lil dawn

([24]) Is-Sentenza tal-Qorti Ġenerali tal-1 ta' Lulju 2004 f'*Salzgitter* vs *Il-Kummissjoni,* T-308/00, EU:T:2004:199, il-paragrafu 42.
([25]) Is-Sentenza f'*Salzgitter,* iċċitata hawn fuq, EU:T:2004:199, il-paragrafu 81.

l-intrapriżi pubbliċi vantaġġ selettiv li ma jistax jiġi ġġustifikat min-natura u l-iskema ġenerali tas-sistema tat-taxxa korporattiva Netherlandiża. Barra minn hekk, it-trattament aktar favorevoli jgħawweġ il-kompetizzjoni u jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri. Għalhekk, l-eżenzjoni mit-taxxa mogħtija lill-intrapriżi pubbliċi tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE ([26]).

(84) Il-Kummissjoni tirrikonoxxi li l-emendi li saru mill-Wet Vpb 2015 ineħħu l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal ħafna mill-intrapriżi pubbliċi Netherlandiżi, li inizjalment ma kinux intaxxati skont l-Artikolu 2(1)(g), l-Artikolu 2(3) u l-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969, b'effett mill-1 ta' Jannar 2016. Madankollu, il-Wet Vpb 2015 iżżomm l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal ċerti portijiet pubbliċi li huma involuti f'attivitajiet ekonomiċi. Dan it-trattament differenti huwa attribwit lill-Istat u mogħti permezz tar-riżorsi tal-Istat. Jagħti lil dawn l-intrapriżi pubbliċi vantaġġ selettiv li ma jistax jiġi ġġustifikat min-natura u l-iskema ġenerali tas-sistema tat-taxxa korporattiva Netherlandiża. Barra minn hekk, it-trattament aktar favorevoli jgħawweġ il-kompetizzjoni u jaffettwa lill-Istati Membri. Għalhekk, l-eżenzjoni mit-taxxa mogħtija lill-portijiet interessati tikkostitwixxi għajnuna mill-Istati skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

7. KOMPATIBBILTÀ

7.1. L-Artikolu 107(2) u (3) tat-TFUE

(85) Peress li l-iskema li qiegħda tiġi riveduta tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, għandu jiġi kkunsidrat jekk hijiex kompatibbli mas-suq intern skont l-eċċezzjonijiet stipulati fl-Artikolu 107 (2) u (3) tat-TFUE.

(86) L-awtoritajiet Netherlandiżi ma pprovdewx argumenti dwar l-applikabbiltà tal-eċċezzjonijiet deskritti fl-Artikolu 107 (2) u (3) tat-TFUE għall-eżenzjoni ġenerali mit-taxxa korporattiva mogħtija lill-intrapriżi pubbliċi.

(87) Il-Kummissjoni tikkunsidra li l-ebda waħda mill-eċċezzjonijiet fl-Artikolu 107(2) tta-TFUE ma tapplika, peress li l-miżura li qiegħda tiġi riveduta mhijiex immirata lejn xi wieħed mill-objettivi elenkati f'din id-dispożizzjoni. B'mod aktar speċifiku, il-miżura li qiegħda tiġi riveduta ma tidhirx li hija relatata mal-għajnuna li għandha natura soċjali li tingħata lil konsumaturi individwali, jew għajnuna biex tirranġa l-ħsarat ikkawżati minn diżastri naturali jew avvenimenti eċċezzjonali, jew għajnuna mogħtija lill-ekonomija ta' ċerti partijiet tar-Repubblika Federali tal-Ġermanja.

(88) L-Artikolu 107(3) tat-TFUE jiddikjara wkoll li dawn li ġejjin jistgħu jitqiesu li huma kompatibbli mas-suq intern: (a) għajnuna li tippromwovi l-iżvilupp ta' ċerti żoni, (b) għajnuna għal ċerti proġetti importanti ta' interess Ewropew komuni, (c) għajnuna sabiex jiġu żviluppati ċerti attivitajiet ekonomiċi jew żoni, (d) għajnuna sabiex tiġi promossal-konservazzjoni tal-kultura u l-wirt u (e) għajnuna speċifikata minn deċiżjoni tal-Kunsill.

