DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/1226

tat-23 ta' Lulju 2014

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

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

(It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

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

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

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

Billi:

1. IL-PROĊEDURA

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

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

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

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

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

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

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

([2]) ĠU C 301, 5.10.2012, p. 1.

([3]) ĠU C 149, 25.5.2012, p. 29.

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

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

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

2. IL-FATTI

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 1

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

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

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

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

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

Tabella 2

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

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

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

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

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

3. DESKRIZZJONI DETTALJATA TAL-MIŻURI

3.1. L-appoġġ finanzjarju mogħti lill-ajruport

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

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

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

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

3.1.2. *L-investimenti fl-infrastruttura*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 3

L-ispejjeż marbuta mas-sigurtà u mas-sikurezza

(EUR)

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

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

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

Tabella 4

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

(EUR)

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

3.1.4. *Sussidji tal-operat*

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

([21]) Apparti l-flussi finanzjarji marbuta mal-investimenti statali msemmija fil-premessa 24 ta' din id-Deċiżjoni, il-flussi finanzjarji marbuta mal-operat huma mfakkra fil-premessa 43 tat-Tabella 4 tad-deċiżjoni ta' ftuħ.
([22]) Vetturi għat-tifi tan-nar, vetturi għall-protezzjoni mill-perikli minn annimali u għasafar, ċnut.
([23]) Tagħmir maħsub għall-kontrolli tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-istiva tagħhom.
([24]) Ara t-Taqsima 8.1.1.2 ta' din id-Deċiżjoni.
([25]) Ara l-premessa 36) tad-deċiżjoni ta' ftuħ.

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

Tabella 5

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

(eluf ta' EUR)

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

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

Tabella 6

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

(EUR)

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

Tabella 7

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

(EUR)

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

3.2. **Qafas tariffarju għall-ajruport ta' angoulême**

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

Tabella 8

L-imposti ajrunawtiċi tal-ajruport ta' Angoulême

(EUR)

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

(EUR)

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

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

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

3.3. **Ir-relazzjonijiet ma' Ryanair**

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

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

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

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

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

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

Tabella 9

L-imposti tal-ajruport applikati għal Ryanair

(EUR)

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

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

(EUR)

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 10

Fluss finanzjarju bejn l-2008 u l-2010

(EUR)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. L-OSSERVAZZJONIJIET TA' FRANZA

5.1. Dwar l-appoġġ finanzjarju mogħti lill-ajruport

5.1.1. *Dwar il-klassifikazzjoni bħala għajnuna*

5.1.1.1. Dwar il-kunċett ta' attività ekonomika

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

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

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

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

([36]) Ara l-premessa 175 tad-deċiżjoni ta' ftuħ (imsemmija qabel).
([37]) Is-sentenza tal-Qorti tal-24 ta' Lulju 2003, *Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg* vs *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Kawża C-280/00, Ġabra I-7747.
([38]) Ara l-premessa 240 tad-deċiżjoni ta' ftuħ (imsemmija qabel).
([39]) Il-Linji Gwida tal-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tal-Artikoli 92 u 93 tat-Trattat KE u tal-Artikolu 61 tal-Ftehim ŻEE għall-għajnuna mill-istat fis-settur tal-avjazzjoni, (ĠU C 350, 10.12.1994, p. 5).

(c) Il-prerogattivi ta' setgħa pubblika

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

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

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

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

(eluf ta' EUR)

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

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

5.1.1.2. Dwar l-eżistenza ta' vantaġġ selettiv

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) L-eżistenza ta' mandat

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

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

(ii) Il-livell tal-kumpens

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) L-eżistenza ta' mandat

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

(ii) Il-livell tal-kumpens

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

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

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

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

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

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

(a) Dwar l-investimenti tal-infrastruttura

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

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

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

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

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

([53]) Skont l-Artikolu 8 tal-ispeċifikazzjonijiet u tal-klawsoli tekniċi, il-kumpanija SNC-Lavalin trid tiżgura li jiġu eżegwiti l-kompiti statali, li jiġi implimentat is-servizz AFIS, li jsiru l-kompiti li jiggarantixxu l-użu sigur tal-ajruport, li ssir manutenzjoni tal-art u tan-netwerks tal-ajruport kif ukoll tiżgura li l-ajruport ikun jista' jilqa' traffiku kummerċjali fuq bażi regolari.

([54]) Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

([55]) L-awtoritajiet Franċiżi jqisu li dan il-monitoraġġ huwa previst mill-ispeċifikazzjonijiet tas-sejħa għall-offerti.

([56]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-27 ta' Jannar 2007, Nru 491/06, Italja – Tortoli-Arbatax (ĠU C 133, 15.6.2007, p. 3).

([57]) Dan l-istudju sar minn *Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires*. Dan tqassam fl-14 ta' Ġunju 2006.

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) Dwar il-finanzjamenti għall-operat

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

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

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

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

5.2. **Dwar ir-relazzjonijiet ma' Ryanair**

5.2.1. *Dwar il-klassifikazzjoni bħala għajnuna*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3. **Dwar il-linji gwida l-ġodda**

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

(*) Informazzjoni kunfidenzjali

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

6. OSSERVAZZJONIJIET TA' PARTIJIET TERZI INTERESSATI

6.1. Osservazzjonijiet ta' Air France

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

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

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

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

6.2. Osservazzjonijiet ta' Ryanair

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

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

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

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

6.2.1.1. Preżenza tar-riżorsi tal-Istat

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

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

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

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

6.2.1.2. Imputabilità tal-miżuri lill-Istat

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

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

6.2.2. *Vantaġġ selettiv*

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Pjan ta' direzzjoni tan-negozju

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

([63]) Ryanair tagħmel referenza għas-sentenza tal-Qorti tas-16 ta' Mejju 2002, *Franza* vs *il-Kummissjoni*, C-482/99, Ġabra p. I-4397.
([64]) Ryanair tirreferi għall-Opinjoni Nru 351 654 mogħtija fis-16 ta' Ġunju 1992 mill-Kunsill tal-Istat.
([65]) Ir-rapport tas-Sinjura Catherine Vautrin, f'isem il-Kumitat tal-Affarijiet Ekonomiċi, Nru 2388, dwar l-Abbozz ta' Liġi dwar in-netwerks konsulari.
([66]) Ryanair tiddikjara li l-eżerċitar ta' din is-superviżjoni ma timplikax li l-Istat jagħti l-opinjoni tiegħu dwar il-ftehimiet ikkonċernati f'dan il-każ.
([67]) Il-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport ġie ffirmat minn Michel Cawley, il-Viċi President ta' Ryanair, filwaqt li l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni ġie ffirmat minn Eddie Wilson, id-Direttur ta' AMS.
([68]) Ryanair tirreferi għall-ħtieġa tal-ajruport li jibni marka kummerċjali u li jżid il-proporzjon ta' passiġġieri li jivvjaġġaw lejh fl-għadd totali ta' passiġġieri li jgħaddu mill-ajruport.
([69]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2011/60/UE tas-27 ta' Jannar 2010 dwar l-Għajnuna mill-Istat C 12/08 (ex NN 74/07) – Is-Slovakkja – Ftehim bejn l-Ajruport ta' Bratislava u Ryanair (ĠU L 27, 1.2.2011, p. 24).
([70]) Ryanair tirreferi għall-pożizzjoni tal-Competition appeal tribunal Brittaniku tal-21 ta' Mejju 2010 fil-Kawża 1145/4/8/09, *Stagecoach group PLC* vs *Competition commission*, il-punt 75.

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

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

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

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

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

(117) Fil-fatt,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— il-valutazzjoni ssir fuq bażi inkrementali,

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

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

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

---

([77]) Ryanair tirreferi għall-pożizzjoni tal-Kummissjoni fid-Deċiżjoni 2011/60/UE tas-27 ta' Jannar 2010, imsemmija qabel fin-nota f'qiegħ il-paġna 69, il-premessa 111.

([78]) Ara d-Deċiżjoni msemmija qabel fin-nota f'qiegħ il-paġna 69.

([79]) Fost dawn l-esternalitajiet, Ryanair tinkludi: 1. il-fatt li l-ftuħ ta' rotta għal ajruport reġjonali jibgħat sinjal pożittiv lill-kumpaniji tal-ajru l-oħra, mil-lat ta' profittabilità; fil-każ inkwistjoni, Ryanair tiddikjara li l-kumpanija Cityline kienet waslet fil-punt li ttemm il-ftehim mal-ajruport ta' Angoulême biex tistabbilixxi servizz skedat xi ftit ġimgħat qabel ma Ryanair għalqet din il-konnessjoni; 2. il-preżenza ta' kumpanija tal-ajru pjuttost kbira tippermetti li jiġu żviluppati servizzi mhux ajronawtiċi li, min-naħa tagħhom, jikkontribwixxu biex jiġi ġġenerat aktar traffiku.

([80]) Il-qligħ mhux ajronawtiku jiġi partikolarment stimolat mill-ikbar ammont ta' ħin li jgħaddu fl-ajruport il-passiġġieri li ma jkollhomx waqfa hemmhekk. Din il-karatteristika hija tali li tattira lill-ktajjen kummerċjali li joperaw fl-ajruporti.

([81]) Ara d-Deċiżjoni msemmija qabel fin-nota f'qiegħ il-paġna 69.

([82]) Il-prinċipji li fuqhom tinbena l-analiżi tal-profittabilità fit-testijiet dwar il-prinċipju ta' investitur f'ekonomija tas-suq. Il-kawżi ta' għajnuna mill-Istat relatati ma' Ryanair, imħejjija minn Oxera għal Ryanair, fid-9 ta' April 2013.

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 11

Ajruporti li jitqabblu mal-ajruport ta' Angoulême

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(d) Kummenti relatati mal-pagamenti lil AMS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3. **Kummenti min-naħa ta' AMS**

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

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

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

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

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

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

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

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

(157) Bħala eżempju, AMS tinnota li l-fattur medju ta' tagħbija ta' Ryanair huwa invarjabbilment ta' […] %, irrispettivament minn jekk ġiex konkluż kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni magħha jew le. Barra minn hekk, AMS targumenta li d-dħul li qed tibbenefika minnu Ryanair huwa identiku għall-passiġġieri kollha, kemm jekk jaslu u kemm jekk jitilqu minn ajruport partikolari.

(158) B'mod ġenerali, AMS tinnota li l-kampanji ta' reklamar ikunu ta' benefiċċju għall-fornituri tal-ispazju ddedikat għar-reklamar stess ([92]). F'dan il-każ, din l-esternalità hija riflessa fil-popolarità dejjem akbar tal-websajt ta' Ryanair, irrispettivament minn jekk l-entità wara l-kampanja ta' reklamar hijiex pubblika jew privata. Peress li investitur privat ma joqgħodx lura milli jagħmel investiment minħabba li partijiet terzi jistgħu jibbenefikaw minnu, AMS tqis li l-ajruport ta' Angoulême ma kellux għalfejn jieħu inkunsiderazzjoni l-fatt li Ryanair ibbenefikat ukoll mill-investiment tagħha fir-reklamar.

(159) AMS hi tal-fehma li f'dan il-każ Ryanair kellha rwol ta' pijunier billi l-biċċa l-kbira tal-kumpaniji tal-ajru llum il-ġurnata saru jikkummerċjalizzaw l-ispazju li jkollhom disponibbli fuq il-websajt tagħhom. Madankollu, hija temmen li l-websajt ta' Ryanair ma kinitx tas-soltu peress li kellha valur eċċezzjonali ([93]). Għaldaqstant, hija ma setgħetx titqabbel ma' websajts ta' kumpaniji tal-ajru oħrajn.

6.3.3. *Il-kriterju ta' investitur prudenti f'ekonomija tas-suq*

6.3.3.1. Dwar l-eżistenza ta' vantaġġ favur AMS

(160) AMS tqis li hija ma bbenefikat mill-ebda vantaġġ ekonomiku skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Hija tgħid li s-servizzi tagħha huma diretti kemm lejn entitajiet privati kif ukoll lejn dawk pubbliċi. Għalhekk, hija setgħet ibbenefikat mill-istess miżura minn kumpanija privata. Hija żżid tgħid li hija ma tisfurzax lill-ajruporti jixtru s-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni tagħha ([94]) u li l-ispazju ddedikat għar-reklamar li hija tikkummerċjalizza huwa riżorsa skarsa li għaliha hemm domanda għolja.

6.3.3.2. Dwar ir-relazzjoni bejn is-servizzi ta' AMS u l-bżonnijiet tal-klijenti tagħha

(161) AMS tqis li l-organizzazzjoni ta' kampanji ta' reklamar hija neċessità għall-ajruporti reġjonali. L-objettiv tagħhom huwa li jkabbru l-viżibbiltà tas-servizzi li joffru. Hija żżid tgħid li l-akbar hubs ta' ajruporti stess issa qed iħossu x-xewqa li jorganizzaw kampanji ta' reklamar. It-titjib tal-immaġini li jirriżulta minnhom ikun ta' benefiċċju għall-ajruporti inkwistjoni ([95]). F'dan ir-rigward, AMS tiddikjara li din in-nefqa hija forma ta' investiment strateġiku komparabbli ma' dawk magħmula minn kumpaniji bħal Coca-Cola, McDonald's u Nike.

(162) Dan l-investiment huwa iktar u iktar determinanti peress li l-ajruporti għandhom tendenza li jiġġeneraw kważi nofs id-dħul tagħhom minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi. F'dan il-każ, l-ajruport ta' Angoulême kellu interess saħansitra ikbar li jiġġenera traffiku magħmul minn klijentela internazzjonali minħabba li t-traffiku ta' passiġġieri regolari kien kważi ineżistenti. Għall-kuntrarju ta' dan, AMS hija tal-fehma li Ryanair ma kellhiex interess li tikkontribwixxi għal dawn l-investimenti fir-riklamar għaliex din ma tagħmilx dħul addizzjonali mill-passiġġieri li jkunu dehlin jew ħerġin.

([92]) AMS iġġib l-eżempju ta' kampanja ta' reklamar ippubblikata f'gazzetta, li tikkonferma r-rwol ta' appoġġ tagħha fl-implimentazzjoni ta' tali operazzjonijiet ta' kummerċjalizzazzjoni, b'tali mod li tkun tista' żżid it-tariffi tagħha jew tbigħ aktar spazju ddedikat għar-reklamar, jew inkella l-eżempju ta' marka kummerċjali ta' xi soft drink li l-kampanji ta' reklamar tagħha jżidu l-bejgħ ta' distributur.

([93]) AMS tibbaża l-valutazzjoni tagħha fuq rapport ippubblikat minn Zénobie Conseil f'Mejju 2011. Hi tinnota wkoll li l-websajt ta' Ryanair ittella' 4,5 biljun żjara tal-paġni fis-sena u għandha 80 % viżitaturi diretti, rata "bounce" ta' 17 %, żjara medja ta' 9 minuti u 36 sekonda għal kull viżitatur u kapaċità għolja li timmira lejn klijenti potenzjali.

([94]) AMS tindika li ħafna ajruporti jagħżlu li ma jirreklamawx fuq il-websajt ta' Ryanair.

([95]) Żieda fit-traffiku li jidħol fil-pajjiż permezz tal-kumpanija tal-ajru li fuq il-websajt tagħha ssir il-kampanja ta' reklamar jew kwalunkwe kumpanija tal-ajru oħra; żieda fid-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi bl-installazzjoni ta' operaturi kummerċjali.

(163) AMS tiddikjara li l-promozzjoni tal-"marka kummerċjali" tal-ajruporti, u b'mod partikolari tal-ajruporti reġjonali, saret prattika komuni. F'dan ir-rigward, hija tirreferi għax-xewqa li żżid il-valur u l-viżibbiltà tal-ajruport sabiex isir destinazzjoni magħżul mill-vjaġġaturi, għall-fatt li dawn l-investimenti huma ekonomikament razzjonali kemm għall-investituri pubbliċi kif ukoll għal dawk privati, għall-fatt li dawn l-investimenti jsiru wkoll minn ajruporti kbar, għall-fatt li l-ajruporti għandhom interess li jżidu l-għadd ta' passiġġieri ħerġin minnhom, u għall-fatt li l-element li joħloq distinzjoni bejn l-ajruporti reġjonali u l-hubs huwa li dawk tal-ewwel ma jgawdux mill-istess viżibbiltà internazzjonali. Din l-istrateġija hija indipendenti mill-kumpanija tal-ajru magħżula mill-vjaġġaturi, billi l-ajruporti jiddefinixxu l-investimenti tagħhom ta' kummerċjalizzazzjoni skont kemm l-ispazju ta' reklamar ikun kapaċi jimmira lejn il-klijenti potenzjali tagħhom.

6.3.3.3. Dwar il-prezz tas-servizzi pprovduti minn AMS

(164) AMS tiddikjara li l-prezzijiet tagħha f'dak li jirrigwarda l-ajruport ta' Angoulême huma l-prezzijiet tas-suq. Waqt li tqabbel il-kuntratti konklużi mal-ajruporti ta' […] u ta' […], hija ssostni li ma tiddiskriminax bejn il-klijenti tal-ajruport u dawk mhux tal-ajruport. Barra minn hekk, hija tal-opinjoni illi l-fatt li wieħed jagħmel użu kummerċjali mill-ispazju disponibbli fuq il-websajt ta' Ryanair ([96]) aktarx li jistabbilixxi wkoll li l-prezz tas-servizz ipprovdut lill-ajruport ta' Angoulême jikkorrispondi għal prezz tas-suq.

(165) AMS targumenta li l-Kummissjoni, fid-deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Bratislava kkwotata fil-premessa 111 ta' din id-Deċiżjoni, qieset li ma setax jiġi eskluż li s-sempliċi preżenza ta' isem ta' ajruport fuq il-websajt ta' Ryanair iġġorr ċertu valur, sakemm dak l-ajruport jissemma bħala destinazzjoni.

(166) Barra minn hekk, AMS tirrimarka li l-iskala tal-klassifikazzjoni tar-rati tagħha hija oġġettiva u disponibbli fuq il-websajt tagħha ([97]). Il-prezzijiet applikati għall-kuntratt konklużż mal-ajruport ta' Angoulême huma konsistenti ma' dan il-qafas. Il-prezzijiet ġew stabbiliti skont it-tip ta' paġna inkwistjoni ([98]), it-tip ta' tqegħid tal-prodott ([99]), l-għadd ta' viżitaturi li jkun hemm kuljum u l-għadd ta' rotot li jibdew mill-ajruport u li jispiċċaw fih.

(167) Fl-aħħar nett, AMS tiddikjara li s-servizzi li tipprovdi hi huma aktar effikaċi – minħabba li huma aktar immirati – minn dawk ipprovduti permezz ta' pjattaformi ta' reklamar tradizzjonali oħra, bħall-gazzetti. Dan huwa iktar u iktar minnu, peress li r-reklami li tipprovdi hi fuq il-websajt ta' Ryanair huma "fissi", filwaqt li websajts oħra għandhom sistema ta' rotazzjoni, u l-prezzijiet stipulati fil-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni konklużż mal-ajruport ta' Angoulême ġew stabbiliti permezz ta' bażi tariffarja tal-2007, filwaqt li t-traffiku fuq il-websajt Brittanika ta' Ryanair żdied b'55 % bejn l-2008 u l-2012.

6.4. **Kummenti tal-organizzazzjoni Transport & Environment**

(168) Il-kummenti ta' din l-organizzazzjoni mhux governattiva fil-qafas ta' din il-proċedura huma limitati għal li jpoġġu fid-dubju l-merti tal-linji gwida l-ġodda dwar l-avjazzjoni u tad-deċiżjonijiet adottati mill-Kummissjoni fis-settur tal-avjazzjoni, minħabba l-impatt ambjentali tagħhom.

7. **KUMMENTI TA' FRANZA DWAR IL-KUMMENTI TAL-PARTIJIET INTERESSATI**

(169) L-awtoritajiet Franċiżi indikaw li huma ma għandhom l-ebda kummenti addizzjonali x'jagħmlu b'reazzjoni għall-kummenti tal-partijiet interessati.

8. **VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI TA' GĦAJNUNA FAVUR IL-KORPI TA' ĠESTJONI SUĊĊESSIVI TAL-AJRUPORT**

8.1. **L-eżistenza ta' għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE**

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

([96]) AMS tibbaża ruħha fuq rapport li sar minn Mindshare Ireland f'Ġunju 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Il-paġna ewlenija jew il-paġna li ssemmi d-destinazzjonijiet.
([99]) Ħolqa, strixxun, paragrafu ta' test, il-format.

(171) Għalhekk, biex miżura nazzjonali tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat, iridu jiġu ssodisfati l-kriterji kumulattivi li ġejjin: 1) il-benefiċjarju jew il-benefiċjarji jridu jkunu impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE; 2) il-miżura trid tingħata permezz ta' riżorsi tal-Istat u trid tkun imputabbli għall-Istat; 3) il-miżura trid tagħti vantaġġ selettiv lil min jirċeviha; u 4) il-miżura trid toħloq distorsjoni jew thedded li toħloq distorsjoni għall-kompetizzjoni u aktarx trid tkun tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

8.1.1. *Il-kunċetti ta' impriża u ta' attività ekonomika*

(172) Sabiex jiġi ddeterminat jekk is-sussidji deskritti hawn fuq jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat, għandu jiġi vverifikat jekk il-benefiċjarji humiex impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(173) Il-Kummissjoni tfakkar f'dan ir-rigward li hija ġurisprudenza stabbilita li l-kunċett ta' impriża jkopri kwalunkwe entità involuta f'attività ekonomika, irrispettivament mill-istatus legali tagħha u mill-mod ta' kif din tiġi ffinanzjata ([100]). Barra minn hekk, il-kunċett ta' attività ekonomika jkopri kwalunkwe attività li tikkonsisti fil-provvista ta' oġġetti u servizzi f'suq partikolari ([101]).

(174) Fis-sentenza tagħha "l-ajruport ta' Leipzig-Halle", il-Qorti tal-Ġustizzja kkonfermat li l-operat ta' ajruport għal skopijiet kummerċjali u l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport jikkostitwixxu attivitajiet ekonomiċi ([102]). Operatur tal-ajruport involut f'attivitajiet ekonomiċi, irrispettivament mill-istatus legali tiegħu u mill-mod ta' kif dan jiġi ffinanzjat, neċessarjament jikkostitwixxi impriża skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE u għaldaqstant japplikaw ir-regoli tat-Trattat dwar l-għajnuna mill-Istat ([103]).