(89) Fir-rigward tal-applikazzjoni possibbli tal-eċċezzjonijiet stipulati fl-Artikolu 107(3)(a)-(e) tat-TFUE, il-Kummissjoni tosserva li l-eżenzjoni mit-taxxa għall-intrapriżi pubbliċi Netherlandiżi hija għajnuna operatorja u tingħata mingħajr ma ssir dinstinzjoni bejn il-miri tal-intrapriżi inkwistjoni. Konsegwentement, il-Kummissjoni tikkunsidra li b'mod ġenerali l-eċċezzjonijiet tal-Artikolu 107(3) tat-TFUE ma japplikawx. Barra minn hekk, l-awtoritajiet Netherlandiżi ma pprovdewx informazzjoni li turi li dawn l-eċċezzjonijiet huma applikabbli f'ċerti każijiet speċifiċi. B'riżultat ta' dan, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni li l-ebda waħda mir-raġunijiet tal-Artikolu 107(3) tat-TFUE ma hija applikabbli.

([26]) Fl-2002, f'każ simili li kien jikkonċerna eżenzjoni ta' tliet snin mit-taxxa korporattiva mogħtija lil ċerti intrapriżi pubbliċi Taljani mwaqqfin mill-awtoritajiet lokali, il-Kummissjoni adottat deċiżjoni negattiva bl-irkupru (Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2003/193/KE tal-5 ta' Ġunju 2002 dwar għajnuna mill-Istat li tikkonċerna eżenzjonijiet fiskali u self b'kundizzjonijiet preferenzjali mogħtija mill-Italja lil impriżi ta' servizzi pubbliċi li l-azzjonisti tagħhom huma, fil-parti l-kbira, pubbliċi (ĠU L 77, 24.3.2003, p. 21)). Dik id-deċiżjoni kienet appoġġjata mill-Qorti tal-Ġustizzja f'*A2 A magħrufa qabel bħala ASM Brescia* vs *Il-Kummissjoni*, C-318/09 P, EU:C:2011:856.

7.2. L-Artikolu 106(2) tat-TFUE

(90) Barra mir-raġunijiet tal-Artikoli 107(2) u (3) tat-TFUE, l-għajnuna tista' tkun kompatibbli wkoll fl-applikazzjoni tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE meta l-benefiċjarju jkun ġie fdat mill-Istat bl-operat ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali.

(91) L-awtoritajiet Netherlandiżi ma pprovdewx informazzjoni li minnha jista' jiġi konkluż li l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal (ċerti) intrapriżi pubbliċi tista' tiġi ġġustifikata skont l-Artikolu 106(2) tat-TFUE. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tosserva li, fi kwalunkwe każ, fil-każ inkwistjoni l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi Netherlandiżi tingħata mingħajr ma tagħmel distinzjoni bejn il-miri tal-intrapriżi inkwistjoni. L-awtoritajiet Netherlandiżi lanqas ma pprovdew informazzjoni li tagħmilha possibbli li jiġi applikat l-Artikolu 106(2) tat-TFUE għal każijiet speċifiċi. Konsegwentement, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni li l-Artikolu 106(2) tat-TFUE mhuwiex applikabbli.

8. PERJODU TRANŻITORJU GĦALL-PORTIJIET INTERESSATI

(92) Meta l-Kummissjoni tieħu deċiżjoni finali dwar l-għajnuna mill-Istat eżistenti u tikkonkludi li l-miżura tal-għajnuna mhijiex kompatibbli mas-suq intern, il-miżura trid tiġi abolita jew mibdula malajr kemm jista' jkun. F'dan l-istadju tal-proċedura, l-Istat Membru ma għandux, fil-prinċipju, jingħata perjodu tranżitorju. F'kull każ, ma teżistix ċirkostanza eċċezzjonali fil-każ li qiegħed jiġi rivedut li tista' tiġġustifika perjodu tranżitorju bħal dan. L-argumenti mressqin min-Netherlands ma jistgħux jitqiesu bħala ċirkostanzi eċċezzjonali.