(175) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tindika li l-infrastruttura li għaliha saru l-investimenti ffinanzjati minn sussidji pubbliċi, b'mod partikolari l-estensjoni tar-runway u l-ħidma fuq it-terminal, ġiet operata fuq bażi kummerċjali mill-operaturi suċċessivi tal-ajruport. Għalhekk, dawn l-operaturi żammew il-flus għall-użu tal-infrastruttura kkonċernata.

(176) Għaldaqstant, il-finanzjament ta' din l-infrastruttura tal-ajruport u l-għajnuna operatorja potenzjali servew primarjament biex jiffinanzjaw l-attività ekonomika tal-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport li kienu involuti fiha l-operaturi suċċessivi tiegħu. Minn dan jirriżulta li l-entitajiet li joperaw l-infrastruttura jikkostitwixxu impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.1.1.1. L-entitajiet involuti fl-attività ekonomika tal-operat tal-ajruport

(177) Il-Kummissjoni tirrimarka li CCI-ajruport ħadet ħsieb il-ġestjoni u għaldaqstant anke l-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême waħedha bejn l-2002 u l-2006.

(178) Fir-rigward tal-perjodi ta' wara l-2006, il-Kummissjoni tindika li hemm żewġ entitajiet ġuridiċi distinti li jistgħu jitqiesu li kienu involuti b'mod konġunt f'attività ekonomika għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli tal-għajnuna mill-Istat fejn dawn effettivament jipprovdu oġġetti jew servizzi b'mod konġunt f'suq partikolari. Min-naħa l-oħra, entità li fiha nnifisha ma tkunx involuta fil-provvista ta' oġġetti jew servizzi f'suq ma tistax titqies bħala impriża abbażi biss tal-fatt li din ikollha sehem, saħansitra sehem ta' kontroll, jekk dak is-sehem jagħti lok biss għall-eżerċitar tad-drittijiet marbuta mal-istatus ta' azzjonist jew ta' membru ([104]). Il-Kummissjoni hija tal-fehma li matul il-perjodu 2007-11 SMAC u CCI-ajruport kienu involuti b'mod konġunt fl-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême. Id-dħul kummerċjali mill-provvista ta' servizzi tal-ajruport ġie stabbilit u miġbur minn CCI-ajruport, u din kienet ukoll responsabbli mill-ġestjoni operatorja tal-ajruport. Fl-istess ħin, l-SMAC kellha s-setgħa tidħol f'impenji kummerċjali ma' partijiet terzi f'isem l-ajruport. Hija kienet ukoll responsabbli mil-lat operattiv u finanzjarju f'dak li jirrigwarda l-investimenti ta' natura kummerċjali fis-sit tal-ajruport. L-SMAC kienet direttament

([100]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi C-35/96, *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1995] Ġabra I-3851, il-paragrafu 36; C-41/90 *Höfner u Elser* [1991] Ġabra I-1979, il-paragrafu 21; C-244/94 *Fédération française des sociétés d'assurances* vs *Ministère de l'Agriculture et de la pêche* [1995] Ġabra I-4013, il-paragrafu 14; u C-55/96, *Job Centre*, [1997] Ġabra I-7119, il-paragrafu 21.

([101]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża 118/85 *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1987] Ġabra 2599, il-paragrafu 7; fil-Kawża C-35/96 *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1995] Ġabra I-3851, il-paragrafu 36; fil-Kawżi Magħquda C-180/98 sa C-184/98 *Pavlov et al.* [2000] Ġabra I-6451, il-paragrafu 75.

([102]) Is-sentenzi fil-Kawżi Magħquda T-443/08 u T-455/08 *Freistaat Sachsen et al.* vs *Il-Kummissjoni* ("il-kawża tal-ajruport ta' Leipzig-Halle") [2011] Ġabra II-1311, ikkonfermati mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza tagħha tad-19 ta' Diċembru 2012 fil-Kawża C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH* vs *Il-Kummissjoni* (għadha ma ġietx ippubblikata), il-paragrafi 42 u 43; ara wkoll is-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-128/98 *Aéroports de Paris* vs *Il-Kummissjoni* [2000] Ġabra II-3929, ikkonfermata mill-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-82/01P *Aéroports de Paris* vs *Il-Kummissjoni* [2002] Ġabra I-9297; u s-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-196/04 *Ryanair* vs *Il-Kummissjoni* [2008] Ġabra II-3643, il-paragrafu 88.

([103]) Ara s-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Magħquda C-159/91 u C-160/91 *Poucet* vs *AGV* u *Pistre* vs *Cancava* [1993] Ġabra I-637.

([104]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-222/04 *Ministero dell' Economia e delle Finanze* vs *Cassa di Risparmio di Firenze* [2006] Ġabra I-289, il-paragrafi 107 sa 118 u 125.

involuta fil-provvista ta' servizzi tal-ajruport, b'mod partikolari permezz tal-kontribut tagħha fil-ġestjoni kummerċjali tal-ajruport matul dan il-perjodu, pereżempju billi kkonkludiet il-ftehimiet tal-2008.

(179) Bl-istess mod, il-Kummissjoni tirrimarka li t-trasferiment tal-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême għal SNC-Lavalin mill-1 ta' Jannar 2012 ma jħollx lill-SMAC mir-responsabbiltajiet tagħha. Fil-qafas kuntrattwali stabbilit permezz tal-proċedura ta' akkwist pubbliku tas-6 ta' Lulju 2011, ċerti obbligi baqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-SMAC matul il-perjodu tal-kuntratt.

(180) L-ewwel nett, l-SMAC hija responsabbli biss mid-deċiżjonijiet li jirrigwardaw l-investiment. Hija tiffinanzja n-nefqa relatata ([105]) anke jekk din in-nefqa hija inseparabbli mill-attività tal-operat tal-ajruport ([106]). It-tieni nett, l-SMAC għandha sehem sinifikanti tar-riskju operatorju bil-kundizzjoni li tiggarantixxi, sal-livell massimu annwali, l-ekwilibriju tal-kontijiet tal-ajruport ([107]). Fl-aħħar nett, l-SMAC esprimiet l-intenzjoni tagħha li tiffinanzja direttament l-appoġġ lill-kumpaniji tal-ajru maħsub biex jimplimenta l-politika kummerċjali tal-ajruport għall-ftuħ mill-ġdid ta' rotta bejn l-ajruport ta' Angoulême u l-Gżejjer Brittaniċi.

(181) Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li, fil-perjodu li beda mill-1 ta' Jannar 2012, l-SMAC kienet għadha l-operatur konġunt tal-ajruport.

(182) Il-Kummissjoni għaldaqstant tqis li l-attività ekonomika tal-operazzjoni kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême suċċessivament baqgħet titwettaq mit-tliet gruppi ta' entitajiet li ġejjin:

— CCI-ajruport għall-perjodu li jkopri mill-2002 sal-2006,

— b'mod konġunt mill-SMAC u minn CCI-ajruport għall-perjodu li jkopri mill-2007 sal-2011, u

— b'mod konġunt mill-SMAC u minn SNC-Lavalin mill-1 ta' Jannar 2012.

8.1.1.2. L-eżerċitar ta' setgħat pubbliċi

(183) Il-Kummissjoni tixtieq tirrimarka li mhux l-attivitajiet kollha li jinvolvu lill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ikunu neċessarjament ta' natura ekonomika. L-attivitajiet relatati mal-eżerċitar tas-setgħat pubbliċi, fil-prinċipju, mhumiex ta' natura ekonomika.

(a) Sistema nazzjonali għall-finanzjament ta' kompiti tal-Istat fl-ajruporti Franċiżi

(184) Diversi kompiti li twettqu mill-korpi ta' ġestjoni suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême fir-rigward tas-sikurezza tat-traffiku tal-ajru, is-sigurtà jew il-protezzjoni ambjentali ġew iffinanzjati mill-awtoritajiet pubbliċi bejn l-2002 u l-2012. Dan il-finanzjament jaqa' fil-kamp ta' applikazzjoni ta' din il-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(185) F'dan ir-rigward, Franza rreferiet għas-sistema ġenerali tal-finanzjament ta' kompiti tal-Istat fl-ajruporti Franċiżi, stipulata fil-liġi nazzjonali u deskritta hawn taħt.

(186) Din is-sistema hija bbażata fuq taxxa, it-taxxa tal-ajruport, flimkien ma' strument ta' finanzjament addizzjonali. L-isfond ta' dawn l-istrumenti u r-regoli li jirregolawhom, kif ukoll il-kompiti ffinanzjati minnhom, huma deskritti hawn taħt.

(187) Fl-1998, fis-sentenza tiegħu *SCARA* ([108]), il-Kunsill tal-Istat iddeċida li l-kompiti relatati mas-sikurezza u s-sigurtà fl-ajruporti kienu responsabbiltajiet sovrani tal-Istat u li għalhekk dawn ma setgħux jitħallew f'idejn l-utenti tal-ajruport. B'segwitu għal din is-sentenza, il-Liġi Nru 98-1171 tat-18 ta' Diċembru 1998 dwar l-organizzazzjoni ta' ċerti servizzi tat-trasport bl-ajru u l-Artikolu 136 tal-Liġi Nru 98-1266 tat-30 ta' Diċembru 1998 (il-Liġi dwar il-Baġit tal-1999) ([109]) introduċew it-taxxa tal-ajruport, li bdiet tapplika mill-1 ta' Lulju 1999. Din hija taxxa assenjata, fis-sens li d-dħul minnha jista' jintuża biss biex tiġi ffinanzjata ċertu nefqa, jiġifieri l-kost tal-kompiti li Franza tqis bħala responsabbiltajiet sovrani fl-ajruporti. Id-dispożizzjonijiet legali ta' hawn fuq introduċew ukoll strument addizzjonali għall-finanzjament ta' tali kompiti. It-tip ta' kompiti ffinanzjati mit-taxxa tal-ajruport u mill-istrument ta' finanzjament addizzjonali, u r-regoli li jirregolaw it-taxxa tal-ajruport u l-istrument addizzjonali, huma stabbiliti hawn taħt.

([105]) L-Artikolu 11 tal-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi.
([106]) Is-sentenza tal-ajruport ta' Leipzig-Halle, imsemmija qabel fin-nota ta' qiegħ il-paġna 102, il-paragrafu 107.
([107]) L-Artikolu 15 tal-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi.
([108]) Is-sentenza tal-Kunsill tal-Istat tal-20 ta' Mejju 1998, *Syndicat des Compagnies Aériennes autonomes* ("*SCARA*").
([109]) Illum il-ġurnata kkodifikata fl-Artikolu 1609(w) tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa.

(188) Il-leġiżlazzjoni Franċiża flimkien mad-dispożizzjonijiet regolatorji ddettaljati, jistabbilixxu b'mod preċiż liema kompiti jistgħu jiġu ffinanzjati mit-taxxa tal-ajruport. Dawn huma s-salvataġġ u t-tifi tan-nar ta' inġenji tal-ajru, il-prevenzjoni mill-perikli minn annimali selvaġġi ([110]), l-iskrinjar tal-bagalji tal-istiva, tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-kabina, il-kontroll ta' punti ta' aċċess pubbliċi għaż-żona ristretta ([111]), miżuri ta' protezzjoni ambjentali ([112]) u l-kontroll awtomatiku tal-fruntiera permezz tal-identifikazzjoni bijometrika. Ir-referenza għall-kontroll awtomatiku tal-fruntiera permezz tal-identifikazzjoni bijometrika ġiet introdotta fil-leġiżlazzjoni fl-2008. Mill-bqija, is-sensiela ta' kompiti eliġibbli għall-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport ma nbidlitx minn mindu ġiet introdotta, u tikkorrispondi għall-kompiti koperti mis-sentenza *SCARA*. Għadd ta' strumenti regolatorji nazzjonali u Ewropej jippreċiżaw l-obbligi li għandhom l-operaturi tal-ajruporti b'rabta mat-twettiq ta' dawn il-kompiti. Pereżempju, għas-salvataġġ u t-tifi tan-nar ta' inġenji tal-ajru, ir-regolamenti jistabbilixxu b'mod preċiż ir-riżorsi umani u materjali li għandhom jiġu adottati skont il-karatteristiċi tal-ajruport.

(189) Għal kull ajruport partikolari, it-taxxa tal-ajruport trid titħallas mill-kumpaniji tal-ajru kollha li jużaw dak l-ajruport. Hija tiġi bbażata fuq l-għadd ta' passiġġieri u l-massa ta' merkanzija u posta li jinġarru mill-kumpanija tal-ajru. Ir-rata tat-taxxa tal-ajruport għal kull passiġġier jew għal kull tunnellata ta' merkanzija jew posta tiġi stabbilita kull sena għal kull ajruport, skont kemm jiġi stmat il-kost biex jitwettqu l-kompiti ffinanzjati mit-taxxa.

(190) Kull sena l-operaturi tal-ajruporti jħejju dikjarazzjoni annwali tal-kostijiet u tat-traffiku. Dawn id-dikjarazzjonijiet jippreżentaw, għas-sena preċedenti, il-livelli tat-traffiku osservati u l-kostijiet involuti biex twettqu l-kompiti marbuta mas-sikurezza u s-sigurtà ([113]), kif ukoll l-ammonti miġbura permezz tat-taxxa tal-ajruport u l-istrument addizzjonali għall-finanzjament ta' dawn il-kompiti. Huma jinkludu wkoll stimi tat-traffiku, tal-kostijiet u tad-dħul relatati mal-kompiti marbuta mas-sikurezza u s-sigurtà għas-sena kurrenti u għas-sentejn ta' wara. Id-dikjarazzjonijiet jiġu vverifikati mill-awtoritajiet amministrattivi, li jistgħu jagħmlu wkoll spezzjonijiet fuq il-post. Imbagħad ir-rata tat-taxxa tiġi stabbilita fuq din il-bażi, permezz ta' ordni interministerjali.

(191) Billi r-rati tat-taxxa huma kkalkulati abbażi ta' stimi tal-kostijiet u tat-traffiku, ġie adottat mekkaniżmu ta' aġġustament *ex post* sabiex jiżgura li d-dħul li jagħmel l-ajruport mit-taxxi, supplimentat fejn xieraq minn dħul mill-istrument ta' finanzjament addizzjonali deskritt hawn taħt, ma jaqbiżx il-kostijiet li ġġarrbu realment biex twettqu l-kompiti rilevanti. Il-kostijiet ikkonċernati jinkludu l-kostijiet operatorji u dawk tal-persunal li ġġarrbu biex twettqu dawn il-kompiti, id-deprezzament li jikkorrispondi għall-investimenti li jkunu saru għal ma' dawn il-kompiti, u s-sehem mill-ispejjeż ġenerali marbuta ma' dawn il-kompiti ([114]). L-operaturi jridu jżommu rendikonti pluriennali tad-dħul mit-taxxa tal-ajruport u mill-istrument ta' finanzjament addizzjonali, u tal-kostijiet li jkunu ġarrbu biex wettqu l-kompiti rilevanti. Hekk kif jiġi osservat bilanċ pożittiv, dan jiġi ttrasferit fil-kontijiet kumulattivi għas-snin preċedenti, li jistgħu jirriżultaw f'bilanċ pożittiv jew negattiv. Dan il-bilanċ jiġi kkunsidrat meta tiġi stabbilita r-rata tat-taxxa għas-sena ta' wara. Barra minn hekk, kwalunkwe bilanċ pożittiv ikollu imposti finanzjarji li jkunu jridu jitħallsu mill-operatur.

(192) Mill-bidu nett, il-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport kellu jiġi supplimentat permezz tal-istrument ta' finanzjament addizzjonali. Dan minħabba li l-kostijiet ta' sikurezza u ta' sigurtà mhumiex proporzjonali għall-volum ta' traffiku fl-ajru, b'differenza għad-dħul mit-taxxi tal-ajruport. Kien sar evidenti li fl-ajruporti b'volum ta' traffiku baxx, ir-rata tat-taxxa tal-ajruport kienet se tiġi stabbilita f'livell għoli u tqieset bħala diffiċli li tiġi aċċettata mill-utenti jekk dawn riedu josservaw il-kostijiet ta' sikurezza u ta' sigurtà. Għaldaqstant, għal dawn l-ajruporti, sar provvediment li t-taxxa tal-ajruport tiġi stabbilita f'livell iktar baxx minn dak meħtieġ biex jiġu koperti l-kostijiet u li, meta jkun hemm bżonn, jintuża l-istrument ta' finanzjament addizzjonali biex jiġu ffinanzjati l-kompiti eliġibbli.

(193) F'dan ir-rigward, kien hemm għadd ta' strumenti addizzjonali differenti wara xulxin. L-ewwel, l-awtoritajiet Franċiżi użaw fond speċifiku, il-Fond ta' Intervent għall-Ajruporti u għat-Trasport bl-Ajru ("FIATA"), imwaqqaf, flimkien mat-taxxa tal-ajruport, bil-Liġi Nru 98-1266 tat-30 ta' Diċembru 1998 kif imsemmi hawn fuq. Dan il-fond kien is-suċċessur tal-Fond għall-Ugwalizzazzjoni tat-Trasport bl-Ajru ("FPTA"), li inizjalment kien riżervat għall-finanzjament ta' konnessjonijiet bl-ajru maħsuba biex jippromwovu l-iżvilupp reġjonali u l-ippjanar territorjali. Porzjon mit-taxxa tal-avjazzjoni ċivili tħallas f'dan il-fond. FIATA ntuża biex jiffinanzja l-istess kompiti li kien iffinanzja l-FPTA, u ġie estiż biex jinkludi dawk koperti mit-taxxa tal-ajruport sabiex jissupplimenta lil din tal-aħħar għall-ajruporti ż-żgħar. Fil-prattika, il-funzjonijiet ta' FIATA inqasmu essenzjalment f'żewġ "taqsimiet" distinti:

([110]) Il-kunċett ta' perikli minn annimali selvaġġi jinkludi l-periklu minn ħabta ma' għasfur, li jkopri kolliżjonijiet bejn inġenju tal-ajru u għasfur li jkunu tali li jipperikolaw il-passiġġieri u l-oġġetti abbord l-inġenju tal-ajru inkwistjoni.

([111]) Dan il-kompitu jista' jinkludi, pereżempju, l-installazzjoni u l-manutenzjoni ta' barrieri li jifirdu ż-żoni miftuħa għall-pubbliku minn dawk ristretti jew l-installazzjoni ta' sistema ta' sorveljanza bil-vidjo madwar iż-żona ristretta.

([112]) Dan il-kompitu jinkludi miżuri tal-istorbju, f'korrelazzjoni mar-rotot tat-titjiriet skont kif xieraq, u l-kontroll tal-kwalità tal-arja u tal-ilma fiż-żoni madwar l-ajruporti.

([113]) Dawn għandhom jinftiehmu bħala kompiti eliġibbli għall-finanzjament mit-taxxa tal-ajruport, kif deskritt hawn fuq.

([114]) L-ispejjeż ġenerali huma primarjament marbuta ma' funzjonijiet ta' appoġġ bħalma huma l-immaniġġjar tar-riżorsi umani, il-kwistjonijiet finanzjarji, is-superviżjoni finanzjarja tal-investimenti, ix-xiri, sistemi tal-IT mhux speċjalizzati, id-dipartiment legali, is-servizzi ġenerali, il-ġestjoni ġenerali, il-kontabbiltà u s-superviżjoni tal-ġestjoni.

taqsima "ajruporti" għall-kopertura supplimentari tal-kompiti ta' sikurezza u ta' sigurtà f'ajruporti żgħar u taqsima "trasport bl-ajru" għas-sussidjar ta' konnessjonijiet bl-ajru maħsuba biex jippromwovu l-iżvilupp reġjonali u l-ippjanar territorjali. Id-deċiżjonijiet dwar il-ħlas tal-għotjiet ta' FIATA għall-finanzjament supplimentari tal-kompiti ta' sikurezza u ta' sigurtà ttieħdu wara li saret konsultazzjoni mal-kumitat ta' ġestjoni tal-ajruport tat-taqsima "ajruporti" ta' FIATA.

(194) Fl-2005, FIATA spiċċa u l-finanzjament korrispondenti ttieħed direttament mill-baġit tal-Istat għall-perjodu ta' sentejn bl-istess termini, b'mod partikolari f'dak li jirrigwarda l-opinjoni ta' kumitat ta' ġestjoni. Mill-2008, l-Istat issostitwixxa dan l-istrument b'żieda fit-taxxa tal-ajruport, u dan kien jinvolvi l-iffissar ta' taxxa ogħla milli meħtieġ sabiex tkun tista' tkopri l-kompiti ta' sikurezza u ta' sigurtà f'ċerti ajruporti. Is-surplus li jirriżulta minnha jerġa' jitqassam lil ajruporti iżgħar sabiex jissupplimenta d-dħul li dawn ikunu ġabru mit-taxxa tal-ajruport.

(195) Kif spjegat hawn fuq, id-dikjarazzjonijiet annwali tal-operaturi tal-ajruporti, li huma vverifikati mill-awtoritajiet amministrattivi, jindikaw il-kostijiet stmati u dawk reali kif ukoll id-dħul mit-taxxa tal-ajruport u mill-istrument addizzjonali. Bl-istess mod, il-kontijiet annwali miżmuma mill-operaturi u użati biex jiġi kkalkulat il-bilanċ tal-kostijiet u tad-dħul reali li wasslu biex ikun hemm aġġustament 'l isfel tat-taxxa u impożizzjoni tal-imposti finanzjarji fuq l-operaturi jekk il-bilanċ ikun pożittiv, juru kemm id-dħul mit-taxxa tal-ajruport kif ukoll dak mill-istrument supplimentari. B'ħekk, il-mekkaniżmu għad-dikjarazzjoni, il-verifika u l-aġġustar tal-finanzjament, imfassal biex jiġi evitat li l-ħlas ta' fondi pubbliċi jmur oltre l-kostijiet effettivament imġarrba, japplika kemm għat-taxxa tal-ajruport kif ukoll għall-istrument addizzjonali.

(b) Evalwazzjoni tas-sistema ġenerali għall-finanzjament tal-kompiti tal-Istat fdati lill-ajruporti Franċiżi

(196) Kif indikat mill-Kummissjoni fil-Linji Gwida l-ġodda, il-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet li l-attivitajiet li normalment jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fl-eżerċitar tas-setgħat uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika, mhumiex ta' natura ekonomika u ġeneralment ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat ([115]). Skont il-Linji Gwida l-ġodda ([116]), attivitajiet bħall-kontroll tat-traffiku tal-ajru, il-pulizija, id-dwana, it-tifi tan-nar, attivitajiet neċessarji biex tiġi ssalvagwardjata l-avjazzjoni ċivili minn atti ta' interferenza illeċita u l-investimenti relatati mal-infrastruttura u t-tagħmir meħtieġa biex jitwettqu dawn l-attivitajiet, huma ġeneralment meqjusa bħala ta' natura mhux ekonomika.

(197) Barra minn hekk, il-Linji Gwida l-ġodda jistipulaw li, biex il-finanzjament pubbliku ta' attivitajiet mhux ekonomiċi ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat, dan irid ikun strettament limitat għall-kumpens tal-kostijiet li jkunu ġġarrbu minħabba dawn l-attivitajiet u ma jridx ikun iwassal għal diskriminazzjoni bla bżonn bejn l-ajruporti. Fir-rigward tat-tieni kundizzjoni, il-Linji Gwida jipprevedu li, meta skont ordni ġuridiku partikolari, ikun normali li l-ajruporti jġarrbu ċerti kostijiet inerenti fl-operat tagħhom, filwaqt li ajruporti ċivili oħrajn ma jagħmlux dan, għandu mnejn li dawn tal-aħħar jingħataw vantaġġ, irrispettivament minn jekk dawn il-kostijiet ikunux relatati ma' attività li b'mod ġenerali titqies bħala ta' natura mhux ekonomika ([117]).

(198) L-attivitajiet iffinanzjati mis-sistema ġenerali għall-finanzjament tal-kompiti tal-Istat fl-ajruporti Franċiżi, kif deskritti fit-Taqsima 8.1.1.2, jirrigwardaw is-salvagwardja tal-avjazzjoni ċivili minn atti ta' interferenza illeċita ([118]), kompiti tal-pulizija ([119]), is-salvataġġ u t-tifi tan-nar ta' inġenji tal-ajru ([120]), is-sikurezza tat-traffiku tal-ajru ([121]) u l-protezzjoni tal-ambjent naturali u tal-bniedem ([122]). Dawn l-attivitajiet jistgħu jiġu kkunsidrati leġittimament bħala li jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fl-eżerċitar tas-setgħat uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika. Konsegwentament, il-Kummissjoni hija tal-fehma li Franza qieset, ġustament, li dawn il-kompiti huma tal-Istat, u għaldaqstant li huma ta' natura mhux ekonomika għall-finijiet tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(199) Minn dan jirriżulta li Franza tista' tipprevedi wkoll finanzjament pubbliku bħala kumpens għall-kostijiet imġarrba mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti biex iwettqu dawn il-kompiti, sa fejn tali eżekuzzjoni tkun imposta mil-liġi nazzjonali fuq l-ajruporti kollha b'mod indiskriminat u sakemm il-finanzjament ma jwassalx għal kumpens żejjed jew għal diskriminazzjoni bejn l-ajruporti.

([115]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi C-118/85 *Il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1987] Ġabra 2599, il-paragrafi 7 u 8, u C-30/87 *Bodson* vs *Pompes funèbres des régions libérées*[1988] Ġabra 2479, il-paragrafu 18.

([116]) Il-punt 35.

([117]) Il-punti 36 u 37.

([118]) L-iskrinjar tal-bagalji tal-istiva, tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-kabina u l-kontroll tal-punti ta' aċċess pubbliċi għaż-żona ristretta jaqgħu taħt din il-kategorija.

([119]) Il-kontroll awtomatiku tal-fruntiera permezz tal-identifikazzjoni bijometrika jaqa' taħt din il-kategorija.

([120]) Kif indikat hawn fuq, dawn it-tliet kategoriji huma msemmija b'mod espliċitu fil-Linji Gwida l-ġodda bħala eżempji ta' attivitajiet mhux ekonomiċi.

([121]) Il-prevenzjoni mill-perikli minn annimali selvaġġi taqa' taħt din il-kategorija.

([122]) Il-miżuri tal-protezzjoni ambjentali jaqgħu taħt din il-kategorija.

(200) L-ewwel nett, għandu jiġi rrimarkat li s-sistema deskritta hawn fuq tapplika għall-ajruporti ċivili kollha fi Franza, kemm fir-rigward tal-kamp ta' applikazzjoni tal-kompiti li jagħtu lok għall-kumpens u kemm fir-rigward tal-istrumenti ta' finanzjament. Għaldaqstant, ir-rekwiżit ta' nondiskriminazzjoni ġie ssodisfat. Filwaqt li l-leġiżlazzjoni Franċiża tafda lill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport bit-twettiq tal-kompiti tal-Istat, hija tħalli r-responsabbiltà tal-finanzjament ta' dawn il-kompiti f'idejn l-Istat, mhux f'idejn il-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti. Għalhekk, il-kumpens mill-fondi pubbliċi għall-kostijiet involuti biex jitwettqu dawn il-kompiti ma jirriżultax f'mitigazzjoni tal-kostijiet li normalment iridu jħallsu l-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti skont is-sistema ġuridika Franċiża.

(201) It-tieni nett, mid-deskrizzjoni fit-Taqsima 8.1.1.2 jidher biċ-ċar li s-sistema stipulata fil-leġiżlazzjoni Franċiża hija bbażata fuq mekkaniżmi stretti li jivverifikaw il-kostijiet li jkun hemm qabel u dawk li jkun hemm wara, biex b'hekk jiġi żgurat li l-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti jirċievu biss, permezz tat-taxxa tal-ajruport u l-istrument addizzjonali, l-ammonti strettament neċessarji biex ikopru dawk il-kostijiet.

(202) Minn dan jirriżulta li l-finanzjament riċevut mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti Franċiżi taħt din is-sistema, inkluż l-ajruport ta' Angoulême, ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat.

8.1.2. *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà għall-Istat*

8.1.2.1. Il-preżenza ta' riżorsi tal-Istat

(203) Skont il-qafas legali stabbilit mill-ftehim tal-2002 u mill-ftehim ta' sottokuntratti tal-2009, għadd ta' awtoritajiet lokali u awtoritajiet pubbliċi oħra taw għotjiet lill-operaturi suċċessivi tal-ajruport. Dawn l-awtoritajiet kienu CG16, COMAGA, CCBC, l-SMAC u s-CCI ta' Angoulême.

(204) Sabiex jiġi ddeterminat b'ċertezza jekk ir-riżorsi tas-CCI ta' Angoulême humiex riżorsi tal-Istat, il-Kummissjoni tieħu nota tal-fatt li korp tal-amministrazzjoni pubblika (*établissement public à caractère administratif*) jikkostitwixxi entità amministrattiva awtonoma soġġetta għal superviżjoni mill-qrib mill-amministrazzjoni ċentrali tal-Istat Franċiż ([123]). Barra minn hekk, il-baġit ġenerali tas-CCI ta' Angoulême jinkludi dħul mit-taxxa miġbur minn kumpaniji mniżżlin fir-reġistru tal-kummerċ u tal-kumpaniji. Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li r-riżorsi tas-CCI ta' Angoulême huma riżorsi tal-Istat.

(205) Barra minn hekk, ir-riżorsi tal-awtorità lokali jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE ([124]). Il-membri tal-SMAC li taw impenn kuntrattwali li jgħaddu l-flus fil-kontijiet tal-SMAC mir-riżorsi proprji huma l-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija, l-awtoritajiet lokali ([125]) jew il-korpi pubbliċi stess, li huma magħmula minn awtoritajiet lokali. Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li r-riżorsi tal-SMAC jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat.

8.1.2.2. L-imputabbiltà tal-miżuri għall-Istat

(206) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li d-deċiżjonijiet meħuda minn entitajiet ta' dritt pubbliku għall-għoti tas-sussidji inkwistjoni huma imputabbli għall-Istat ([126]).

(207) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li l-SMAC hija korp pubbliku bla impjegati, li amministrattivament tagħmel parti mill-awtoritajiet lokali li hi tiġbor flimkien direttament jew indirettament. Barra minn hekk, id-deċiżjonijiet baġitarji tagħha li huma vinkolanti fuq il-membri tagħha, jittieħdu minn kumitat konġunt magħmul minn rappreżentanti tal-membri tagħha. Meta tqis dawn il-fatturi, il-Kummissjoni ssib li d-deċiżjonijiet meħuda mill-SMAC dwar l-attività tal-ajruport huma imputabbli għall-Istat.

([123]) Fi Franza, il-Kamra tal-Kummerċ u l-Kamra tal-Industrija t-tnejn huma korpi tal-amministrazzjoni pubblika. B'mod ġenerali, dawn jirrappreżentaw l-interessi ġenerali tal-kummerċ, l-industrija u s-servizzi fiż-żona ta' lhuq tagħhom. Il-kompiti u l-prerogattivi tagħhom huma stabbiliti mil-liġi u huma soġġetti għal superviżjoni amministrattiva u finanzjarja mill-Istat, permezz tal-Ministeru tal-Finanzi u l-Infrastruttura u tal-Ministeru tal-Ippjanar u tal-Amministrazzjoni Territorjali, kull wieħed fl-isfera ta' responsabbiltà tiegħu. Il-kmamar tal-kummerċ u l-industrija reġjonali u l-kmamar tal-kummerċ u l-industrija territorjali huma suġġetti għall-awtorità tal-Prefett tar-reġjun, megħjun mill-uffiċjal tal-finanzi pubbliċi reġjonali (Artikolu R 712-2 tal-Kodiċi Kummerċjali). L-awtorità b'setgħa superviżorja għandha dritt għall-informazzjoni. Dan ifisser li hija d-destinatarju ta' ċerti tipi ta'atti. L-atti huma infurzabbli biss jekk ikunu ġew indirizzati lill-awtorità bis-setgħa superviżorja. Il-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija huma rregolati minn assemblea eletta minn fost ir-rappreżentanti tal-industrija fiż-żona tal-ilhuq tagħhom.

([124]) Is-sentenza tal-Qorti Ġenerali fil-Kawżi Magħquda T-267/08 u T-279/08 *Région Nord-Pas-de-Calais* vs *Il-Kummissjoni* [2011] Ġabra II-1999, il-paragrafu 108.

([125]) Fil-każ ta' CG16.

([126]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-482/99 *Franza* vs *Il-Kummissjoni* [2002] Ġabra I-4397, il-paragrafi 52 sa 56.

(208) Fir-rigward tal-miżuri meħuda minn mis-CCI ta' Angoulême, il-Kummissjoni tibda billi tindika li l-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija huma korpi tal-amministrazzjoni pubblika u bħala tali huma soġġetti għal-liġi pubblika. Il-Kummissjoni tenfasizza wkoll li l-liġi Franċiża tikklassifika lill-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija bħala "*corps intermédiaires de l'État*" (korpi intermedjarji tal-Istat) u tassenjalhom il-kompitu li jikkontribwixxu għall-iżvilupp ekonomiku u għall-attrazzjoni u l-ippjanar tal-art tat-territorji, kif ukoll għall-appoġġ lin-negozji u lill-assoċjazzjonijiet tan-negozji ([127]). Il-kompitu tal-operat tal-ajruport fdat f'idejn il-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija jirriżulta wkoll mir-rwol tagħhom li jappoġġjaw l-iżvilupp lokali u reġjonali, anke jekk l-attività tal-operat ta' ajruport fiha nnifisha hija attività ta' natura ekonomika ([128]).

(209) Il-Kummissjoni tindika wkoll li l-Artikoli R712-2 *et seq*. tal-Kodiċi Kummerċjali jpoġġu lill-Kmamar tal-Kummerċ u l-Industrija taħt is-superviżjoni tar-rappreżentanti tal-Istat. F'din il-kariga, l-awtorità li tieħu ħsieb is-superviżjoni għandha aċċess għall-Assembleji Ġenerali kollha tas-CCI u jista' jkollha xi entrati miżjuda mal-aġenda. B'mod partikolari, id-deċiżjonijiet relatati mal-baġits inizjali, emendatorji jew implimentati jkunu vinkolanti biss ladarba jiġu approvati, anki b'mod taċitu, mill-awtorità inkarigata mis-superviżjoni. Fil-każ preżenti, dawn il-baġits inkludew trasferimenti finanzjarji għall-operaturi tal-ajruport, inkluż is-CCI-ajruport ([129]), kif stabbilit fil-premessi 28 sa 29 ta' din id-Deċiżjoni ([130]).

(210) Għaldaqstant, il-Kummissjoni hija tal-fehma li s-CCI ta' Angoulême, inkluż is-CCI-ajruport, tifforma parti mill-amministrazzjoni pubblika ([131]) u li l-miżuri li din adottat favur l-operaturi tal-ajruport ta' Angoulême huma neċessarjament imputabbli għall-Istat.

8.1.3. *Vantaġġ selettiv għall-operaturi tal-ajruport*

(211) Sabiex jiġi ddeterminat jekk miżura tal-Istat tikkostitwixxix għajnuna lil impriża, għandu jiġi ddeterminat jekk il-kumpanija inkwistjoni tgawdix minn vantaġġ ekonomiku li jippermettilha tevita kostijiet illi li kieku kien ikollha tħallas mir-riżorsi finanzjarji proprji tagħha, jew jekk tgawdix minn vantaġġ illi li kieku ma kinitx tirċievi f'kundizzjonijiet normali tas-suq ([132]).

(212) Fil-każ preżenti, l-awtoritajiet Franċiżi jikkunsidraw li l-ajruport ta' Angoulême kollu kemm hu jista' jiġi kklassifikat bħala SIEĠ minħabba r-rwol tiegħu fl-ippjanar territorjali u fl-iżvilupp ekonomiku u soċjali tar-reġjun. Għalhekk, il-finanzjament mogħti lilu ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat skont it-tifsira fis-sentenza *Altmark*, għax ma jagħtihx vantaġġ reali.

(213) Billi l-awtoritajiet Franċiżi jargumentaw li l-kontribuzzjonijiet finanzjarji li jingħataw lill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême ma jinvolvux vantaġġ selettiv skont it-termini tas-sentenza *Altmark*, il-Kummissjoni trid teżamina jekk il-kondizzjonijiet stipulati f'dik is-sentenza humiex issodisfati f'dan il-każ. F'dan ir-rigward, għandu jiġi mfakkar li f'dik il-kawża, il-Qorti ddeċidiet li l-kumpens mogħti għall-eżerċitar tal-obbligi ta' servizz pubbliku ma jikkostitwixxix għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE meta jiġu ssodisfati l-erba' kriterji li ġejjin:

— l-impriża benefiċjarja jrid ikollha tassew obbligi ta' servizz pubbliku x'teżerċita, u l-obbligi jridu jkunu ddefiniti b'mod ċar (l-ewwel kundizzjoni),

— il-parametri li abbażi tagħhom jiġi kkalkulat il-kumpens iridu jiġu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti (it-tieni kundizzjoni),

---

([127]) L-Artikolu L 710-1 tal-Kodiċi Kummerċjali jipprevedi li: "Il-kmamar jew l-istabbilimenti dipartimentali li jagħmlu parti min-netwerk tal-Kmamar tal-Kummerċ u tal-Industrija, kull wieħed u waħda minnhom, għandhom id-dmir li, fir-rwol tagħhom ta' korpi intermedjarji tal-Istat, jirrappreżentaw l-interessi tal-industrija, il-kummerċ u s-servizzi quddiem l-awtoritajiet pubbliċi jew l-awtoritajiet barranin. ... In-netwerk, u kull stabbiliment li hemm fih, jikkontribwixxi għall-iżvilupp ekonomiku u għall-attrazzjoni u l-ippjanar tal-art tat-territorji kif ukoll għall-appoġġ tal-impriżi u tal-assoċjazzjonijiet tagħhom billi jissodisfa, skont it-termini stabbiliti minn digriet, kwalunkwe kompitu ta' servizz pubbliku u kwalunkwe kompitu ta' interess ġenerali meħtieġ biex isiru dawk il-kompiti".

([128]) L-Artikolu L 710-1 imsemmi hawn fuq: "Għalhekk, il-kmamar jew l-istabbilimenti dipartimentali kollha fin-netwerk jistgħu jwettqu, f'konformità ma' kwalunkwe pjanijiet settorjali applikabbli: ... 5. kompitu li joħolqu u jmexxu installazzjonijiet, b'mod partikolari tal-portijiet u tal-ajruporti".

([129]) Il-Kummissjoni tixtieq tirrimarka li ma għandha għalfejn issir l-ebda distinzjoni bejn is-CCI ta' Angoulême u d-dipartiment speċifiku inkarigat mill-ġestjoni tal-ajruport, magħruf bħala s-CCI-ajruport għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, peress li d-dipartiment inkarigat mill-ġestjoni tal-ajruport ma għandux personalità ġuridika separata li hija distinta minn dik tas-CCI ta' Angoulême, u sempliċiment jifforma parti minn struttura organizzattiva interna ta' din tal-aħħar mingħajr ma għandu l-ebda awtonomija biex jieħu d-deċiżjonijiet hu, ħlief f'dak li jirrigwarda l-ġestjoni ta' kuljum tal-ajruport. Barra minn hekk, la Franza u lanqas il-partijiet terzi ma argumentaw li l-miżuri soġġetti għall-proċedura ta' investigazzjoni formali għandhom jiġu assenjati lil dan id-dipartiment biss.

([130]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Magħquda 67, 68 u 70/85 *van der Kooy* vs *Il-Kummissjoni* [1988] Ġabra 219, il-paragrafu 37.

([131]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-kawża dwar l-għajnuna mill-Istat N563/05, Għajnuna mogħtija minn Franza lil Ryanair (rotta Toulon – Londra) (ĠU C 204, 26.8.2006, p. 4).

([132]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-301/87 *Franza* vs *Il-Kummissjoni* [1990] Ġabra I-307, il-paragrafu 41.

— il-kumpens ma jistax imur oltre dak li huwa neċessarju biex ikopri, totalment jew parzjalment, il-kostijiet li jkunu ġġarrbu fl-eżerċitar tal-obbligi ta' servizz pubbliku, filwaqt li jitqiesu r-rikavati rilevanti u profitt raġonevoli għall-eżerċitar ta' dawn l-obbligi (it-tielet kundizzjoni), u

— meta l-impriża li għandha teżerċita obbligi ta' servizz pubbliku ma tintgħażilx skont proċedura ta' akkwist pubbliku, il-livell ta' kumpens meħtieġ irid jiġi ddeterminat abbażi ta' analiżi tal-kostijiet li impriża tipika, immexxija tajjeb u adegwatament ipprovduta b'mezzi ta' trasport sabiex tkun tista' tissodisfa r-rekwiżiti tas-servizz pubbliku, tkun ġarrbet biex teżerċita dawn l-obbligi, filwaqt li jitqiesu r-rikavati rilevanti u profitt raġonevoli għall-eżerċitar ta' dawn l-obbligi (ir-raba' kundizzjoni).

(214) Fil-Komunikazzjoni tagħha li tirrigwarda l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat għall-kumpens mogħti għall-provvista ta' SIEĠ ([133]) (minn hawn 'il quddiem "il-Komunikazzjoni SIEĠ"), il-Kummissjoni pprovdiet gwida sabiex tiċċara r-rekwiżiti għall-kumpens ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali. Il-Komunikazzjoni tindirizza l-varji kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*, jiġifieri l-kunċett ta' servizz ta' interess ekonomiku ġenerali skont l-Artikolu 106 tat-TFUE, il-bżonn ta' att ta' inkarigu, l-obbligu li jiġu definiti l-parametri tal-kumpens, il-prinċipji dwar il-ħtieġa li jiġi evitat kumpens żejjed u l-prinċipji għall-għażla tal-fornitur tas-servizz.

(215) Billi l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark* huma kumulattivi, jekk xi waħda minn dawn il-kundizzjonijiet ma tiġix irrispettata, il-miżura tispiċċa biex tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tad-dritt tal-UE. Konsegwentament, u fid-dawl tal-miżuri taħt skrutinju, il-Kummissjoni tqis li huwa xieraq u adegwat li teżamina l-ewwel u r-raba' kundizzjoni *Altmark* għall-perjodi kollha li qed jiġu kkunsidrati.

8.1.3.1. Definizzjoni tas-servizz ta' interess ekonomiku ġenerali (l-ewwel kundizzjoni)

(a) Qafas għal analiżi

(216) L-ewwel kundizzjoni stabbilita mis-sentenza *Altmark* tirrigwarda d-definizzjoni ta' kompitu ta' SIEĠ. Dan ir-rekwiżit jikkoinċidi ma' dak tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE ([134]), li minnu jirriżulta li l-impriżi fdati bl-operat ta' SIEĠ huma impriżi inkarigati b'"kompitu partikolari" ([135]). B'mod ġenerali, l-inkarigu ta' "kompitu partikolari ta' servizz pubbliku" jimplika l-provvista ta' servizz li operatur, li kieku kellu jqis l-interessi kummerċjali tiegħu stess, ma jassumix jew ma jassumix bl-istess intensità jew taħt l-istess kundizzjonijiet ([136]). Bl-applikazzjoni ta' kriterju ta' interess ġenerali, l-Istati Membri jew l-Unjoni jistgħu jorbtu obbligi speċifiċi ma' dawn is-servizzi.

(217) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li ma jkunx xieraq li torbot obbligi speċifiċi ta' servizz pubbliku ma' attività li diġà tkun ipprovduta jew li tista' tkun ipprovduta b'mod sodisfaċenti u taħt kundizzjonijiet (il-prezz, il-karatteristiċi oġġettivi ta' kwalità, il-kontinwità u l-aċċess għas-servizz) konsistenti mal-interess pubbliku, hekk kif definit mill-Istat, mill-impriżi li jeżerċitaw l-attivitajiet tagħhom skont il-kundizzjonijiet normali tas-suq. F'dak li jikkonċerna l-kwistjoni ta' jekk servizz jistax jiġi pprovdut mis-suq, wieħed għandu jżomm f'moħħu li l-kompetenza tal-Kummissjoni fir-rigward tad-definizzjoni ta' SIEĠ hija limitata għall-verifika li l-Istat Membru kkonċernat ma jkunx għamel żball manifest fil-klassifikazzjoni ta' servizz bħala SIEĠ ([137]).

(218) Fejn jeżistu regoli tal-Unjoni speċifiċi, id-diskrezzjoni tal-Istati Membri hija marbuta ulterjorment minn dawn ir-regoli, bla preġudizzju għad-dmir tal-Kummissjoni li twettaq valutazzjoni biex tara jekk is-SIEĠ ġiex ikklassifikat b'mod korrett għall-finijiet tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat ([138]).