(93) Fir-rigward tal-argument li d-distinzjoni bejn l-attivitajiet ekonomiċi u mhux ekonomiċi mhijiex ċara biżżejjed għall-portijiet, il-Kummissjoni tosserva li l-intrapriżi pubbliċi li mhumiex portijiet iridu jiddeterminaw ukoll x'inhi attività ekonomika u x'inhu kompitu pubbliku, u f'dan ir-rigward ma ngħata l-ebda perjodu tranżitorju. Barra minn hekk, il-Kummissjoni diġà adottat aktar minn 20 deċiżjoni dwar il-portijiet, li jipprovdu biżżejjed gwida dwar iċ-ċirkostanzi li fihom l-attivitajiet tal-port jitqiesu bħala attivitajiet ekonomiċi ([27]).

(94) Bl-istess mod, l-argument dwar il-bżonn li jiġu żgurati kundizzjonijiet ekwivalenti ta' kompetizzjoni fil-livell tal-UE ma jiġġustifikax perjodu tranżitorju. Kif ġie spjegat fil-premessa 82 hawn fuq, minn perspettiva ta' għajnuna mill-Istat, eżenzjoni mit-taxxa għall-portijiet pubbliċi ma tistax tiġi ġġustifikata bl-eżistenza ta' miżuri simili f'xi Stati Membri oħrajn jew in-nuqqas ta' kondizzjonijiet ekwivalenti ta' kompetizzjoni f'livell Ewropew. Fin-nuqqas ta' armonizzazzjoni tal-UE fil-qasam tat-taxxa diretta, is-sitwazzjoni tat-taxxa tal-portijiet pubbliċi tista' tippreżenta xi differenzi fost l-Istati Membri. Għalhekk, l-implimentazzjoni ta' miżuri xierqa inkluża fid-deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-2 ta' Mejju 2013 ma għandhiex tiddependi fuq it-tassazzjoni tal-portijiet pubbliċi fi Stati Membri oħrajn.

(95) Fir-rigward tal-argument tan-Netherlands li, li tagħmel il-portijiet soġġetti għat-taxxa korporattiva jista' jkun eżerċizzjoni kumpless u twil, il-Kummissjoni tosserva li l-karatteristiċi speċifiċi tal-portijiet ma jidhirx li huma sostanzjalment differenti minn dawk tal-ajruporti, u li l-ajruport ta' Schiphol ġie soġġett għal taxxa korporattiva sitt xhur wara l-adozzjoni tad-deċiżjoni tal-Kummissjoni li pproponiet miżuri xierqa ([28]). Xorta waħda, peress li l-karatteristiċi speċjali tal-assi miżmumin mill-portijiet u l-istruttura tas-sjieda ta' dawk l-assi jagħmluha xi ħaġa kumplessa li tiġi stabbilita karta tal-bilanċ inizjali għall-finijiet tat-taxxa, dawn il-kwistjonijiet jistgħu jiġu diskussi mal-awtoritajiet tat-taxxa anki wara li l-entitajiet ikunu ġew soġġetti għat-taxxa. Barra minn hekk, meta wieħed