(219) B'mod ġenerali, il-Kummissjoni ma teskludix il-possibbiltà li tikklassifika l-ġestjoni globali ta' ajruport bħala SIEĠ. F'dan ir-rigward, il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni l-ġodda jindikaw li klassifikazzjoni bħal din hija possibbli f'każijiet li jkunu ġġustifikati sew ([139]), bħal meta reġjun, mingħajr l-ajruport, ikun iżolat mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li dan ikun jaffettwa l-iżvilupp soċjali u ekonomiku tiegħu. Tali valutazzjoni dwar l-eżistenza ta' obbligu reali ta' servizz pubbliku, għandha tqis kif xieraq modi oħrajn ta' trasport, bħal pereżempju, servizzi ferrovjarji ta' veloċità qawwija

([133]) Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat tal-Unjoni Ewropea għall-kumpens mogħti għall-fornitura ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4).
([134]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-289/03 *BUPA* vs *Il-Kummissjoni* [2008] Ġabra II-81, il-paragrafi 171 u 224.
([135]) Ara, b'mod partikolari, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża 127/73, *BRT* vs *SABAM* [1974] Ġabra 313.
([136]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punti 46 sa 47.
([137]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punt 47.
([138]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punt 46.
([139]) Ara l-punti 69 sa 73 tal-Linji Gwida l-ġodda.

jew konnessjonijiet marittimi operati mil-laneċ. F'każijiet bħal dawn, l-awtoritajiet pubbliċi jistgħu jimponu obbligu ta' servizz pubbliku fuq ajruport biex jiżguraw li l-ajruport jibqa' miftuħ għat-traffiku kummerċjali.

(220) Il-Kummissjoni tindika wkoll f'dan ir-rigward li, biex attività tiġi kkunsidrata bħala SIEĠ, l-objettiv ta' interess ġenerali mfittex mill-awtoritajiet pubbliċi għandu jkun imur lil hinn minn dak tal-iżvilupp ta' ċerti attivitajiet ekonomiċi jew oqsma ekonomiċi skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. Il-Qorti tal-Ġustizzja stabbilixxiet li s-SIEĠ huma servizzi li juru karatteristiċi speċjali meta mqabbla mal-interess ekonomiku ġenerali ta' attivitajiet ekonomiċi oħra ([140]) u li l-impriżi fdati b'kompiti tas-SIEĠ huma impriżi inkarigati b'"kompitu partikolari" ([141]). Bħala prinċipju ġenerali, il-Kummissjoni tqis li l-klassifikazzjoni tal-kompiti mwettqa minn korp ta' ġestjoni ta' ajruport bħala SIEĠ hija ġustifikabbli biss jekk ir-reġjun kollu jew parti mir-reġjun li jkun moqdi mill-ajruport, mingħajru, ikun iżolat mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li dan ikun jaffettwa l-iżvilupp soċjali u ekonomiku tiegħu.

(221) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li, filwaqt li l-kompiti ta' ġestjoni tal-ajruport li jinvolvu obbligi speċifiċi ta' servizz pubbliku, bħal dawk relatati mal-kontinwità tal-operat tal-ajruport jew mal-aċċessibbiltà għall-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala SIEĠ, l-iżvilupp tal-ajruport għal titjiriet kummerċjali, indipendentement mill-eżistenza ta' rotot koperti minn obbligu ta' servizz pubbliku, ma setax jiġi kklassifikat bħala servizz ta' interess ġenerali.

(222) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni qabel xejn tiġbed l-attenzjoni lejn il-fatt li l-ajruporti b'rotot regolari li huma l-eqreb għall-ajruport ta' Angoulême, huma aċċessibbli biss bil-karozza, b'aktar minn siegħa u nofs sewqan ([142]). It-tieni nett, minkejja li Angoulême jinsab f'post ċentrali fil-Punent ta' Franza kontinentali, hu mhuwiex konness man-netwerk tal-awtostradi jew mal-linji ferrovjarji ta' veloċità qawwija li jintużaw fil-Lvant tal-pajjiż. F'dan ir-rigward, ta' min wieħed jinnota li l-obbligi ta' servizz pubbliku ġew imposti għal parti mill-perjodu taħt rieżami, għar-rotta bejn l-ajruporti ta' Angoulême u ta' Lyon, f'konformità mal-leġiżlazzjoni tal-UE applikabbli ([143]). L-obbligi ta' servizz pubbliku kkonċernati partikolarment kellhom l-għan li jiggarantixxu biżżejjed servizzi ta' trasport regolari minn u lejn Angoulême ([144]).

(223) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tirrimarka li t-traffiku medju fl-ajruport ta' Angoulême matul il-perjodi taħt rieżami naqas u baqa' konsiderevolment baxx, b'inqas minn 200 000 passiġġier fis-sena ([145]), u li l-kont tal-operat tal-ajruport kien strutturalment f'defiċit, kif jirriżulta b'mod ċar mill-premessa 17 ta' hawn fuq.

(224) Minħabba dawn il-karatteristiċi inerenti tal-ajruport ta' Angoulême, wieħed jista' jassumi li entità ekonomika li tqis l-interessi kummerċjali tagħha stess ma tassumix il-ġestjoni ta' dan l-ajruport, jew tal-inqas, mhux taħt kundizzjonijiet kummerċjali normali.

(225) Għaldaqstant, minħabba l-lok ġeografiku ta' Angoulême fid-dawl tan-netwerk tat-trasport tiegħu, in-nuqqas ta' ajruport fil-qrib li jista' jikkostitwixxi alternattiva xierqa għall-passiġġieri, il-volumi ta' traffiku baxxi ħafna u t-telf li qed jagħmel l-ajruport, il-Kummissjoni tqis li Franza ma għamlitx żball manifest meta ddefinixxiet il-kompiti tal-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, li jirrigwardaw biss iż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, bħala SIEĠ. B'kuntrast ma' dan, l-iżvilupp kummerċjali ta' ajruport, billi jiġu introdotti rotot tal-ajru ġodda jew billi jiġu estiżi l-attivitajiet mhux ajrunawtiċi, fil-prinċipju, ma jissodisfax bħala tali l-kriterju ta' interess ġenerali li jiġġustifika l-klassifikazzjoni bħala SIEĠ. B'mod partikolari, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-kumpens mill-awtoritajiet pubbliċi tal-kostijiet netti li jiġġarrbu minħabba l-provvista ta' SIEĠ, ma għandux jaffettwa l-inċentiv ekonomiku għal korp ta' ġestjoni ta' ajruport biex jidħol f'relazzjonijiet kummerċjali ma' kumpaniji tal-ajru.

(226) Għaldaqstant, il-Kummissjoni trid tiddetermina, għal kull perjodu ta' ġestjoni inkwistjoni, liema attivitajiet tal-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni ta' SIEĠ u liema minnhom le.

([140]) Is-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi C-179/90 *Merci Convenzionali Porto di Genova* [1991] Ġabra I-5889, il-paragrafu 27, C-242/95 *GT-Link* [1997] Ġabra I-4449, il-paragrafu 53, u C-266/96 *Corsica Ferries* [1998] Ġabra I-3949, il-paragrafu 45.

([141]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża *BRT* vs *SABAM*, imsemmija hawn fuq.

([142]) Ara l-premessa 14 ta' din id-Deċiżjoni, it-Tabella 1.

([143]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2408/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar aċċess għat-trasportaturi tal-ajru tal-Komunità għal rotot tal-ajru intra-Komunitarji (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 8), li minn dak iż-żmien ġie ssostitwit bir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Settembru 2008 dwar regoli komuni għall-operat ta' servizzi tal-ajru fil-Komunità (ĠU L 293, 31.10.2008, p. 3).

([144]) L-Artikolu 4(1)(a) tar-Regolament Nru 2408/92, imsemmi hawn fuq.

([145]) Ara t-Tabella 2 hawn fuq.

(b) Il-kamp ta' applikazzjoni tas-SIEĠ

(227) Għall-perjodu 2002-2006, meta CCI-ajruport kienet l-operatur tal-ajruport, tfassal il-ftehim tal-2002 biex jiġi żgurat li l-kompiti ta' servizz pubbliku marbuta ma' restrizzjonijiet ta' ppjanar tal-użu tal-art madwar l-ajruport u mal-kontinwità tas-servizz pubbliku ([146]) jkunu jistgħu jitwettqu. Il-ftehim kellu l-għan ukoll li jippermetti l-iżvilupp tal-ajruport. Il-preambolu ta' dan il-ftehim jiddikjara f'dan ir-rigward li l-firmatarji "iddeċidew li jgħaqqdu l-isforzi tagħhom biex jiddefinixxu u jiffinanzjaw il-politika tal-iżvilupp, tal-ippjanar u tal-operat" għall-ajruport ta' Angoulême.

(228) Fid-dawl tal-argumenti stabbiliti fil-premessi 221 sa 226, il-Kummissjoni tqis li l-kompiti ta' ġestjoni deskritti fil-ftehim ta' konċessjoni u fl-ispeċifikazzjoni relatata, marbuta maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala kompiti ta' interess ġenerali u li d-definizzjoni ta' dawn il-kompiti bħala SIEĠ mhijiex imħassra b'xi żball manifest ta' valutazzjoni.

(229) B'kuntrast ma' dan, l-objettiv tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport permezz tal-introduzzjoni ta' rotot tal-ajru ġodda jew l-espansjoni ta' attivitajiet mhux ajronawtiċi, bħala tali, ma jissodisfax il-kriterju ta' interess ġenerali għad-definizzjoni bħala SIEĠ. Tali kwalifika ma tistax tiġi ġġustifikata mill-objettiv tal-iżvilupp reġjonali msemmi mill-awtoritajiet Franċiżi.

(230) Fil-fatt, madankollu, l-uniku kumpens li effettivament tħallas ma kienx jirriżulta mill-kostijiet involuti fil-ftuħ ta' rotot ġodda, il-konklużjoni ta' kuntratti ma' linji tal-ajru ġodda jew l-espansjoni tal-attivitajiet mhux ajrunawtiċi fl-ajruport ta' Angoulême, iżda kien jirrigwarda biss l-attivitajiet li jistgħu jiġu kklassifikati bħala SIEĠ.

(231) F'dak li jirrigwarda l-perjodu 2007-2011, meta SMAC u s-CCI-ajruport kienu l-operaturi konġunti tal-ajruport, minn banda jeħtieġ li jiġi rrimarkat li l-istatuti ta' SMAC tal-21 ta' Diċembru 2006 kienu jafdaw lil din tal-aħħar b'kompiti ta' manutenzjoni, tagħmir, żamma, ġestjoni u operat tal-ajruport ta' Angoulême. Mill-banda l-oħra, il-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni tat-22 ta' Jannar 2009 bejn SMAC u s-CCI ta' Angoulême jittrasferixxi r-responsabbiltà għal investimenti marbuta mal-operat tal-ajruport mis-CCI-ajruport għal għand SMAC. Skont it-termini tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni, il-kompiti l-oħra relatati mal-operat tal-ajruport ġew assenjati lis-CCI-ajruport.

(232) Barra minn hekk, skont l-istatuti ta' SMAC, l-għan tagħha huwa li "tiżgura l-iżvilupp ta' servizzi bl-ajru kummerċjali għat-trasport tal-passiġġieri jew tal-merkanzija, ta' titjiriet kummerċjali, turistiċi jew għad-divertiment, ta' attivitajiet ta' taħriġ kif ukoll tal-attivitajiet kollha relatati, b'appoġġ għal dan l-objettiv" fl-ajruporti ta' Angoulême u ta' Cognac.

(233) Kif stabbilit fil-premessa 225, il-kompiti ta' ġestjoni li huma marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala kompiti ta' interess ġenerali; dawn il-kompiti biss jistgħu jiġu kkwalifikati bħala SIEĠ mingħajr żball manifest.

(234) B'kuntrast ma' dan, u kif spjegat fil-premessa 225, l-iżvilupp ta' titjiriet kummerċjali ma jistax jiġi definit bħala SIEĠ, anki jekk l-objettiv tiegħu jkun li jippromwovi l-iżvilupp reġjonali. Madankollu, kienet biss ir-relazzjoni kummerċjali ma' Ryanair li wasslet għal kostijiet, imġarrba minn SMAC u mis-CCI-ajruport, li kienu speċifikament relatati mal-iżvilupp ta' servizzi ġodda ta' trasport. Billi SMAC u s-CCI-ajruport iridu jiġu kkunsidrati bħala involuti konġuntement fl-attività ekonomika tat-tmexxija tal-ajruport fil-konfront ta' Ryanair, il-kumpens minn SMAC għall-kostijiet addizzjonali mġarrba b'rabta mal-ftehimiet tal-2008, irid jiġi analizzat bħala parti mill-valutazzjoni ta' kwalunkwe element ta' għajnuna li jinsab f'dawn il-ftehimiet.

(235) Id-deċiżjoni li ħadet SMAC fit-23 ta' Ġunju 2001 kienet tipprevedi li l-pagamenti *extra*-kuntrattwali maħsuba għall-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport kellhom jitħallsu direttament minn SMAC lill-kumpaniji tal-ajru. Konsegwentament, il-miżuri finanzjarji li jikkorrispondu mal-iżvilupp ta' servizzi ġodda ta' trasport ma jistgħux jitqiesu bħala SIEĠ u se jiġu analizzati bħala parti mill-valutazzjoni tal-għajnuna mħallsa lil Ryanair ([147]).

([146]) Dawn l-obbligi jissemmew fl-Artikoli 20 u 21 tal-ispeċifikazzjoni għall-konċessjoni tal-2002.
([147]) Ara t-Taqsima 9 ta' din id-Deċiżjoni.

(236) Fl-aħħar nett, l-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi għall-perjodu ta' operazzjoni konġunta tal-ajruport min-naħa ta' SMAC u ta' SNC-Lavalin li beda fl-1 ta' Jannar 2012, mhux biss jirreferu għal kompiti relatati maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura iżda wkoll għall-kompitu ta' promozzjoni tal-ajruport u ta' żvilupp tal-attività tiegħu. Fil-fatt, skont l-Artikolu 9 tal-ispeċifikazzjoni u tal-ispeċifikazzjonijiet tekniċi, "l-operatur huwa mitlub li jfittex, fl-interessi tal-ekonomija lokali u tat-turiżmu lokali, il-possibbiltajiet kollha ta' żvilupp tal-attività tal-ajruport u tat-turiżmu". Huwa jippreċiża li l-operatur irid "għal dan l-għan, jippromwovi l-ajruport mal-utenti kurrenti u ma' dawk potenzjali, kif ukoll mal-entitajiet attivi fl-oqsma tal-avjazzjoni kummerċjali u tan-negozju, tat-turiżmu, tal-merkanzija bl-ajru, tat-taħriġ u tal-manutenzjoni ajrunawtika, jew ma' kwalunkwe entità li twettaq xi attivitajiet li jikkumplimentaw l-attività tal-ajruport jew li jkunu relatati magħha".

(237) F'dan ir-rigward, ir-rapport ta' SMAC lill-kumitat għall-offerti jindika li l-pjan tal-iżvilupp ippreżentat minn SNC-Lavalin bħala parti minn xenarju proattiv kien kruċjali għall-għażla tal-offerta tagħha. Barra minn hekk, mid-deċiżjoni dwar l-għoti u mir-remunerazzjoni stabbilita fl-offerta, jidher biċ-ċar li dak iż-żmien l-intenzjoni tal-operatur kienet li jistabbilixxi mill-ġdid rotta tat-trasport tal-passiġġieri mill-Gran Brittanja u l-Irlanda permezz ta' kumpanija tal-ajru li toffri titjiriet bi prezzijiet irħas. Skont l-iskeda ppjanata, gradwalment kellhom jinfetħu tliet rotot fuq perjodu ta' sitt snin, b'rata ta' rotta ġdida kull sentejn.

(238) Kif stabbilit fil-premessa 225, il-kompiti ta' ġestjoni li huma marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura, jistgħu jiġu kkunsidrati bħala kompiti ta' interess ġenerali, u l-kwalifika tagħhom bħala SIEĠ ma tikkostitwixxix żball manifest.

(239) B'kuntrast ma' dan, u kif spjegat fil-premessa 225, l-iżvilupp ta' titjiriet kummerċjali ma jistax jiġi definit bħala SIEĠ, anki jekk l-objettiv tiegħu jkun li jippromwovi l-iżvilupp reġjonali. Għalhekk, il-miżuri finanzjarji li jikkorrispondu għal dawn l-attivitajiet ma jistgħux jitqiesu bħala miżuri maħsuba għall-fini ta' finanzjament ta' SIEĠ.

(240) Madankollu, l-uniku kumpens effettivament mogħti lill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport wara Jannar 2012 ma kellu xejn x'jaqsam mal-kostijiet imġarrba minħabba l-iżvilupp ta' titjiriet kummerċjali. L-awtoritajiet Franċiżi ntrabtu li jinnotifikaw lill-Kummissjoni dwar kwalunkwe appoġġ mogħti fil-futur minn SMAC jew mill-entitajiet kostitwenti tagħha lill-kumpaniji tal-ajru sabiex topera fuq rotot li jitilqu mill-ajruport ta' Angoulême.

(c) L-eżistenza ta' inkarigu

(241) Għal dawk il-kompiti biss li jistgħu jiġu definiti b'mod ġustifikabbli bħala SIEĠ mill-awtoritajiet Franċiżi, il-Kummissjoni trid tistabbilixxi jekk il-korp jew korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, għal kull perjodu taħt rieżami, kienx jew kinux effettivament inkarigat(i) bit-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku permezz ta' att ta' inkarigu. F'dan ir-rigward, għandu jiġi mfakkar li l-kompitu ta' servizz pubbliku għandu jkun assenjat permezz ta' att jew serje ta' atti li, skont il-leġiżlazzjoni fl-Istati Membri, jistgħu jieħdu forma leġiżlattiva, regolatorja jew kuntrattwali. L-approċċ tal-Kummissjoni, ikkodifikat fil-Komunikazzjoni SIEĠ, huwa li tirrikjedi li l-att jew is-sensiela ta' atti jispeċifikaw mill-inqas ([148]):

— il-kontenut u t-terminu ta' żmien tal-obbligi ta' servizz pubbliku,

— l-impriża u, fejn applikabbli, it-territorju kkonċernat,

— in-natura ta' kwalunkwe drittijiet esklussivi jew speċjali mogħtija lill-impriża mill-awtorità inkwistjoni,

— il-parametri għall-kalkolu, il-kontroll u r-rieżami tal-kumpens, u

— l-arranġamenti biex jiġi evitat u jiġi rkuprat kwalunkwe kumpens eċċessiv.

(i) Il-perjodu 2002-2006

(242) Għall-perjodu 2002-2006, il-konċessjoni għall-kostruzzjoni, il-manutenzjoni u l-operat tal-ajruport ingħatat lis-CCI ta' Angoulême permezz ta' digriet ministerjali. It-termini li jirregolaw il-konċessjoni ġew stabbiliti fil-ftehim ta' konċessjoni li sar bejn il-Ministru responsabbli mill-avjazzjoni ċivili u s-CCI-ajruport, iffirmat għal perjodu ta' ħames snin. Barra minn hekk, xi whud mis-sussidji mħallsa mis-CCI u l-kontribuzzjonijiet imħallsa mill-muniċipalitajiet

([148]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq, il-punt 52.

lokali lis-CCI-ajruport ([149]) ingħataw abbażi tal-Ftehim tal-2002. Fl-aħħar nett, il-proċedura għall-adozzjoni tal-baġit għall-ajruport, stabbilita fiċ-Ċirkolari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1992 li jiffissa r-regoli baġitarji, kontabilistiċi u finanzjarji applikabbli għas-CCI ta' Angoulême, żgurat li l-ammonti inkwistjoni kienu jikkostitwixxu kumpens reali u b'hekk jiġi evitat il-kumpens żejjed. Barra minn hekk, jaqbel li jiġi nnutat li l-proċedura kienet tinkludi wkoll mekkaniżmi ta' kontroll biex jiġi żgurat li ma kien hemm l-ebda kumpens żejjed ([150]). Apparti dan, sal-31 ta' Diċembru 2006, il-kontijiet u l-baġits tal-ajruport kienu qed jiġu sottomessi wkoll lill-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili, li kellha tagħti opinjoni lill-awtorità inkarigata mis-superviżjoni tas-CCI ta' Angoulême qabel ma l-kontijiet u l-baġits setgħu jiġu approvati, billi l-Istat kien l-awtorità konċedenti għall-ajruport.

(243) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ġie fdat f'idejn is-CCI ta' Angoulême permezz ta' att ta' inkarigu li jissodisfa l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*.

(ii) Il-perjodu 2007-2011

(244) Għal dan il-perjodu, il-kompiti ta' servizz pubbliku kienu fdati f'idejn il-korpi ta' ġestjoni permezz ta' sensiela ta' atti. L-ewwel nett, l-istatuti ta' SMAC tal-21 ta' Diċembru 2006 jafdawlha l-kompiti ta' manutenzjoni, tagħmir, żamma, ġestjoni u operat tal-ajruport ta' Angoulême. Huma jipprevedu wkoll li l-kostijiet ta' SMAC jiġu awtomatikament imdaħħla fil-baġits tal-membri tagħha ([151]). It-tieni nett, il-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni konkluż fit-22 ta' Jannar 2009 bejn SMAC u s-CCI ta' Angoulême għal perjodu ta' tliet snin, jittrasferixxi r-responsabbiltà għall-investimenti marbuta mal-operat tal-ajruport mis-CCI-ajruport għal SMAC. Skont it-termini tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni, il-kompiti l-oħra relatati mal-operat tal-ajruport ġew assenjati lis-CCI-ajruport.

(245) Fl-aħħar nett, il-proċedura għall-adozzjoni tal-baġit għall-ajruport, stabbilita fiċ-Ċirkolari Nru 111 tat-30 ta' Marzu 1992 li jiffissa r-regoli baġitarji, kontabilistiċi u finanzjarji applikabbli għas-CCI ta' Angoulême, żgurat li l-ammonti inkwistjoni kienu jikkostitwixxu kumpens reali u b'hekk jiġi evitat il-kumpens żejjed. Fil-proċedura, ġew inkorporati wkoll xi mekkaniżmi ta' kontroll ([152]). Barra minn hekk, is-CCI, bħala konċessjonarja sal-31 ta' Diċembru 2008 u mbagħad bħala sottokuntrattur sal-31 ta' Diċembru 2011, bagħtet il-baġits inizjali, emendatorji jew implimentati tagħha (tal-qligħ u t-telf, tal-provvista u l-użu, tal-kapaċità ta' awtofinanzjament) lil SMAC għall-approvazzjoni minn din tal-aħħar fir-rwol tagħha bħala awtorità konċedenti, skont l-istatuti tagħha.

(246) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ġie fdat f'idejn SMAC u s-CCI ta' Angoulême permezz ta' att ta' inkarigu li jissodisfa l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*.