([27]) Ara pereżempju, id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-15 ta' Diċembru 2009 dwar il-każ tal-għajnuna mill-Istat C 39/2009 (ex N 385/2009) – il-Latvja – Finanzjament pubbliku tal-infrastruttura tal-port fil-port ta' Ventspils (ĠU C 62, 13.3.2010, p. 7); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-15 ta' Ġunju 2011 fil-każ dwar l-għajnuna mill-Istat SA.30381 (N 44/2010) – il-Latvja – Finanzjament pubbliku ta' infrastruttura ta' port f'Krievu Sala (ĠU C 215, 21.7.2011, p. 2); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-22 ta' Frar 2012 fil-każ dwar l-għajnuna mill-Istat SA.30742 (N 137/2010) – il-Litwanja – Kostruzzjoni ta' infrastruttura għat-terminal tal-vapuri fi Klaipeda (ĠU C 121, 26.4.2012, p. 1); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-2 ta' Lulju 2013 dwar il-każ tal-għajnuna mill-Istat SA.35418 (2012/N) – il-Greċja – Estensjoni tal-port ta' Piraeus (ĠU C 256, 5.9.2013, p. 2); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-18 ta' Settembru 2013 fil-każ dwar l-għajnuna mill-Istat SA.36953 (2013/N) – Spanja – Awtorità tal-Port ta' Bahía de Cádiz (ĠU C 335, 5.9.2013, p. 5); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-18 ta' Diċembru 2013 dwar il-każ tal-għajnuna mill-Istat SA.37402 – l-Ungerija – l-iżvilupp intermodali tall-Port Ħieles ta' Budapest (ĠU C 141, 9.5.2014, p. 5); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-17 ta' Ottubru 2012 dwar il-każ tal-għajnuna mill-Istat SA.34501 – il-Ġermanja – Estensjoni tal-port intern ta' Königs Wusterhausen/Wildau (ĠU C 176, 21.6.2013, p. 1); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-1 ta' Ottubru 2014 dwar il-każ tal-għajnuna mill-Istat SA.38478 – l-Ungerija – l-Iżvilupp tal-Port Pubbliku ta' Győr-Gőnyű (ĠU C 418, 21.11.2014, p. 9). Ara wkoll id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-20 ta' Ottubru 2004 dwar il-każ tal-għajnuna mill-Istat N 520/2003 – il-Belġju – Appoġġ finanzjarju għal xogħlijiet ta' infrastruttura għal Portijiet Fjammingi.

([28]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-3 ta' Lulju 2001 dwar il-każ tal-għajnuna mill-Istat SA.16035 (ex E 45/2000).

jikkunsidra l-fatt li s-sena fiskali għall-portijiet ikkonċernati fin-Netherlands tibda fl-1 ta' Jannar 2017, il-portijiet se jkollhom ċans iħejju għas-sitwazzjoni l-ġdida. Għalhekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-argumenti li jirrigwardaw il-kwistjoni tal-ġestjoni amministrattiva mressqin min-Netherlands ma jiġġustifikawx perjodu tranżitorju għall-portijiet interessati.

9. **GĦAJNUNA EŻISTENTI**

(96) Wara li sabet li l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva tal-intrapriżi pubbliċi hija inkompatibbli mal-għajnuna mill-Istat, il-Kummissjoni għandha tiddetermina jekk il-miżuri jikkostitwixxux għajnuna ġdida jew eżistenti.

(97) Miżura ta' għajnuna eżistenti, kif inhi definita fl-Artikolu 1(b) tar-Regolament Proċedurali, tkun miżura li kienet fis-seħħ qabel id-dħul fis-seħħ tat-Trattat tal-KE fin-Netherlands, jew miżura li kienet ġiet awtorizzata qabel, jew miżura li titqies li hija għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 15 tar-Regolament Proċedurali, jew miżura li ma kinitx għajnuna meta daħlet fis-seħħ, iżda saret għajnuna minħabba l-evoluzzjoni tas-suq intern. Kull għajnuna li ma taqax taħt id-definizzjoni ta' għajnuna eżistenti għandha tiġi kkunsidrata bħala għajnuna ġdida skont l-Artikolu 1(c) tar-Regolament Proċedurali.