(iii) Il-perjodu li jibda mill-1 ta' Jannar 2012

(247) Il-ġestjoni u l-operat tal-ajruport ta' Angoulême ġew fdati lil SNC-Lavalin permezz tal-aċċettazzjoni tal-offerta fit-8 ta' Awwissu 2011 u tal-ispeċifikazzjoni u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi għal perjodu ta' sitt snin ([153]). Għalkemm kien hemm numru ta' obbligi li baqgħu taħt ir-responsabbiltà ta' SMAC ([154]), dawn l-atti stabbilixxew l-obbligi tal-partijiet fl-ambitu tal-kompitu tal-operat tal-ajruport.

(248) Ir-responsabbiltajiet li jaqgħu f'idejn SNC-Lavalin bħala parti mill-kompitu tal-operat tal-ajruport huma elenkati u deskritti fid-dettall fl-ispeċifikazzjonijiet u l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi. Skont l-Artikolu 8 tal-ispeċifikazzjoni, SNC-Lavalin hija fdata bil-kompiti li ġejjin: it-twettiq ta' kompiti tal-Istat, l-implimentazzjoni tas-servizz AFIS, it-twettiq tal-kompiti li jiżguraw l-użu sigur tal-ajruport, il-manutenzjoni tal-ajruport u tan-netwerks tiegħu u ż-żamma tal-kapaċità tal-ajruport li jakkomoda traffiku kummerċjali regolari. L-atti rilevanti jiddefinixxu wkoll il-metodu għall-kalkolu tar-remunerazzjoni li għandha titħallas lil SNC-Lavalin minn SMAC. Il-kumpens massimu mħallas minn SMAC jirriżulta mill-offerta ta' SNC-Lavalin. Fl-aħħar nett, f'dak li jikkonċerna l-kontrolli regolari sabiex jiġi evitat il-kumpens żejjed, id-dispożizzjonijiet tat-Titolu III tal-ispeċifikazzjoni tal-offerta jistabbilixxu l-arranġamenti għall-

([149]) Ara l-premessa 18 ta' din id-Deċiżjoni.

([150]) Il-proċedura hija kif ġej: Kull sena s-CCI ta' Angoulême tiddefinixxi l-linji gwida baġitarji u kull dipartiment ifassal il-baġit tiegħu skont dawn. Is-Servizz Ġenerali tal-Ajruport, kull sena fil-ħarifa, jippreżenta abbozz ta' baġit għas-snin n, n+1 u n+2. Il-membri eletti tal-Bureau tas-CCI ta' Angoulême jeżaminaw dawn l-abbozzi u jagħmlu l-bidliet kollha meħtieġa. Ladarba jiġi approvat mill-Bureau, il-baġit għall-ajruport, flimkien ma' dawk tad-dipartimenti l-oħra, jiġi ppreżentat f'laqgħa ġenerali lill-membri eletti tas-CCI ta' Angoulême, li mbagħad jivvutaw dwaru. L-implimentazzjoni tiegħu hija soġġetta għall-votazzjoni tagħhom favurih. Barra minn hekk, ir-rappurtar isir f'intervalli regolari sabiex jivverifika li l-baġit adottat ikun qed jiġi implimentat kif suppost. Matul is-sena n+1, il-baġit għas-sena n jitressaq quddiem l-Assemblea Ġenerali flimkien ma' kummenti dwar kwalunkwe diskrepanza li tinstab. L-Assemblea Ġenerali terġa' tivvota sabiex taċċetta l-baġits implimentati.

([151]) L-Artikolu 17 tal-istatuti ta' SMAC.

([152]) Ara n-nota f'qiegħ il-paġna 150.

([153]) Dokument tal-offerta minn SNC-Lavalin tad-19 ta' Lulju 2011, aċċettat minn SMAC fit-8 ta' Awwissu 2011 wara d-deċiżjoni tat-23 ta' Ġunju 2011.

([154]) Ara l-premessa 23 ta' din id-Deċiżjoni.

monitoraġġ min-naħa ta' SMAC biex jiġi żgurat li ma jkun hemm l-ebda kumpens żejjed fil-kontribuzzjoni minn SMAC meta mqabbla mal-kostijiet tal-kompiti ta' interess ekonomiku ġenerali fdati lil SNC-Lavalin.

(249) Għalhekk, jaqbel li jiġi kkunsidrat li l-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ġie fdat lil SNC-Lavalin permezz ta' att ta' inkarigu li jissodisfa l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*.

(250) B'hekk, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni li, għal kull perjodu tal-operat tal-ajruport ta' Angoulême li kien qed jiġi rieżaminat, kien hemm att ta' inkarigu li effettivament kien qed jinkariga lill-korp jew korpi ta' ġestjoni bl-obbligi ta' servizz pubbliku, li jikkonsistu fiż-żamma tal-operat tal-ajruport u tal-aċċessibilità tal-infrastruttura. Għalhekk, l-ewwel kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ġiet issodisfata fir-rigward tal-kompiti msemmija hawn fuq.

8.1.3.2. L-għażla tal-fornitur tas-servizz (ir-raba' kundizzjoni)

(251) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li huwa xieraq li tiġi eżaminata r-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* fir-rigward tal-perjodi kollha kkonċernati.

(252) F'konformità ma' din il-kundizzjoni, il-kumpens offrut irid ikun, jew ir-riżultat ta' proċedura tal-akkwist pubbliku li tippermetti li jintgħażel l-offerent li jkun kapaċi jipprovdi dawk is-servizzi bl-inqas kost għall-komunità (l-ewwel sottokriterju), jew inkella r-riżultat ta' eżerċizzju ta' valutazzjoni komparattiva ma' impriża tipika, immexxija tajjeb u adegwatament ipprovduta bil-mezzi neċessarji (it-tieni sottokriterju).

(a) Dwar l-ewwel sottokriterju

(i) Il-perjodi 2002-2006 u 2007-2011

(253) Għall-perjodu 2002-2006, il-konċessjoni għall-operat tal-ajruport ingħatat lis-CCI ta' Angoulême permezz tad-digriet ministerjali ([155]) tal-20 ta' Settembru 2002, ippubblikat f'Il-Ġurnal Uffiċjali tar-Repubblika Franċiża fil-5 ta' Ottubru 2002. Għall-perjodu 2007-2011, kienu l-ordni tal-Prefett tal-21 ta' Diċembru 2006 li waqqaf lil SMAC u l-ftehim għas-sottokuntrattar tal-2009 li inkarigaw lil SMAC bil-kompiti ta' manutenzjoni, tagħmir, żamma, ġestjoni u operat, direttament jew indirittement, tal-ajruport ta' Angoulême.

(254) Huwa evidenti li dawn l-atti amministrattivi unilaterali u kuntrattwali ma ġewx adottati b'riżultat ta' proċedura tal-akkwist pubbliku miftuħa, trasparenti u nondiskriminatorja li tippermetti li jitqabblu diversi offerti potenzjali u li tistabbilixxi l-kumpens b'tali mod li tiġi eskluża l-preżenza ta' għajnuna mill-Istat.

(255) Għaldaqstant, għall-perjodi msemmija hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li t-termini tal-proċedura li ntużat ma kinux tali li jiżguraw il-kompetizzjoni effikaċi għall-kompitu ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême. Għalhekk, il-proċedura għall-għażla tal-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême ma tissodisfax l-ewwel parti tar-raba' kriterju tas-sentenza *Altmark*, fis-sens li hi ma ppermettitx li jintgħażel l-offerent kapaċi jipprovdi s-servizzi inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità.

(ii) Il-perjodu li jibda mill-1 ta' Jannar 2012

(256) Il-ġestjoni u l-operat tal-ajruport kienu fdati lill-impriża SNC-Lavalin wara proċedura ta' akkwist pubbliku, f'konformità mal-Artikolu 21 tad-Direttiva 2004/18/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([156]). Barra minn hekk, qabel din il-proċedura, l-awtoritajiet Franċiżi ppubblikaw avviż ta' sejħa pubblika għall-offerti f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

(257) Madankollu, billi l-awtoritajiet Franċiżi ma kinux obbligati jużaw proċedura tal-akkwist pubbliku standard, huma kellhom marġni wiesa' ta' diskrezzjoni fl-għażla tal-kuntrattur ([157]). Proċedura li tagħti tali diskrezzjoni wiesgħa fuq l-awtorità aġġudikanti tista' tillimita l-parteċipazzjoni tal-operaturi interessati.

([155]) L-ordni li jagħti l-konċessjoni tal-ajruport ta' Angoulême-Brie-Champniers għall-Kamra tal-Kummerċ u l-Industrija ta' Angoulême (*Arrêté portant concession de l'aéroport d'Angoulême-Brie-Champniers à la Chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême*).

([156]) Id- Direttiva 2004/18/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-31 ta' Marzu 2004 fuq koordinazzjoni ta' proċeduri għall-għoti ta' kuntratti għal xogħlijiet pubbliċi, kuntratti għal provvisti pubbliċi u kuntratti għal servizzi pubbliċi (ĠU L 134, 30.4.2004, p. 114).

([157]) Il-kriterji tal-għoti kienu jinkludu l-kriterju segwenti: "l-aktar offerta ekonomikament vantaġġjuża vvalutata abbażi tal-kriterji elenkati fl-ispeċifikazzjoni, fl-istedina għall-preżentazzjoni tal-offerta jew għan-negozjat, jew fid-dokument deskrittiv".

(258) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-proċedura użata f'dan il-każ, fiha nnifisha, mhijiex suffiċjenti biex tiġi ssodisfata r-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ([158]).

(259) Għalhekk, il-Kummissjoni trid tivvaluta jekk il-proċedura ta' akkwist pubbliku użata f'dan il-każ ippermettitx li jintgħażel l-offerent kapaċi jipprovdi s-servizzi inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità.

(260) Il-karatteristiċi kuntrattwali ewlenin huma: (i) terminu ta' sitt snin, (ii) impenn kuntrattwali mill-fornitur tas-servizz fir-rigward tal-livell massimu tal-kontribuzzjoni minn SMAC għall-ibbilanċjar tal-kontijiet tal-ajruport, (iii) remunerazzjoni b'rata fissa għas-servizz ipprovdut u (iv) klawsola ta' inċentiv għall-prestazzjoni. L-offerenti potenzjali ġew mistiedna jippreżentaw offerta bażi (mingħajr traffiku kummerċjali) u offerta għal xenarju proattiv (bi traffiku kummerċjali). Ir-rapport dwar l-akkwist imressaq quddiem il-kumitat għall-offerti jindika li ġew sottomessi żewġ offerti li kienu qed jikkompetu bejniethom. Minbarra SNC-Lavalin, il-kumpanija APCO ([159]) ppreżentat ukoll xenarju bażi u xenarju proattiv. Għal valur tekniku ekwivalenti għal dak tal-offerta ta' SNC-Lavalin għax-xenarju proattiv, li kien dak li ntgħażel, il-prezzijiet proposti miż-żewġ kompetituri għall-perjodu kollu kienu s-segwenti:

(eluf ta' EUR)

	Kontribuzzjoni ta' bbilanċjar	Remunerazzjoni	Spiża totali ta' SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Barra minn hekk, ir-rapport ta' SMAC dwar l-akkwist lill-kumitat għall-offerti juri li kull wieħed miż-żewġ offerenti ppreżentaw xenarju bażi u xenarju proattiv ([160]). Dan tal-aħħar, li kien ix-xenarju li ntgħażel mill-awtorità ta' delega, jikkorrispondi għall-pjan strateġiku għall-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport ta' Angoulême. Ir-rapport ippreżentat lill-kumitat għall-offerti jindika li r-renumerazzjoni ta' SNC-Lavalin, il-kumpanija li rebħet l-offerta, hija l-istess għaż-żewġ xenarji. Madankollu, il-livell massimu għall-kontribuzzjoni ta' bbilanċjar sostnut minn SMAC kif propost mill-kumpanija fl-offerta tagħha, juri varjazzjoni fil-livell massimu ggarantit tal-kontribuzzjoni ta' bbilanċjar. Jekk kif jindika r-rapport, l-ammont annwali medju addizzjonali huwa ta' EUR 30 000 fil-qafas tax-xenarju proattiv, dan l-ammont addizzjonali ma jitqassamx b'mod ugwali tul il-perjodu tal-eżekuzzjoni tal-kuntratt. Id-differenza bejn ix-xenarju bażi u x-xenarju proattiv hija kif ġej (eluf ta' EUR):

(eluf ta' EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Xenarju bażi	405	364	374	357	350	342
Xenarju proattiv	465	425	448	384	341	296
Differenza	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	-9	-46

(262) B'hekk il-Kummissjoni tqis li l-awtorità ta' delega ma għażlitx l-offerta kapaċi li tipprovdi s-servizz inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità. Ix-xenarju bażi offrut minn SNC-Lavalin kien iktar vantaġġjuż mix-xenarju bażi propost minn APCO, u kien tali li jiżgura l-aċċessibbiltà u ż-żamma tal-kundizzjonijiet operattivi fl-ajruport ta' Angoulême. Min-naħa l-oħra, ix-xenarju proattiv tfassal biex jiżgura l-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport. Dan it-tieni servizz ma kienx essenzjali sabiex jiġi żgurat l-ewwel wieħed u allura, fi kwalunkwe każ, ma setax jiġi kkunsidrat bħala servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. Għalhekk, l-għażla tal-fornitur ta' servizz ma kinitx ibbażata fuq l-aktar offerta ekonomikament vantaġġjuża kapaċi tiżgura l-provvista ta' servizz pubbliku bl-inqas kost possibbli għall-komunità.

([158]) Ara l-punt 66 tal-Komunikazzjoni SIEĠ imsemmija hawn fuq.

([159]) Imwaqqfa f'Jannar 2011, APCO hija sussidjarja li tappartjeni kompletament għas-CCI ta' Limoges u ta' Haute-Vienne. L-għan tagħha huwa l-konsulenza dwar il-ġestjoni tal-ajruporti, it-taħriġ lill-persunal tal-ajruporti, il-ġestjoni u l-iżvilupp tal-ajruporti, il-ground handling u s-sigurtà fl-ajruport.

([160]) Ara l-premessa 20 ta' din id-Deċiżjoni.

(263) Fir-rigward tal-pagamenti *extra*-kuntrattwali għall-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport, li skont il-Kummissjoni ma jaqgħux b'mod leġittimu fil-kamp ta' applikazzjoni tas-SIEĠ ([161]), id-dubji li esprimiet il-Kummissjoni fid-deċiżjoni ta' ftuħ ġew fix-xejn. Id-deċiżjoni ta' SMAC tat-23 ta' Ġunju 2001 tipprevedi li dawn il-miżuri għandhom jitħallsu direttament minn SMAC lill-kumpaniji tal-ajru. Għalhekk, dawn se jiġu vvalutati fid-dawl tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat bħala parti mill-valutazzjoni tal-miżuri mogħtija lil Ryanair/AMS ([162]).

(264) Fid-dawl ta' dan kollu, il-Kummissjoni tqis li t-termini tal-proċedura li ntużat biex SNC-Lavalin ingħatat il-kuntratt, ma kinux tali li jippermettu li jintgħażel l-offerent kapaċi jipprovdi s-servizzi inkwistjoni bl-inqas kost għall-komunità, u għalhekk li l-ewwel sottokriterju tar-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ma ġiex issodisfat.

(b) Dwar it-tieni sottokriterju

(265) Għall-perjodi 2002-2006 u 2007-2011, l-awtoritajiet Franċiżi kellhom juru li l-kumpens kien ġie stabbilit b'referenza għal impriża medja, immexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat bir-riżorsi kollha meħtieġa.

(266) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tinnota li Franza ma pprovdietx informazzjoni ta' dan it-tip. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens ma kienx iddeterminat b'referenza għal xi bażi ta' kostijiet stabbilita minn qabel jew bi tqabbil mal-istruttura tal-imposti ta' korpi ta' ġestjoni ta' ajruporti oħra komparabbli. Għalhekk, għall-perjodi rilevanti, il-Kummissjoni ma għandhiex id-dejta komparattiva meħtieġa biex tivvaluta jekk il-kriterju ġiex issodisfat fir-rigward tal-għażla tal-fornitur ta' servizz.

(267) B'hekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li r-raba' kundizzjoni stabbilita fis-sentenza *Altmark* ma ġietx issodisfata għall-perjodi 2002-2006 u 2007-2011.

(268) L-istess japplika għall-perjodu li jibda mill-1 ta' Lulju 2012, peress li l-Kummissjoni ma għandhiex id-dejta komparattiva meħtieġa biex tivvaluta jekk il-kriterju ġiex issodisfat fir-rigward tal-għażla tal-fornitur ta' servizz. Għaldaqstant għandu jiġi kkonstatat li r-raba' kriterju tas-sentenza *Altmark* ma ġiex issodisfat għal dan il-perjodu lanqas.

(269) Peress li r-raba' kriterju tas-sentenza *Altmark* ma ġiex issodisfat, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-miżuri inkwistjoni effettivament taw vantaġġ lill-operaturi suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême, illi li kieku ma kinux jirċievu f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

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

(270) Meta l-għajnuna finanzjarja minn Stat Membru ssaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħra li jkunu qed jikkompetu magħha fil-kummerċ intra-Komunitarju, dawn tal-aħħar għandhom jitqiesu bħala affettwati minn dik l-għajnuna. Skont il-ġurisprudenza stabbilita tal-Qorti tal-Ġustizzja ([163]), sabiex miżura toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni, huwa biżżejjed li d-destinatarju tal-għajnuna jikkompeti ma' impriżi oħrajn fi swieq miftuħa għall-kompetizzjoni.

(271) B'mod aktar ġenerali, hekk kif Ryanair ikkonfermat fil-kummenti tagħha, il-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti fl-UE jikkompetu bejniethom sabiex jiġbdu lejhom il-kumpaniji tal-ajru. Il-kumpaniji tal-ajru jiddeċiedu liema rotot għandhom joperaw u l-frekwenza korrispondenti abbażi ta' għadd ta' kriterji. Dawn il-kriterji mhux biss jinkludu l-klijenti potenzjali li jistgħu jistennew fuq ir-rotot ikkonċernati iżda wkoll il-karatteristiċi tal-ajruporti fuq kull naħa tar-rotta.

(272) Il-kumpaniji tal-ajru jieħdu inkunsiderazzjoni kriterji bħalma huma t-tip ta' servizzi tal-ajruporti pprovduti, il-popolazzjoni jew l-attività ekonomika madwar l-ajruport, il-konġestjoni, jekk hemmx aċċess mill-art, u l-livell tal-imposti u l-kundizzjonijiet kummerċjali kumplessivi għall-użu tal-infrastruttura u s-servizzi tal-ajruport. Il-livell tal-imposti hu fattur ewlieni, minħabba li l-finanzjament pubbliku mogħti lil ajruport jista' jintuża biex l-imposti tal-ajruporti jinżammu artifiċjalment baxxi b'tali mod li jiġbdu lejhom il-kumpaniji tal-ajru, u b'hekk jistgħu joħolqu distorsjoni sinifikanti fi-kompetizzjoni ([164]).

([161]) Ara l-premessa 225 ta' din id-Deċiżjoni.
([162]) Ara t-Taqsima 9 ta' din id-Deċiżjoni.
([163]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* vs *il-Kummissjoni* [1998] Ġabra II-717.
([164]) Ara l-punt 43 tal-linji gwida l-ġodda.

(273) Għalhekk, il-kumpaniji tal-ajru jallokaw ir-riżorsi tagħhom, speċjalment f'termini ta' inġenji tal-ajru u ekwipaġġ, għad-diversi rotot filwaqt li jikkunsidraw b'mod partikolari s-servizzi offruti mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport u l-prezzijiet li jżommu dawn tal-aħħar għas-servizzi tagħhom.

(274) Minħabba li s-suq għas-servizzi tal-ajruport huwa suq miftuħ għall-kompetizzjoni fi ħdan l-UE, il-vantaġġi mogħtija lill-operaturi suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême aktarx għalhekk li jaffettwaw il-kummerċ bejn l-Istati Membri billi jżidu b'mod artifiċjali l-firxa tas-servizzi tal-ajruport ipprovduti lil Angoulême, b'paragun mal-kundizzjonijiet normali tas-suq. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li l-miżuri inkwistjoni aktarx li joħoloqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u jaffettwaw il-kummerċ fi ħdan l-UE.

8.1.5. *Konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna*

(275) Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet kollha msemmija iktar 'il fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi kif ġej:

— Minħabba l-karatteristiċi speċifiċi tal-ajruport ta' Angoulême, Franza ma għamlet l-ebda żball manifest ta' valutazzjoni meta kkwalifikat il-kompiti ta' ġestjoni marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u mal-iżgurar tal-aċċessibilità tal-infrastruttura tiegħu bħala SIEĠ għall-perjodi kollha taħt rieżami f'din id-Deċiżjoni,

— B'kuntrast ma' dan, l-iżvilupp ekonomiku tal-ajruport għal skopijiet kummerċjali ma jistax jiġi definit bħala SIEĠ, hu x'inhu l-perjodu kkonċernat,

— Il-kumpens pubbliku mogħti biex jiffinanzja l-kompiti ta' servizz pubbliku li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tas-SIEĠ ma jissodisfax ir-raba' kundizzjoni tas-sentenza *Altmark*, hu x'inhu l-perjodu analizzat fil-qafas ta' din id-Deċiżjoni. Għalhekk, dawn il-miżuri jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.2. **Kompatibbiltà mas-suq intern tal-miżuri li jiffavorixxu lill-operaturi tal-ajruport**

(276) Permezz ta' rimarka preliminari, għandu jiġi mfakkar li trid tiġi vvalutata biss il-kompatibilità mas-suq intern tal-kumpens pubbliku li bbenefikaw minnu l-korpi ta' ġestjoni suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême għat-twettiq tal-kompiti tas-SIEĠ. Kif intqal fil-premessa 225, l-attivitajiet marbuta mal-iżvilupp tal-attività kummerċjali tal-ajruport, inkluż għall-finijiet tal-promozzjoni tal-iżvilupp reġjonali, ma jistgħux jiġu definiti bħala SIEĠ. F'dan il-każ, dawn l-attivitajiet ma wasslux għall-ħlas ta' kumpens lill-korpi ta' ġestjoni suċċessivi tal-ajruport ta' Angoulême matul il-perjodi koperti minn din id-Deċiżjoni.

8.2.1. *Kumpatibbiltà tal-għajnuna mogħtija lill-operaturi tal-ajruport*

(277) Fil-fehma tal-Kummissjoni, id-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 tapplika għall-għajnuna mogħtija matul il-perjodi kollha koperti minn din id-Deċiżjoni. Skont l-Artikolu 10(b) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, "kwalunkwe għajnuna li ġiet adottata qabel il-[31 ta' Jannar 2012] li la kienet kompatibbli mas-suq intern u lanqas eżenti mir-rekwiżit ta' notifika, f'konformità mad-Deċiżjoni 2005/842/KE, iżda li tissodisfa l-kundizzjonijiet stipulati f'din id-Deċiżjoni, tkun kompatibbli mas-suq intern u eżentata mir-rekwiżit ta' notifika minn qabel".

(278) Madankollu, l-Artikolu 4(f) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, li jipprevedi li l-att ta' inkarigu għandu jagħmel referenza espliċita għal dik id-Deċiżjoni, ma jistax jiġi applikat f'dan il-każ. Peress li l-għajnuna inkwistjoni ngħatat qabel id-dħul fis-seħħ tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, huwa impossibbli li jintalab li l-atti ta' inkarigu kkonċernati jirreferu għal dik id-Deċiżjoni, minħajr ma jirrendu l-Artikolu 10(b) bla ebda effett siewi. Barra minn hekk, fl-interessi tal-effiċjenza proċedurali, il-Kummissjoni tqis li hija tista' teżamina l-applikazzjoni tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 għall-għajnuna mogħtija qabel il-31 ta' Jannar 2012, minħajr ma l-ewwel tivverifika jekk din l-għajnuna kinitx inkompatibbli mad-Deċiżjoni 2005/842/KE. L-iskop tal-Artikolu 10(b) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 huwa li jestendi l-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni b'tali mod li tkopri l-għajnuna inkompatibbli mogħtija qabel id-dħul fis-seħħ tagħha, minħajr ma teskludi l-għajnuna li setgħet tqieset bħala kompatibbli skont id-Deċiżjoni 2005/842/KE.

8.2.1.1. Kundizzjoni marbuta mal-kamp ta' applikazzjoni

(279) Skont id-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, il-kumpens għall-provvista ta' servizzi pubbliċi mogħtija lill-impriżi fdati b'SIEĠ, jista' jitqies bħala kompatibbli mas-suq intern jekk jingħata lil xi ajruport bi traffiku annwali medju ta' mhux aktar minn 200 000 passiġġier matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik is-sena li matulha jkun ġie assenjat is-servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. It-traffiku annwali tal-ajruport ta' Angoulême, fl-ebda punt bejn is-sena 2000 u l-2012 ma kien jaqbeż il-200 000 passiġġier.

(280) Għalhekk, il-miżuri inkwistjoni jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 u jridu jiġu vvalutati fid-dawl tal-kundizzjonijiet stabbiliti hemmhekk.

8.2.1.2. Kundizzjoni marbuta mal-inkarigu (l-Artikolu 4 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011)

(281) Mill-valutazzjoni tal-Kummissjoni tal-konformità mal-ewwel u t-tieni kriterju stabbiliti mis-sentenza *Altmark* jirriżulta li l-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême ġew fdati bil-ġestjoni ta' SIEĠ ġenwin u li l-kundizzjonijiet li jirrigwardaw l-eżistenza ta' att ta' inkarigu kienu ġew issodisfati. Huma biss il-kompiti ta' ġestjoni tal-ajruport marbuta esklussivament maż-żamma tal-operat tal-ajruport u l-aċċessibilità tal-infrastruttura li jistgħu jiġu definiti bħala SIEĠ.

8.2.1.3. Kundizzjoni marbuta mal-kumpens (l-Artikoli 5 u 6 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011)

(a) Il-perjodi 2002-2006 u 2007-2011

(282) Skont l-Artikolu 5(1) tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011, l-ammont tal-kumpens ma jistax jaqbeż dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kost nett imġarrab minħabba l-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, inkluż profitt raġonevoli. F'dan il-każ, il-limitazzjoni tal-kumpens għall-kostijiet meħtieġa għall-eżerċitar tas-servizz pubbliku, hija żgurata permezz tal-proċedura li tiddefinixxi l-baġit allokat għall-ajruport. Il-punt 2.6 taċ-Ċirkolari li jiddeskrivi din il-proċedura jirrikjedi li s-CCI ta' Angoulême, għall-finijiet tat-tħejjija tal-baġit, tiddetermina: (i) l-istat tat-tranżazzjonijiet tal-operat; (ii) l-istat tal-kapaċità ta' awtofinanzjament; u (iii) l-istat tat-tranżazzjonijiet ta' kapital. Barra minn hekk, mal-baġit propost għall-approvazzjoni jridu jiġu annessi għadd ta' dokumenti (skeda tas-servizzi pprovduti u tal-kontribuzzjonijiet interdipartimentali, skeda tal-impjegati u kont tas-salarji, eċċ.). Is-sensiela ta' kontrolli mwettqa qabel it-tħejjija tal-baġit hija tali li tiżgura minn qabel li l-baġit ikun limitat għal dak li jkun meħtieġ u ġġustifikat abbażi tal-kompiti tas-CCI ta' Angoulême. L-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Franċiżi turi li l-għajnuna mogħtija kellha biss l-għan li tkopri d-defiċit operattiv assoċjat mal-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême. Barra minn hekk, l-arranġamenti stabbiliti mill-istatuti ta' SMAC għall-monitoraġġ tal-baġit implimentat *ex post* kienu tali li jipprevjenu kwalunkwe kumpens żejjed. B'riżultat ta' dan, l-ammont ta' kumpens ma qabiżx dak li kien meqjus bħala neċessarju biex jiġu koperti l-kostijiet involuti fl-eżerċitar tal-obbligi ta' servizz pubbliku.

(283) Barra minn hekk, l-eżistenza ta' kontijiet distinti kienet tfisser li, minn perspettiva ta' kontabbiltà, l-attività ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême setgħet tinżamm separata. Il-kontijiet tas-CCI-ajruport kienu jinkludu entrata separata għall-attivitajiet tal-ajruport. Dan kien biżżejjed biex jiġi garantit li ma jkun hemm l-ebda inkroċjar ta' sussidji għall-benefiċċju ta' attivitajiet oħrajn. Il-kontijiet u l-baġits tal-ajruport kienu qed jiġu sottomessi wkoll lill-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili, li kellha tagħti opinjoni lill-awtorità inkarigata mis-superviżjoni tas-CCI ta' Angoulême qabel ma l-kontijiet u l-baġits setgħu jiġu approvati, billi l-Istat kien l-awtorità konċedenti għall-ajruport. Għalhekk, il-kumpens kien effettivament użat biex tiġi żgurata l-provvista tas-servizz ikkonċernat u l-awtoritajiet pubbliċi implimentaw proċedura maħsuba biex tiżgura li ma jsir l-ebda kumpens żejjed. Madankollu, il-Kummissjoni tippreċiża li din il-valutazzjoni ma tapplikax għall-kostijiet imġarrba b'rabta mal-attività ta' Ryanair, li kienet tagħmel parti mill-kompitu ta' żvilupp kummerċjali ([165]).

(284) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tfakkar li l-informazzjoni ppreżentata mill-awtoritajiet Franċiżi turi li l-għajnuna inkwistjoni kellha biss l-għan li tkopri d-defiċit operattiv tal-ajruport matul il-perjodu rilevanti u li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ma għamel l-ebda profitt minnha.

(b) Il-perjodu li jibda mill-1 ta' Jannar 2012

(285) L-istedina għall-offerti kienet ippreċiżat b'mod ċar li l-offerent għandu jiffissa r-remunerazzjoni għall-provvista ta' servizzi għal operazzjoni mhux kummerċjali (xenarju bażi) u għal operazzjoni kummerċjali (xenarju proattiv). L-offerent kellu jiffissa wkoll il-garanzija massima mitluba minn SMAC biex jiġi bbilanċjat il-kont tal-operat fiż-żewġ xenarji. SMAC inkludiet ukoll fis-sejħa għall-preżentazzjoni tal-offerti, klawsola ta' inċentiv għall-prestazzjoni (50 %/50 %) f'każ li l-kontribuzzjoni ta' SMAC kienet aktar baxxa mil-limitu massimu stabbilit fl-offerta; din il-klawsola hija inkluża fl-ispeċifikazzjoni. Barra minn hekk, kif indikat fil-premessa 262 hawn fuq, ix-xenarju bażi offrut minn SNC-Lavalin, li kien iktar vantaġġjuż mix-xenarju bażi propost minn APCO, kien tali li jiżgura l-aċċessibbiltà u ż-żamma tal-kundizzjonijiet operattivi fl-ajruport ta' Angoulême.

(286) Barra minn hekk, il-kumpens jiġi kkalkulat primarjament abbażi tad-defiċit effettivament imġarrab f'kont separat għall-ajruport ([166]). L-operatur huwa obbligat li jiċċertifika dan il-kont separat minn awditur kif ukoll li jippreżenta l-kontijiet annwali tiegħu lil SMAC.

([165]) Ara l-premessa 225 ta' din id-Deċiżjoni.
([166]) L-Artikolu 14-1 tal-ispeċifikazzjoni u tal-ispeċifikazzjonijiet tekniċi.

(287) Huwa wkoll stabbilit li l-kontribuzzjoni pubblika ta' bbilanċjar li tibbenefika minnha SNC-Lavalin, trid tiġi mnaqqsa jekk l-ammont meħtieġ biex jiġu bbilanċjati l-kontijiet tal-ajruport jirriżulta li jkun inqas mil-livell massimu stabbilit fl-offerta aċċettata. Dan l-arranġament ta' rkupru jnaqqas ir-riskju ta' kumpens żejjed *ex post*.

(288) Fir-rigward tal-kontrolli regolari sabiex jiġi evitat il-kumpens żejjed, id-dispożizzjonijiet tat-Titolu III tal-ispeċifikazzjoni tal-offerta jistabbilixxu l-arranġamenti għall-monitoraġġ minn SMAC biex jiżguraw li ma jkun hemm l-ebda kumpens żejjed involut fil-kontribuzzjoni minn SMAC meta mqabbla mal-kostijiet tal-eżerċitar tal-kompiti ta' interess ekonomiku ġenerali fdati lil SNC-Lavalin.

(289) Fir-rigward tal-ammont ta' kumpens, il-Kummissjoni madankollu tindika li l-bilanċ kuntrattwali tal-kuntratt konkluż bejn SMAC u SNC-Lavalin huwa bbażat, mhux fuq id-determinazzjoni preliminari ta' profitt raġonevoli, iżda fuq remunerazzjoni b'rata fissa. Il-Kummissjoni tieħu nota wkoll tat-traffiku limitat ħafna tal-ajruport sal-lum il-ġurnata, tal-mekkaniżmi eżistenti biex jiġi kkalkulat u mmonitorjat il-kumpens, tal-inklużjoni tal-klawsola ta' inċentiv għall-prestazzjoni msemmija hawn fuq u tal-fatt li, mil-lat finanzjarju, l-offerta ta' SNC-Lavalin kienet l-iktar waħda baxxa. Fid-dawl ta' dawn il-fatturi, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens mogħti fil-qafas tal-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin jista' jiġi ddikjarat bħala kompatibbli mas-suq intern, bil-kundizzjoni li l-awtoritajiet Franċiżi jaċċertaw ruħhom li l-ammont totali ta' kumpens imħallas lil SNC-Lavalin tul id-durata tal-kuntratt ma jaqbiżx dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kostijiet netti mġarrba fl-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, li jeskludu l-kostijiet tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport iżda li jinkludu rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit.

(290) F'dan ir-rigward, huwa meħtieġ li, fi żmien erba' xhur minn meta jiskadi l-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin, l-awtoritajiet Franċiżi jippreżentaw rapport lill-Kummissjoni li juri li l-ammont ta' kumpens mogħti lil SNC-Lavalin, inkluża rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit, kien konformi mal-Artikolu 5 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 matul id-durata kollha tal-kuntratt.

8.2.2. *Konklużjoni dwar il-kompatibbiltà tal-għajnuna bejn l-2002 u l-2017*

(291) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-għajnuna li diġà ngħatat għall-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême sa mill-2002, irrispettivament minn min kien il-korp ta' ġestjoni inkarigat, hija kompatibbli mas-suq intern, skont l-Artikolu 106(2) tat-TFUE u d-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 ([167]).

(292) Madankollu, f'dak li jirrigwarda lil SNC-Lavalin, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens mogħti fil-qafas tal-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin, jista' jiġi ddikjarat bħala kompatibbli mas-suq intern, bil-kundizzjoni li l-awtoritajiet Franċiżi juru lill-Kummissjoni li l-ammont totali tal-kumpens imħallas lil SNC-Lavalin matul id-durata kollha tal-kuntratt ma jaqbiżx dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kostijiet netti mġarrba fl-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, li jeskludu l-kostijiet tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport iżda li jinkludu rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit.

(293) F'dan ir-rigward, huwa meħtieġ li, fi żmien erba' xhur minn meta jiskadi l-kuntratt bejn SMAC u SNC-Lavalin, l-awtoritajiet Franċiżi jippreżentaw rapport lill-Kummissjoni li juri li l-ammont ta' kumpens mogħti lil SNC-Lavalin, inkluża rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit, kien konformi mal-Artikolu 5 tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2011 matul id-durata kollha tal-kuntratt.

9. VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI TA' GĦAJNUNA LI JIFFAVORIXXU LIL RYANAIR U AMS

9.1. L-eżistenza ta' għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE

(294) Għalkemm il-ftehimiet tal-2008 ġew formalment konklużi bejn SMAC u Ryanair/AMS, il-Kummissjoni tqis li, sabiex tivvaluta l-miżuri ta' għajnuna mogħtija lil Ryanair u AMS, l-imġiba ta' SMAC u tas-CCI-ajruport għandha tiġi evalwata b'mod konġunt. Fil-fatt, kif intwera diġà fil-premessa 178), il-Kummissjoni tqis li SMAC u s-CCI-ajruport kienu l-operaturi konġunti tal-ajruport ta' Angoulême, bejn l-2007 u l-2011.

([167]) Il-Kummissjoni tqis li jkun opportun li jiġi mfakkar li l-miżuri ta' għajnuna li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005 ikunu wkoll kompatibbli mas-suq intern skont dik id-Deċiżjoni u għall-istess raġunijiet. Għall-finijiet tal-valutazzjoni f'dan il-każ, il-kundizzjonijiet għall-kompatibbiltà skont id-Deċiżjoni dwar is-SIEĠ tal-2005 sostanzjalment mhumiex differenti minn dawk tad-Deċiżjoni tal-2011.

9.1.1. *Il-kunċetti ta' impriża u ta' attività ekonomika*

(295) Sabiex jiġi ddeterminat jekk il-miżuri tal-ftehimiet tal-2008 jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat, huwa meħtieġ li jiġi ddeterminat jekk il-benefiċjarji, Ryanair u AMS, humiex impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Ma jistax jiġi kkontestat li dawn iż-żewġ kumpaniji huma entitajiet involuti fil-provvista ta' servizzi ta' trasport bl-ajru u ta' reklamar. Bħala tali, huma jwettqu attivitajiet ekonomiċi.

9.1.2. *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà għall-Istat*

9.1.2.1. Il-preżenza ta' riżorsi tal-Istat

(296) Il-ftehimiet tal-2008 ġew konklużi direttament minn SMAC. Fid-dawl tal-elementi stabbiliti hawn fuq fil-premessi 203 sa 205 ta' din id-Deċiżjoni, il-Kummissjoni tqis li r-riżorsi ta' SMAC jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat.

9.1.2.2. L-imputabbiltà tal-miżuri għall-Istat

(297) Id-deċiżjoni ta' SMAC li awtorizzat l-iffirmar tal-ftehimiet tal-2008 ġiet approvata b'mod unanimu mill-entitajiet pubbliċi li huma membri ta' SMAC, magħmula hija stess, direttament jew indirettament, minn awtoritajiet lokali u minn kmamar tal-kummerċ u l-industrija. Il-Kummissjoni tqis li mill-karatteristiċi ta' dawn l-entitajiet jirriżulta li d-deċiżjonijiet ta' SMAC dwar l-attivitajiet tal-ajruport huma imputabbli għall-Istat ([168]).

(298) Konsegwentament, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-konklużjoni tal-ftehimiet timplika l-użu ta' riżorsi tal-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, u li d-deċiżjonijiet biex dawn jiġu konklużi huma imputabbli għall-Istat.

9.1.3. *Vantaġġ selettiv*

(299) Sabiex jiġi determinat jekk miżura tal-Istat tikkostitwixxix għajnuna, jeħtieġ li jiġi stabbilit jekk l-impriża destinatarja tkunx irċeviet vantaġġ ekonomiku selettiv, illi li kieku ma kinitx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq ([169]).

(300) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni qabel xejn tinnota li l-miżuri inkwistjoni huma selettivi, fis-sens li jirrigwardaw esklussivament lil Ryanair. Il-ftehimiet tal-2008 ġew konklużi qabel ma ġew ippubblikati d-deċiżjonijiet tariffarji pubbliċi applikabbli mill-1 ta' Marzu 2009, li jsemmu miżura simili lill-kumpaniji kollha li jixtiequ joperaw fl-ajruport ta' Angoulême. Barra minn hekk, is-sentenza tal-London Court of International Arbitration (LCIA) tat-18 ta' Ġunju 2012 dwar it-twaqqif tal-ftehimiet tal-2008 min-naħa ta' Ryanair, turi li seħħew negozjati bilaterali bejn ir-rappreżentanti ta' Ryanair u tas-CCI ta' Angoulême dwar il-kondizzjonijiet għall-attivitajiet ta' Ryanair fl-ajruport ta' Angoulême. In-negozjati seħħew f'Settembru 2009, meta r-rappreżentanti ta' Ryanair informaw lir-rappreżentanti tas-CCI-ajruport bid-diffikultajiet finanzjarji li kellha tiffaċċja l-kumpanija tal-ajru b'rabta mar-rotta Londra Stansted-Angoulême. Id-diskussjonijiet juru li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport u Ryanair qiesu r-relazzjonijiet tagħhom bħala ta' natura esklussiva, peress li l-ewwel wieħed iddeċieda li ma jikkuntattjax kumpaniji tal-ajru oħrajn.

(301) It-tieni nett, sabiex tiddetermina jekk il-kuntratti konklużi tawx vantaġġ ekonomiku lil Ryanair, il-Kummissjoni trid tara jekk l-operatur ipotetiku tal-ekonomija tas-suq li jaġixxi minflok SMAC u s-CCI-ajruport u li huwa ggwidat minn prospetti ta' profittabilità kienx jikkonkludi kuntratti simili.

(302) Sabiex jiġi applikat dan il-prinċipju, filwaqt li jiġu kkunsidrati l-fatti ta' dan il-każ, il-Kummissjoni tqis li qabel xejn għandhom jitwieġbu l-mistoqsijiet li ġejjin:

— Il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, li ġew iffirmati fl-istess ħin, għandhom jiġu analizzati separatament jew flimkien?

— Operatur ipotetiku tal-ekonomija tas-suq li jaġixxi minflok is-CCI-ajruport, x'benefiċċji seta' jistenna li jikseb mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni?

([168]) Ara t-Taqsima 8.1.2.2 ta' din id-Deċiżjoni.
([169]) Ara, b'mod partikolari, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-342/96 *Spanja* vs *il-Kummissjoni* [1999] Ġabra I-2459, il-paragrafu 41.

— Għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur tal-ekonomija tas-suq, x'inhi r-rilevanza tat-tqabbil tat-termini tal-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport imsemmija fil-proċedura ta' investigazzjoni formali mal-imposti tal-ajruport mitluba f'ajruporti oħrajn?

(303) Wara li twieġeb għal dawn il-mistoqsijiet, il-Kummissjoni jkun imissha tapplika l-prinċipju tal-operatur tal-ekonomija tas-suq għall-varji miżuri inkwistjoni.

9.1.3.1. Dwar l-analiżi konġunta tal-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni u tal-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport

(304) Fid-deċiżjoni tagħha li tagħti bidu għall-proċedura, il-Kummissjoni kkunsidrat bħala punt preliminari li l-Kuntratt tas-Servizzi tal-Ajruport u l-Kuntratt tas-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni konklużi bejn SMAC u Ryanair u AMS għandhom jiġu analizzati b'mod konġunt, għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur tal-ekonomija tas-suq. Ta' min jiġi mfakkar f'dan il-kuntest li, skont il-Qorti tal-Prim' Istanza ([170]), jeħtieġ li tranżazzjoni kummerċjali tiġi kkunsidrata fit-totalità tagħha sabiex jiġi ddeterminat jekk entità pubblika tkunx aġixxiet bħala operatur razzjonali f'ekonomija tas-suq. Għalhekk, meta tkun qed tivvaluta l-miżuri inkwistjoni, il-Kummissjoni trid teżamina l-karatteristiċi rilevanti kollha tal-miżuri u l-kuntest tagħhom.

(305) Fil-kummenti tagħha, Franza sostniet l-approċċ li adottat l-Kummissjoni fid-deċiżjoni ta' ftuħ tagħha, li kien jikkonsisti fl-analiżi konġunta tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, li ġew konklużi fl-istess ħin. Madankollu, xi partijiet interessati, bħal Ryanair, ikkontestaw dan l-approċċ, bl-argument li l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għandhom jiġu analizzati separatament.

(306) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li l-analiżi tal-elementi kollha tal-każ tikkonferma l-korrettezza tal-approċċ adottat fid-deċiżjoni tal-ftuħ (ara l-premessi 215 sa 220 tad-deċiżjoni ta' ftuħ). F'dan ir-rigward, jaqbel li jiġi rrimarkat li l-ebda informazzjoni ppreżentata matul il-proċedura ta' investigazzjoni formali ma tefgħet dubju fuq l-analiżi preliminari tal-Kummissjoni.

(307) L-ewwel nett, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kien ġie konklużż fl-istess data tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, u ż-żewġ kuntratti ġew konklużi bejn l-istess partijiet. AMS hija sussidjarja li tappartjeni kompletament għal Ryanair u d-diretturi tagħha huma eżekuttivi għolja ta' Ryanair. B'hekk, Ryanair u AMS jikkostitwixxu entità ekonomika waħda fis-sens li AMS taġixxi f'konformità mal-interessi ta' Ryanair u taħt il-kontroll tagħha, u l-profitti li tiġġenera huma destinati għal Ryanair, fil-forma ta' dividendi jew ta' żieda fil-valur tal-kumpanija. Barra minn hekk, kif se jiġi spjegat fid-dettall hawn taħt, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni huwa marbut mal-operat ta' Ryanair fuq ir-rotta li titlaq mill-ajruport ta' Angoulême. Il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jindika li huwa joriġina mill-impenn ta' Ryanair li topera fuq din ir-rotta, u dan ġie konklużż ukoll fl-istess ħin mal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport bejn SMAC u Ryanair li jirrigwarda din ir-rotta. Konsegwentament, is-sempliċi fatt li SMAC ikkonkludiet il-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS u mhux ma' Ryanair ma jistax jipprevjeni wieħed milli jqis li kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konklużi fl-istess ħin jiffurmaw tranżazzjoni unika.