(98) L-awtoritajiet Netherlandiżi ssottomettew li jekk l-eżenzjoni mit-taxxa għall-intrapriżi korporattivi fil-Wet Vpb 1969 hija għajnuna, din tikkostitwixxi għajnuna eżistenti.

(99) Il-Kummissjoni hija tal-istess fehma. Mill-informazzjoni ppreżentata mill-awtoritajiet Netherlandiżi jirriżulta li l-essenza tal-eżenzjoni mit-taxxa għall-intrapriżi pubbliċi fil-Wet Vpb 1969, kif inhu stipulat fl-Artikolu 2(1)(g) u l-Artikolu 2(3) tal-Wet Vpb 1969, kienet teżisti qabel id-dħul fis-seħħ tat-Trattat KE fin-Netherlands. Il-Wet Vpb 1969, li ġiet introdotta fl-1969, ħadet post id-dispożizzjonijiet li diġà kienu preżenti fil-kodiċi dwar it-taxxa tal-1956 (qabel id-dħul fis-seħħ tat-Trattat KE) u, wara, ma nħolqot l-ebda eċċezzjoni ġdida.

(100) Il-Wet Vpb 2015 neħħiet l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi elenkati fl-Artikolu 2(1)(g), fl-Artikolu 2(3) u fl-Artikolu 2(7) tal-Wet Vpb 1969 b'effett mill-1 ta' Jannar 2016, iżda żammet b'mod ċar l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal ċerti portijiet pubbliċi Netherlandiżi. Il-Kummissjoni tosserva li fir-rigward ta' dawn l-intrapriżi pubbliċi, il-liġi l-ġdida ma mmodifikatx b'mod fundamentali l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva eżistenti. Din ma introduċietx komponenti ġodda tal-għajnuna u ma żdietx in-numru ta' benefiċjarji. Għalhekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva miżmuma għall-portijiet interessati żammet in-natura tagħha ta' għajnuna eżistenti.

10. **KONKLUŻJONI**

(101) L-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal ċerti portijiet pubbliċi Netherlandiżi tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat inkompatibbli.

(102) Il-Kummissjoni tinnota li l-liġi l-ġdida Wet Vpb 2015, li temenda l-Wet Vpb 1969, neħħiet l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-intrapriżi pubbliċi b'effett mill-1 ta' Jannar 2016.

(103) L-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva nżammet mill-Wet Vpb 2015 għal ċerti portijiet pubbliċi Netherlandiżi. Din l-eżenzjoni għandha titneħħa min-Netherlands fi żmien xahrejn mid-data ta' notifika ta' din id-Deċiżjoni, u l-iskema tat-taxxa korporattiva għandha tidħol fis-seħħ u tibda tapplika mhux iktar tard mis-sena fiskali ta' wara l-adozzjoni ta' din id-Deċiżjoni,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

L-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għal Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, NV Port of Den Helder u Zeeland Seaports NV, fir-rigward tal-attivitajiet ekonomiċi tal-portijiet interessati, tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat u hija inkompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 2

In-Netherlands għandhom ineħħu l-eżenzjoni mit-taxxa korporattiva għall-portijiet imsemmijin fl-Artikolu 1 fi żmien xahrejn mid-data ta' notifika ta' din id-Deċiżjoni, u l-iskema ta' taxxa korporattiva emendata b'dan il-mod għandha tidħol fis-seħħ u tibda tapplika mhux iktar tard mis-sena fiskali ta' wara l-adozzjoni ta' din id-Deċiżjoni.

Artikolu 3

Fi żmien xahrejn mid-data ta' notifika ta' din id-Deċiżjoni, in-Netherlands għandhom jgħarrfu lill-Kummissjoni bil-miżuri meħudin sabiex jikkonformaw magħha.

Artikolu 4

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Renju tan-Netherlands.

Magħmul fi Brussell, il-21 ta' Jannar 2016.

Għall-Kummissjoni

Margrethe VESTAGER

Membru tal-Kummissjoni

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

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

MT