(308) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tfakkar li l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni huwa marbut mal-operat ta' servizzi tal-ajru min-naħa ta' Ryanair lejn l-ajruport ta' Angoulême. Il-Kummissjoni tqis li r-relazzjoni kummerċjali bejn SMAC u Ryanair, min-naħa l-waħda, u dik bejn SMAC u AMS, min-naħa l-oħra, jistgħu jiġu previsti biss fil-kuntest uniku tat-tnedija tar-rotta Angoulême-Londra Stansted minn Ryanair. F'dan ir-rigward, huwa importanti li wieħed jinnota li l-awditu li sar f'isem l-awtoritajiet lokali ta' Charente ([171]) jippreżenta lil Ryanair bħala l-benefiċjarju dirett tal-"għajnuna għall-promozzjoni" li l-kumpanija tal-ajru titlob li tirċievi biex tkun tista' tipprovdi servizz bi prezzijiet irħas. Għalhekk, l-awtoritajiet Franċiżi jirrimarkaw li l-ftehimiet tal-2008 jikkostitwixxu arranġament kuntrattwali koerenti u komprensiv, indiviżibbli. Għaldaqstant jidher li, mill-perspettiva ta' SMAC, teżisti konnessjoni inseparabbli bejn il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u s-servizzi tal-ajru operati minn Ryanair lejn l-ajruport ta' Angoulême.

(309) Din il-valutazzjoni hija rinforzata mid-dispożizzjonijiet tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, li minnu jirriżulta li l-ftehim huwa bbażat fuq l-impenn ta' Ryanair li topera fuq rotta li, fl-istess ħin, tikkostitwixxi s-suġġett tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport. L-Artikolu 1 tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, relatat mal-għan tiegħu, jistipula li "dan il-ftehim huwa bbażat fuq l-impenn ta' Ryanair li topera fuq rotta bl-ajru bejn l-ajruport ta' Angoulême u Londra. L-iskeda inizjali tat-titjiriet se tkun ta' tliet titjiriet fil-ġimgħa matul ir-rebbiegħa/is-sajf, sakemm dan ma jkunx impossibbli li jseħħ minħabba raġuni ta' force majeure". Il-Kummissjoni tinnota wkoll li ċerti klawsoli tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jirreferu direttament għal Ryanair, sal-punt li jikkunsidrawha bħala parti għall-ftehim, anki jekk il-kunsens intlaħaq bejn SMAC u AMS. Pereżempju, l-Artikolu 7 tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jipprevedi li "jekk Ryanair tittermina l-ftehim fi kwalunkwe ħin qabel ma tintemm it-tielet sena tal-ftehim, Ryanair trid tħallas penali ta' EUR 50 000 għar-raba' sena u penali ta'

([170]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza fil-Kawża T-196/04 *Ryanair* vs *il-Kummissjoni* [2008] Ġabra II-3643.
([171]) L-istudju mwettaq minn Alliance ELSA fl-14 ta' Ġunju 2006 dwar il-prospetti għall-ajruporti ta' Angoulême Brie-Champnier u Cognac-Chanteaubernard wara l-1 ta' Jannar 2007.

EUR 25 000 għall-ħames sena, fuq bażi prorata, għal kull sena u skont l-iskeda tat-titjira". Barra minn hekk, ir-rapport tal-preżentazzjoni mibgħut lill-kumitat għall-offerti jsemmi li fl-2013, SNC-Lavalin ipproponiet li tibda rotta ġdida lejn il-Gżejjer Brittaniċi operata minn kumpanija tal-ajru bi prezzijiet irħas, jekk SMAC tapprova l-għajnuna għall-promozzjoni rikjesta, li stmat li tammonta għal bejn EUR 30 u EUR 35 għat-tluq ta' kull passiġġier. Għalhekk, dawn l-arranġamenti jistabbilixxu rabta bejn l-għażliet li saru fil-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(310) L-affermazzjoni ta' Ryanair matul il-proċedura attwali li l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż bejn l-ajruport u AMS ma kienx maħsub li jżid ir-rata ta' okkupanza ta' titjiriet operati minn Ryanair fuq ir-rotta Angoulême-Londra, ma tistax tpoġġi dik il-konklużjoni fid-dubju. L-iskop tal-kuntratt tal-promozzjoni kien li jipprovdi spazju għar-reklamar fuq il-websajt ta' Ryanair sabiex Angoulême tiġi promossa bħala destinazzjoni tal-ivvjaġġar fost dawk li jżuru l-websajt ta' Ryanair, u b'hekk fost il-klijenti tal-kumpanija tal-ajru. Jekk wieħed jassumi li l-affermazzjoni ta' Ryanair hija vera, u li kien improbabbli li l-kuntratt tal-promozzjoni jżid l-għadd ta' passiġġieri li jsiefru minn jew għal Angoulême ma' Ryanair, allura huwa diffiċli li wieħed jifhem x'seta' kien il-vantaġġ għall-ajruport meta kkonkluda kuntratt ta' promozzjoni ta' dan it-tip.

(311) Għaldaqstant, għal SMAC, il-kostijiet assoċjati mal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kienu attribwibbli għall-ftuħ tar-rotta bejn Angoulême u Londra Stansted. Mill-perspettiva ta' SMAC, il-benefiċċji tal-kuntratt setgħu jirriżultaw biss minn dħul addizzjonali marbut mat-traffiku tal-passiġġieri fuq ir-rotta Angoulême-Londra Stansted, l-unika rotta operata minn Ryanair li kienet tmur lejn l-ajruport ta' Angoulême.

(312) Għaldaqstant, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma jistax jiġi separat mill-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport konkluż b'mod parallel u mis-servizzi ta' trasport bl-ajru li proprju jikkostitwixxu s-suġġett tiegħu. Barra minn hekk, il-fatti ppreżentati hawn fuq juru li, fin-nuqqas tar-rotot inkwistjoni (u għaldaqstant ta' kuntratt tas-servizzi tal-ajruport relatat magħhom), il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma kienx ikun jagħmel sens ekonomiku raġonevoli għall-ajruport ta' Angoulême, u konsegwentament dan ma kienx jiġi konkluż. Dak iż-żmien, Ryanair kienet l-unika kumpanija tal-ajru kbira li kellha titjiriet li jmorru lejn dan l-ajruport u li setgħet iżżid it-traffiku. Kieku l-ajruport ried jippromwovi t-traffiku fuq rotot oħra moqdija mill-kumpaniji tal-ajru kompetituri ta' Ryanair, huwa raġonevoli li wieħed jassumi li f'dak il-każ, ma kienx jirriklama fuq il-websajt ta' Ryanair. Kif imsemmi hawn fuq, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jiddikjara b'mod espliċitu li huwa joriġina mill-impenn ta' Ryanair li topera fuq rotta bl-ajru bejn l-ajruport ta' Angoulême u Londra Stansted, u barra minn hekk, huwa jipprevedi servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li huma essenzjalment maħsuba biex jippromwovu dik ir-rotta.

(313) Bħala konklużjoni u fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li, sabiex jiġi ddeterminat jekk dawn jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat, il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport (imsejħa l-"ftehimiet tal-2008"), li jiffurmaw tranżazzjoni waħda, għandhom jiġu analizzati b'mod konġunt.

9.1.3.2. Dwar il-benefiċċji li operatur f'ekonomija tas-suq seta' jistenna li jikseb mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-prezz li kien ikun lest li jħallas għal dawn is-servizzi

(314) Sabiex ikun jista' jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għal dan il-każ, l-imġiba tas-CCI ta' Angoulême u ta' SMAC bħala firmatarji tal-ftehimiet tal-2008 trid titqabbel ma' dik ta' operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq responsabbli mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême.

(315) Fl-analiżi tat-tranżazzjoni inkwistjoni, għandha ssir valutazzjoni tal-benefiċċji li dan l-operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq, motivat mill-prospetti ta' qligħ, seta' jikseb mis-servizzi ta' promozzjoni. Din l-analiżi ma għandhiex tieħu inkunsiderazzjoni l-impatt ġenerali ta' dawn is-servizzi fuq it-turiżmu u fuq l-attività ekonomika tar-reġjun. Huwa biss l-impatt ta' dawn is-servizzi fuq il-profittabilità tal-ajruport li jgħodd, għaliex dan ikun l-uniku ħassib li jkollu operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq.

(316) Għaldaqstant, is-servizzi ta' promozzjoni aktarx li jistimulaw it-traffiku tal-passiġġieri fuq rotot tal-ajru koperti mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u mill-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport korrispondenti peress li huma mfassla biex jippromwovu dawn ir-rotot tal-ajru. Għalkemm dan l-impatt prinċipalment ikun ta' benefiċċju għall-kumpanija tal-ajru kkonċernata, għandu mnejn jibbenefika minnu wkoll il-korp ta' ġestjoni tal-ajruport. Żieda fit-traffiku tal-passiġġieri tista' twassal għal żieda fid-dħul iġġenerat minn ċerti imposti tal-ajruport għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport, kif ukoll għal żieda fid-dħul minn servizzi mhux marbuta mat-titjiriet, b'mod partikolari mill-parkeġġi, mir-ristoranti u minn negozji oħrajn fl-ajruport.

(317) Għalhekk, ma jista' jkun hemm l-ebda dubju li, operatur f'ekonomija tas-suq inkarigat mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, kien iqis dan l-effett pożittiv meta jkun qed jikkunsidra li jidħol fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport korrispondenti. L-operatur f'ekonomija tas-suq kien jieħu inkunsiderazzjoni l-impatt tar-rotta tal-ajru inkwistjoni fuq id-dħul u l-kostijiet futuri billi, f'dan il-każ, jikkalkula l-għadd ta' passiġġieri li jużaw dawn ir-rotot, u dan kieku kien jirrifletti l-effett pożittiv tas-servizzi ta' promozzjoni. Barra minn hekk, dan l-effett kien ikun evalwat għat-terminu sħiħ tal-operat tar-rotot tal-ajru inkwistjoni, hekk kif stabbilit fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(318) Meta l-korpi ta' ġestjoni ta' ajruport jikkonkludu ftehim għall-promozzjoni ta' ċerti rotot tal-ajru, ikunilhom possibbli li jbassru l-proporzjon tat-tagħbija (jew il-fattur tat-tagħbija) ([172]) għar-rotot tal-ajru inkwistjoni, u li dan iqisuh meta jiġu biex jivvalutaw id-dħul futur. Dwar dan il-punt, il-Kummissjoni tieħu nota tal-fehma ta' Ryanair li l-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma jiġġenerawx biss kostijiet għal korp ta' ġestjoni ta' ajruport; hemm il-possibbiltà li dawn iġibu magħhom ukoll xi benefiċċji.

(319) Jaqbel ukoll li jiġi ddeterminat jekk jistgħux jiġu raġonevolment mistennija u kwantifikati benefiċċji oħra għal operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq li jkun inkarigat mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, jiġifieri minbarra l-benefiċċji li jirriżultaw mill-effett pożittiv fuq it-traffiku tal-passiġġieri fuq ir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni matul it-terminu tal-operat ta' dawn ir-rotot, kif stabbilit fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport.

(320) Ċerti partijiet interessati jsostnu dan l-argument, inkluż Ryanair fl-istudju tagħha tas-17 ta' Jannar 2014. L-istudju tas-17 ta' Jannar 2014 huwa msejjes fuq il-premessa li s-servizzi ta' promozzjoni miksuba minn korp ta' ġestjoni ta' ajruport, bħas-CCI-ajruport u SMAC, jgħinu biex tissaħħaħ l-immaġni tal-marka kummerċjali tal-ajruport u, b'riżultat ta' hekk, jgħinu biex jiżdied b'mod sostenibbli l-għadd ta' passiġġieri li jużaw dan l-ajruport, u mhux biss in-numri fuq ir-rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u mill-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport għat-terminu tal-operat stabbilit f'dawn il-kuntratti. B'mod partikolari, fl-istudju tagħha Ryanair sabet li dawn is-servizzi ta' promozzjoni għandhom impatt pożittiv dejjiemi fuq it-traffiku tal-passiġġieri fl-ajruport, anki wara li l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jkun skada.

(321) L-ewwel nett, jaqbel li jiġi rrimarkat li ma hemm xejn li jagħti x'jifhem jekk, meta ġie konkluż il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni kopert mill-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ikkunsidrax, u wisq inqas ikkwantifikax, l-effetti pożittivi eventwali tal-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq ir-rotot tal-ajru li jmorru lil hinn minn dawk koperti b'dan il-kuntratt, jew il-possibbiltà li dawn l-effetti jkomplu jinħassu anki wara li jkun skada l-kuntratt. Barra minn hekk, Franza ma ssuġġeriet l-ebda metodu li jippermetti li jiġi stmat il-valur eventwali li operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq inkarigat mill-operat tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, seta' attribwixxa għal tali effetti, fil-mument meta jkun qed jevalwa jikkonkludix il-ftehimiet tal-2008. Għaldaqstant, anki kieku ġew ipprovati, fi kwalunkwe każ dawn l-effetti ma tqisux mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport meta ffirmaw il-kuntratti ma' AMS u Ryanair.

(322) Barra minn hekk, mill-informazzjoni disponibbli jidher li n-natura sostenibbli ta' dawn l-effetti hija inċerta ħafna. Huwa possibbli li l-promozzjoni ta' Angoulême u tar-reġjun tagħha fuq il-websajt ta' Ryanair setgħet ħeġġet lin-nies li żaru din il-websajt biex jixtru biljetti ta' Ryanair għal Angoulême fil-mument li fih kellhom aċċess għal tali reklami jew ftit tal-ħin wara. Madankollu, huwa improbabbli li r-reklami baqgħu jaffettwaw lill-viżitaturi tal-websajt ta' Ryanair għal żmien twil jew li influwenzawhom fuq ix-xiri ta' biljetti tal-ajru lil hinn minn xi ftit ġimgħat wara li jkunu rawhom. Kampanja ta' reklamar aktarx li jkollha effett aktar sostenibbli meta l-attivitajiet ta' promozzjoni jsiru permezz ta' mezz wieħed jew aktar ta' reklamar li l-konsumaturi jkunu esposti għalihom regolarment għal ċertu tul ta' żmien. Pereżempju, kampanji ta' reklamar fuq l-istazzjonijiet tat-televiżjoni u tar-radju ewlenin, websajts popolari u/jew diversi manifesti ta' reklamar li jitpoġġew barra jew ġewwa postijiet pubbliċi, jista' jkollhom effett sostenibbli, jekk il-konsumaturi jiġu esposti regolarment għal dawn il-mezzi. Madankollu, attività promozzjonali limitata biss għall-websajt ta' Ryanair, ftit li xejn jista' jkollha effett li jibqa' jinħass sostanzjalment wara li tintemm il-kampanja promozzjonali. Saħansitra anki d-detenturi ta' marki kummerċjali magħrufa sew jibqgħu jirrikorru għall-kampanji promozzjonali biex jippromwovu l-marki kummerċjali tagħhom, li altrimenti, skont ir-raġunament ta' Ryanair, dawn ikunu nieqsa minn ġustifikazzjoni ekonomika razzjonali.

(323) Huwa probabbli ħafna li l-biċċa l-kbira tan-nies ma jżurux il-websajt ta' Ryanair biżżejjed ta' spiss biex ir-reklami li jidhru hemmhekk biss iħallulhom stampati fil-memorja l-promozzjoni ta' reġjun li tkun dehret fuq dik il-websajt. Din l-osservazzjoni hija appoġġjata sew minn żewġ fatturi. L-ewwel nett, skont il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, il-promozzjoni tar-reġjun ta' Angoulême fuq il-paġna ewlenija tal-websajt ta' Ryanair kienet magħmula minn 5 paragrafi kollox ta' 150 kelma fit-taqsima "Top Five Things To Do" tad-destinazzjoni Angoulême-Cognac kif ukoll mill-preżenza ta' sempliċi ħolqa fuq il-paġna ewlenija ta' www.ryanair.com li tieħdok lejn websajt indikata minn SMAC matul perjodi limitati, jekk mhux limitati ħafna (ta' 24 ġurnata, 17-il ġurnata u 12-il ġurnata fis-sena għall-ewwel tliet snin). Kemm in-natura ta' dawn l-attivitajiet promozzjonali (il-preżenza ta' sempliċi ħolqa

([172]) Il-proporzjon tat-tagħbija jew il-fattur tat-tagħbija huwa definit bħala l-proporzjon tal-postijiet mimlija fl-inġenju tal-ajru li jkun qed jopera fuq ir-rotta tal-ajru inkwistjoni.

ta' valur promozzjonali limitat) kif ukoll il-ħajja qasira tagħhom aktarx li kienu jillimitaw ferm l-impatt ta' dawn l-attivitajiet wara li tintemm il-promozzjoni, aktar u aktar minħabba li dawn l-attivitajiet kienu limitati għall-websajt ta' Ryanair biss u ma kinux trażmessi b'xi mezz ieħor. It-tieni nett, l-attivitajiet l-oħrajn ta' promozzjoni previsti fil-kuntratt konkluż ma' AMS kienu jirrigwardaw biss il-paġna tal-Internet relatata mad-destinazzjoni ta' Angoulême. Huwa probabbli ħafna li l-biċċa l-kbira tan-nies ma jżurux din il-paġna ta' spiss, u jekk jagħmlu dan, huwa biss minħabba l-fatt li jkunu diġà potenzjalment interessati f'dik id-destinazzjoni.

(324) Għalhekk, anki jekk is-servizzi ta' promozzjoni setgħu stimulaw it-traffiku tal-passiġġieri fuq rotot tal-ajru koperti mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni għall-perjodu tal-implimentazzjoni tagħhom, huwa probabbli ħafna li dan l-effett kien ineżistenti jew negliġibbli wara li għadda dan il-perjodu, u li l-effett fuq rotot tal-ajru oħrajn kien ugwalment insinifikanti.

(325) Barra minn hekk, l-istudji ta' Ryanair tas-17 u tal-31 ta' Jannar 2014 stabbilixxew li l-probabbiltà li dawn il-benefiċċji jmorru lil hinn mir-rotot tal-ajru koperti minn dawn il-ftehimiet jew li jibqgħu jintħassu wara li jgħaddi t-terminu tal-operat għal dawn ir-rotot, hekk kif stabbilit fil-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tas-servizzi tal-ajruport, kienet estremament żgħira u ma setgħetx tiġi kkwantifikata b'ċertu livell ta' affidabilità meqjusa bħala suffiċjenti minn operatur f'ekonomija tas-suq prudenti.

(326) Pereżempju, skont l-istudju tas-17 ta' Jannar 2014 "… il-profitti inkrementali futuri li jmorru lil hinn mill-iskadenza prevista tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport huma, fin-natura tagħhom, inċerti". Barra minn hekk, dan l-istudju jipproponi żewġ metodi għall-valutazzjoni *ex ante* tal-effetti possibbli ta' kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni: approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus u approċċ ibbażat fuq il-kapitalizzazzjoni.

(327) L-approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus jikkonsisti fl-evalwazzjoni tal-benefiċċji ta' servizzi ta' promozzjoni u ta' kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni billi jiġi stmat id-dħul futur li jista' jiġi ġġenerat mill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport permezz tas-servizzi ta' promozzjoni u tal-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, wara li jitnaqqsu l-kostijiet korrispondenti. L-approċċ ta' kapitalizzazzjoni jibbaża fuq il-kunsiderazzjoni tat-titjib fl-immaġni tal-marka kummerċjali tal-ajruport permezz ta' servizzi ta' promozzjoni bħala assi intanġibbli, akkwistat bil-prezz stabbilit fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

(328) Madankollu, l-istudju jenfasizza fuq il-livell tad-diffikultajiet ikkaġunati mill-approċċ ta' kapitalizzazzjoni, u b'hekk juri li r-riżultati miksuba permezz ta' dan il-metodu mhumiex affidabbli; fil-fatt l-istudju stess jippreferi l-approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus. B'mod partikolari, l-istudju jindika dan li ġej: "L-approċċ ibbażat fuq il-kapitalizzazzjoni għandu jieħu biss inkunsiderazzjoni l-proporzjon tan-nefqa tal-promozzjoni attwribwibbli għall-assi intanġibbli ta' ajruport. Madankollu, għandu mnejn ikun diffiċli li wieħed jidentifika l-proporzjon tal-ispejjeż fuq il-promozzjoni maħsuba biex jiġġeneraw introjtu futur għall-ajruport (jiġifieri, investiment fil-bażi ta' assi intanġibbli tal-ajruport), meta mqabbla ma' dawk li jiġġeneraw intojtu kurrenti għall-ajruport". Huwa jenfasizza wkoll li, "sabiex jiġi implimentat l-approċċ ta' kapitalizzazzjoni, 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 b'segwitu għal kampanja ta' AMS, minħabba n-nuqqas ta' dejta adegwata".

(329) L-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 ippropona applikazzjoni prattika tal-approċċ ibbażat fuq il-fluss tal-flus. Skont dan l-approċċ, il-benefiċċji tal-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tas-servizzi tal-ajruport li jkomplu anki wara li jkun skada l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, huma espressi bħala "valur finali", ikkalkulat fid-data tal-iskadenza tal-kuntratt. Dan il-valur finali huwa bbażat fuq il-profitti inkrementali mistennija mill-kuntratti tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u tas-servizzi tal-ajruport fl-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport. Dawn il-profitti jiġu estiżi għall-perjodu suċċessiv, b'terminu ta' żmien daqs dak tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u aġġustati bir-rata ta' tkabbir tas-suq tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa u b'fattur ta' probabbiltà mfassal biex jirrifletti l-kapaċità tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li jikkontribwixxu għall-profitti tal-ajruport wara l-iskadenza tagħhom. Skont l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014, din il-kapaċità ta' produzzjoni ta' benefiċċji dejjiema tiddependi minn għadd ta' fatturi "inklużi aktar prominenza u marka kummerċjali aktar b'saħħitha, flimkien ma' esternalitajiet tan-netwerk u passiġġieri rikorrenti", għalkemm ma hemmx iktar dettalji f'dan ir-rigward. Barra minn hekk, dan il-metodu jikkunsidra rata ta' skont li tirrifletti l-kostijiet kapitali.

(330) L-istudju jipproponi fattur ta' probabbiltà ta' 30 %, li huwa jqis bħala prudenti. Madankollu, dan l-istudju, li huwa ta' natura teoretika ħafna, ma jipprovdi l-ebda ġustifikazzjoni serja għal dan il-fattur, la minn lat kwantitattiv u lanqas minn dak kwalitattiv. Huwa ma jibbaża ruħu fuq l-ebda element fattwali relatat mal-attivitajiet ta' Ryanair, mas-swieq tat-trasport bl-ajru jew mas-servizzi tal-ajruport biex jissostanzja din ir-rata ta' 30 %. Huwa ma jistabbilixxi l-ebda rabta bejn din ir-rata u l-fatturi li jsemmi fil-qosor ħafna (il-prominenza, marka kummerċjali b'saħħitha, l-esternalitajiet tan-netwerk u l-passiġġieri rikorrenti), maħsuba li jestendu l-benefiċċji tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni wara d-dati ta' skadenza tagħhom. Fl-aħħar nett, huwa ma jibbaża ruħu bl-ebda mod fuq il-kontenut speċifiku tas-servizzi ta' promozzjoni previsti fid-diversi kuntratti ma' AMS meta jiġi analizzat sa liema punt dawn is-servizzi jistgħu jinfluwenzaw il-fatturi msemmija hawn fuq.

(331) Barra minn dan, hu ma jagħtix prova ta' xi grad ta' probabbiltà li, mal-iskadenza ta' kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u ta' kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, il-profitti ġġenerati mill-kuntratti għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport fl-aħħar sena tal-applikazzjoni tagħhom ikomplu għaddejjin fil-futur. Lanqas ma jiġġustifika r-rilevanza tar-rata ta' tkabbir tas-suq tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa għall-evalwazzjoni tal-impatti li jħallu kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq ajruport speċifiku.

(332) Għalhekk, ikun improbabbli ħafna li "valur finali" ikkalkulat permezz tal-metodu propost minn Ryanair jiġi kkunsidrat minn operatur f'ekonomija tas-suq prudenti meta dan jiġi biex jiddeċiedi jikkonkludix kuntratt jew le.

(333) Għaldaqstant, l-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 jindika li l-metodu bbażat fuq fluss tal-flus jista' jwassal biss għal riżultati ferm impreċiżi u inaffidabbli, l-istess bħall-metodu ta' kapitalizzazzjoni.

(334) Barra minn hekk, la Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma pprovdiet evidenza li ssostni li l-metodu propost minn Ryanair f'dan l-istudju, jew kwalunkwe metodu ieħor bl-għan li jikkwantifika l-benefiċċji li jmorru lil hinn mill-kuntratti tas-servizzi tal-ajruport u tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, ġie implimentat b'suċċess mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruporti reġjonali li jistgħu jitqabblu mal-ajruport ta' Angoulême. Franza lanqas ma kkummentat dwar l-istudji tas-17 u tal-31 ta' Jannar 2014, u għalhekk ma approvatx il-konklużjonijiet tagħhom fil-kuntest ta' din il-proċedura.

(335) Barra minn hekk, kif iddikjarat hawn fuq, is-servizzi ta' promozzjoni kkunsidrati mill-proċedura ta' investigazzjoni formali b'mod ċar jimmiraw lejn persuni li aktarx jużaw ir-rotta koperta mill-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. Jekk din ir-rotta ma tiġġeddidx hekk kif jiskadi l-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, huwa estremament improbabbli li s-servizzi ta' promozzjoni jibqa' jkollhom effett pożittiv fuq it-traffiku tal-passiġġieri fl-ajruport wara d-data tal-iskadenza. Huwa diffiċli mmens għall-korp ta' ġestjoni ta' ajruport li jivvaluta l-probabbiltà li kumpanija tal-ajru tkun tixtieq tkompli bl-operat ta' rotta wara li jiskadi t-terminu li għalih tkun impenjat ruħha fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport. B'mod partikolari, il-kumpaniji tal-ajru bi prezzijiet irħas urew ġestjoni dinamika ferm tal-ftuħ u l-għeluq ta' rotot. Għalhekk, meta jidħol fi tranżazzjoni bħal din li qed tiġi eżaminata f'din il-proċedura ta' investigazzjoni formali, operatur f'ekonomija tas-suq prudenti ma jserraħx wisq fuq ir-rieda ta' kumpanija tal-ajru li testendi l-operat tar-rotta rilevanti meta jiskadi l-kuntratt.

(336) Barra minn hekk, u għall-finijiet ta' kompletezza, għandu jiġi osservat li valur terminali kkalkulat skont il-metodoloġija proposta minn Ryanair fl-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 ikun pożittiv biss (u għalhekk ikollu effett pożittiv fuq il-profittabilità mistennija tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni) meta l-profitt inkrementali mistenni minn kuntratti bħal dawn matul l-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport ikun pożittiv. Il-punt tat-tluq tal-metodoloġija huwa li tieħu l-profitt inkrementali mistenni għall-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tiprojjettah fil-futur billi tapplika żewġ fatturi. L-ewwel fattur huwa t-tkabbir kumplessiv tas-suq tal-avjazzjoni Ewropew u jirrifletti t-tkabbir fit-traffiku mistenni. It-tieni huwa fattur ta' 30 % li jirrappreżenta bejn wieħed u ieħor il-probabbiltà li l-eżekuzzjoni tal-kuntratti li jkunu għadhom kemm skadew tiffavorixxi l-konklużjoni futura ta' kuntratti simili li aktarx jiġġeneraw flussi finanzjarji analogi. B'hekk, jekk il-profitt inkrementali futur mistenni għall-aħħar sena tal-applikazzjoni tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport ikun negattiv, il-valur terminali jkun negattiv ukoll, u dan jirrifletti l-fatt li l-konklużjoni ta' kuntratti simili għal dawk li jkunu għadhom kemm skadew tista' tikkaġuna wkoll deterjorament fil-profittabilità tal-ajruport kull sena.

(337) L-istudju tal-31 ta' Jannar 2014 isemmi fil-qosor din l-ipotesi, billi jindika b'mod limitat f'nota f'qiegħ il-paġna, minħajr kummenti jew ġustifikazzjonijiet, dan li ġej: "… l-ebda valur terminali ma jista' jiġi kkalkulat jekk il-profitti inkrementali netti mill-pagamenti ta' AMS ikunu negattivi fl-aħħar sena tal-perjodu inkwistjoni" ([173]). Madankollu, kif se jintwera hawn taħt, il-kuntratti kollha kkonċernati f'dan il-każ iwasslu għal flussi tal-flus inkrementali previsti li kull sena jkunu negattivi – u mhux biss kumplessivament – f'termini ta' valur nett skontat. Għaldaqstant, għal dawn il-kuntratti, il-"valur terminali" ikkalkulat skont il-metodoloġija proposta minn Ryanair huwa ta' żero jew saħansitra negattiv. Għalhekk, il-kunsiderazzjoni ta' tali valur terminali ma tpoġġix fid-dubju l-konstatazzjoni li l-varji kuntratti jimplikaw vantaġġ ekonomiku.

(338) Bħala konklużjoni, minn dak li ntqal hawn fuq jidher biċ-ċar li l-uniku benefiċċju li operatur f'ekonomija tas-suq prudenti jista' jistenna li jikseb minn kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u li jista' jikkwantifika ladarba jiddeċiedi jikkonkludix kuntratt bħal dan, flimkien ma' kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, ikun l-effett pożittiv li possibbilment ikollhom is-servizzi ta' promozzjoni fuq l-għadd ta' passiġġieri li jużaw ir-rotot koperti mill-kuntratti inkwistjoni matul it-terminu tal-operat ta' dawn ir-rotot, kif stabbilit fil-kuntratti. Il-Kummissjoni tqis li l-benefiċċji eventwali l-oħra jitqiesu bħala wisq inċerti sabiex jiġu kkunsidrati b'mod kwantifikat, u tabilħaqq tali benefiċċji teoretiċi ma ttieħdux inkunsiderazzjoni mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti inkwistjoni.

([173]) L-istudju tal-31 ta' Jannar 2014, nota f'qiegħ il-paġna 17.

9.1.3.3. Dwar il-komparabbiltà tal-ajruport ta' Angoulême ma' ajruporti Ewropej oħra

(339) Skont il-linji gwida l-ġodda għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, l-eżistenza ta' għajnuna li tiffavorixxi kumpanija tal-ajru li tuża ajruport partikolari, fil-prinċipju, tista' tiġi eskluża jekk il-prezz impost għas-servizzi tal-ajruport ikun jikkorrispondi mal-prezz tas-suq, jew jekk ikun jista' jintwera, permezz ta' analiżi *ex ante*, jiġifieri analiżi bbażata fuq informazzjoni disponibbli meta tkun ingħatat il-miżura u fuq żviluppi prevedibbli f'dak il-mument, li l-arranġament mal-ajruport/il-kumpanija tal-ajru jwassal għal kontribuzzjoni inkrementali pożittiva għad-dħul tal-ajruport ([174]).

(340) Barra minn hekk, skont il-linji gwida l-ġodda, "meta tivvaluta l-arranġamenti tal-ajruporti/il-kumpaniji tal-ajru, il-Kummissjoni tqis ukoll l-punt sa fejn dawn il-kuntratti jistgħu jiġu kkunsidrati bħala li jiffurmaw parti minn strateġija kumplessiva tal-ajruport mistennija li twassal għal profittabilità, tal-inqas fuq terminu ta' żmien twil" ([175]). Madankollu, skont l-ewwel approċċ (tqabbil mal-"prezz tas-suq"), il-Kummissjoni tiddubita kemm, fil-preżent, jistax ikun identifikat valur referenzjarju xieraq biex jiġi stabbilit prezz tas-suq realistiku għas-servizzi pprovduti mill-ajruporti, u tqis li analiżi tal-profittabilità supplimentari *ex ante* tikkostitwixxi l-aktar kriterju rilevanti għall-valutazzjoni tal-arranġamenti konklużi mill-ajruporti mal-kumpaniji tal-ajru individwali ([176]).

(341) F'dan ir-rigward, għandu jiġi kkonstatat li, b'mod ġenerali, l-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq b'referenza għal prezz medju osservat fi swieq simili oħrajn, tista' tkun siewja jekk prezz bħal dan ikun jista' jiġi raġonevolment identifikat jew determinat minn indikaturi oħra tas-suq. Madankollu, dan il-metodu ma jistax ikollu l-istess rilevanza f'dak li jirrigwarda s-servizzi tal-ajruport. Ir-raġuni għal dan hi li l-istruttura tal-kostijiet u tad-dħul għandha tendenza li tvarja ħafna minn ajruport għal ieħor. Dan jiġri minħabba li l-kostijiet u d-dħul jiddependu minn kemm ikun żviluppat l-ajruport ikkonċernat, mill-għadd ta' kumpaniji tal-ajru li jużaw l-ajruport, mill-kapaċità tiegħu f'termini ta' traffiku tal-passiġġieri, mill-qagħda tal-infrastruttura u l-investimenti relatati, mill-qafas regolatorju li jista' jvarja minn Stat Membru għal ieħor, u minn xi djun jew obbligi li jkun assuma l-ajruport fil-passat ([177]).

(342) Barra minn hekk, il-liberalizzazzjoni tas-suq tat-trasport bl-ajru tikkomplika kull analiżi strettament komparattiva. Kif wieħed jista' jara anki mill-każ preżenti, il-prattiki kummerċjali bejn l-ajruporti u l-kumpaniji tal-ajru mhumiex ibbażati fuq lista ta' prezzijiet pubbliċi għal servizzi individwali. Pjuttost, dawn ir-relazzjonijiet kummerċjali huma varjati ħafna. Dawn jinkludu kondiviżjoni tar-riskji fir-rigward tat-traffiku tal-passiġġieri u ta' kwalunkwe responsabbiltà kummerċjali u finanzjarja relatata, skemi ta' inċentivi standard kif ukoll varjazzjonijiet bejn it-tixrid tar-riskji tul it-terminu tal-kuntratti. Konsegwentament, it-tranżazzjonijiet ftit li xejn jistgħu jitqabblu bejniethom abbażi ta' bidla fil-prezz jew prezz għal kull passiġġier.

(343) Ryanair tqis li huwa possibbli li jiġi applikat il-prinċipju tal-investitur infurmat fl-ekonomija tas-suq billi jintużaw ċerti ajruporti Ewropej bħala punt ta' riferiment. F'dan ir-rigward, hija tqis li xi ajruporti Ewropej huma sostitwibbli għall-ajruport ta' Angoulême minħabba x-xebh tagħhom ([178]). L-istudju ppreżentat lill-Kummissjoni f'dan ir-rigward iqabbel l-imposti li Ryanair tħallas lill-ajruport ta' Angoulême, mal-imposti li l-kumpanija tal-ajru tħallas f'dawn l-ajruporti meqjusa bħala komparabbli. Ryanair tiddikjara li l-imposti applikati mill-ajruporti l-oħra huma irħas minn dawk tal-ajruport ta' Angoulême.

(344) Madankollu, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-metodoloġija adottata għall-istudju msemmi hawn fuq hija ineffettiva inkwantu li tillimita ruħha għall-benefiċċji u l-pagamenti li jirriżultaw mill-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport mingħajr ma tqis il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. Madankollu, hekk kif indikat hawn fuq, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq irid jiġi applikat wara li ssir analiżi konġunta taż-żewġ strumenti kuntrattwali assoċjati. Għaldaqstant, is-sejbiet tal-analiżi komparattiva pprovduti minn Ryanair ma jistgħux jiġu aċċettati.

(345) B'hekk, l-imposti mħallsa minn Ryanair għas-servizzi tal-ajruport f'ajruporti oħra ma jistgħux iservu bħala punt ta' referenza għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

([174]) Il-punt 53 tal-linji gwida l-ġodda.
([175]) Il-punt 66 tal-linji gwida l-ġodda.
([176]) Ara l-punti 59 u 61 tal-linji gwida l-ġodda.
([177]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni, imsemmija fin-nota f'qiegħ il-paġna 69, il-premessi 88 u 89.
([178]) Ryanair tibbaża l-analiżi tagħha fuq studju li sar minn Oxera fil-25 ta' Ġunju 2012.

(346) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tirrimarka li l-prezz effettivament imħallas minn Ryanair għall-użu tas-servizzi tal-ajruport fl-ajruport ta' Angoulême kien wieħed negattiv fl-2008 u fl-2009. Ċertament, prezz negattiv mogħti minn korp ta' ġestjoni ta' ajruport lil kumpanija tal-ajru minħabba livell ta' imposti tal-ajruport li ma jkoprix il-kostijiet tas-servizzi involuti, jista' jkun konsistenti mal-kalkolu razzjonali ta' operatur f'ekonomija tas-suq. Madankollu, dan huwa soġġett għall-kundizzjoni li dak il-prezz negattiv jiġi kkumpensat, matul perjodu ta' żmien, minn żieda mistennija fid-dħul mill-operat ta' kumpanija tal-ajru, kemm jekk dan id-dħul ikun ġej minn sors ajrunawtiku u kemm jekk le. F'dan il-każ, id-dħul mhux ajrunawtiku ma kienx biżżejjed u x'aktarx li ma setax jiġi żviluppat salpunt meħtieġ u suffiċjenti matul it-terminu ta' ħames snin tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport.

(347) Fl-aħħar nett, l-ajruporti li għalihom jista' jiġi ġġustifikat prezz negattiv huma veru ftit u ma jagħmlux parti millkampjun magħżul. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tqis li l-karatteristiċi tal-ajruporti li jiffurmaw il-kampjun huma wisq differenti biex jipprovdu bażi sodisfaċenti għall-analiżi ([179]).

(348) Barra minn hekk, Ryanair ma wrietx kif l-ajruporti msemmija fl-istudju huma komparabbli biżżejjed f'termini talvolum tat-traffiku u tat-tip ta' traffiku, it-tip u l-livell tas-servizzi tal-ajruport, il-preżenza ta' belt kbira qrib l-ajruport, l-għadd ta' abitanti fiż-żona ta' lħuq, il-prosperità fiż-żona tal-madwar, u l-eżistenza ta' żoni ġeografiċi differenti li x'aktarx jattiraw lill-passiġġieri ([180]). La Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma semmiet l-eżistenza ta' ajruporti li huma suffiċjentement paragunabbli mal-ajruport ta' Angoulême, f'termini ta' dawn il-kriterji differenti.

(349) F'dawn il-kundizzjonijiet, il-Kummissjoni tqis li, f'dan il-kuntest u b'kunsiderazzjoni tal-informazzjoni kollha għaddispożizzjoni tagħha, ma hemmx lok li wieħed jitbiegħed mill-approċċ irrakkomandat fil-linji gwida tal-avjazzjoni lġodda għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għar-relazzjonijiet bejn l-ajruporti u lkumpaniji tal-ajru, jiġifieri l-analiżi *ex ante* tal-profittabilità supplimentari (jew inkrementali). Dan l-approċċ huwa ġustifikat mill-fatt li korp ta' ġestjoni ta' ajruport għandu interess oġġettiv li jikkonkludi tranżazzjoni ma' kumpanija tal-ajru jekk jista' raġonevolment jistenna li din it-tranżazzjoni ttejjiblu l-profitti tiegħu (jew tnaqqaslu t-telf), meta mqabbla ma' sitwazzjoni kontrofattwali fejn it-tranżazzjoni ma tkunx ġiet konkluża, indipedentement minn kwalunkwe paragun.

9.1.3.4. Konklużjoni dwar il-metodu użat għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur f'ekonomija tas-suq

(350) Minn dak kollu li ntqal hawn fuq jirriżulta li, biex jiġi applikat il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq għallftehimiet tal-2008, il-Kummissjoni trid tanalizza konġuntement il-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt tasservizzi ta' kummerċjalizzazzjoni li ġew konklużi fl-istess ħin, u trid tiddetermina jekk operatur ipotetiku f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità u li jkollu f'idejh il-ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême minflok is-CCI-ajruport u SMAC, kienx jasal li jikkonkludi kuntratti bħal dawn. Għalhekk, jaqbel li tiġi vvalutata lprofittabilità inkrementali tal-ftehimiet tal-2008 tul il-perjodu kollu tal-applikazzjoni tagħhom, hekk kif kieku kien jivvalutahom l-operatur f'ekonomija tas-suq fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti, billi jiġi stmat/jiġu stmati:

— it-traffiku inkrimentali futur mistenni mill-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008, b'kont meħud tal-effetti tasservizzi ta' promozzjoni fuq il-fattur tat-tagħbija tar-rotot koperti mill-kuntratti,

— id-dħul inkrementali futur mistenni mill-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008, inkluż id-dħul mill-imposti ajrunawtiċi u mis-servizzi ta' groundhandling, iġġenerat mir-rotot koperti minn dawn il-kuntratti, u d-dħul mhux ajrunawtiku mit-traffiku addizzjonali ġġenerat permezz tal-implimentazzjoni ta' dawn il-kuntratti,

— il-kostijiet futuri mistennija marbuta mal-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008, inklużi l-kostijiet operattivi u kwalunkwe kostijiet ta' investimenti inkrementali ġġenerati mir-rotot koperti minn dawn il-kuntratti, kif ukoll il-kostijiet tas-servizzi ta' promozzjoni.

(351) Dawn il-kalkoli għandhom jipprovdu l-flussi annwali futuri li jikkorrispondu għad-differenza bejn id-dħul u lkostijiet inkrementali, li għandhom jiġu skontati, jekk dan ikun meħtieġ, b'rata ta' skont li tirrifletti l-kost tal-kapital għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport. Valur skontat nett pożittiv jindika, fil-prinċipju, li l-arranġamenti rilevanti ma jikkonferixxux vantaġġ ekonomiku filwaqt li valur skontat nett negattiv jindika l-preżenza ta' tali vantaġġ.

([179]) Wieħed mill-komparaturi magħżula huwa bbażat fuq il-klassifikazzjoni fil-kategorija ta' ajruporti b'volum ta' traffiku ta' inqas minn miljun passiġġier fis-sena. Minħabba li l-imposti tal-ajruport applikati mill-ajruport ta' Angoulême huma mqabbla ma' dawk applikati mill-ajruporti li t-traffiku annwali tagħhom jammonta għal diversi mijiet ta' eluf ta' passiġġieri fis-sena, l-analiżi komparattiva li tirriżulta hija msejsa fuq bażi li mhijiex preċiża biżżejjed biex tkun aċċettabbli.

([180]) Ara l-punt 60 tal-linji gwida l-ġodda.

(352) Għandu jiġi rrimarkat li, fil-kuntest ta' tali valutazzjoni, l-argument ta' Ryanair li l-prezz tas-servizzi ta' promozzjoni miksuba minn SMAC huwa ekwivalenti għal jew inqas minn dak li jista' jiġi kkunsidrat bħala "prezz tas-suq" għal servizzi bħal dawn, huwa irrilevanti. Fil-fatt, operatur f'ekonomija tas-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità ma kienx ikun lest li jakkwista servizzi bħal dawn, anki bi prezz aktar baxx mill-"prezz tas-suq" jew daqsu, jekk kien jipprevedi li, minkejja l-impatt pożittiv ta' dawn is-servizzi fuq ir-rotot ikkonċernati, il-kostijiet inkrementali mġarrba mill-kuntratti jkunu jaqbżu d-dħul inkrementali f'termini ta' valur skontat. F'każ bħal dan, il-"prezz tas-suq" imur lil hinn mir-rieda tiegħu li jħallas, u loġikament dan iwasslu biex jirrinunzja għall-benefiċċji inkwistjoni.

(353) Għall-istess raġunijiet, il-fatt li l-prezzijiet previsti fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport jistgħu jkunu aħjar minn jew konformi mal-prezzijiet imposti mill-korpi ta' ġestjoni ta' ajruporti kemmxejn kumparabbli, huwa irrilevanti fil-kuntest ta' din l-analiżi, billi ma jistax jiġi mistenni li dawn iwasslu għal dħul inkrementali suffiċjenti biex jiġu koperti l-kostijiet inkrementali.

9.1.3.5. Applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq

(354) Għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-ftehimiet tal-2008 u b'kont meħud ta' dak li ntqal iktar 'il fuq, jaqbel li jiġi mfakkar li kemm l-eżistenza tal-għajnuna kif ukoll l-ammont tagħha għandhom jiġu vvalutati fid-dawl tas-sitwazzjoni prevalenti fil-mument tal-konklużjoni tagħhom ([181]), u b'mod iktar preċiż, b'kunsiderazzjoni tal-informazzjoni disponibbli u tal-iżviluppi prevedibbli f'dak iż-żmien.

(355) L-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Franċiżi tenfasizza li SMAC nediet studju prospettiv li ġie ppreżentat fl-14 ta' Ġunju 2006 ([182]). Dan l-istudju jiffoka fuq il-prospetti tal-ajruport ta' Angoulême wara l-1 ta' Jannar 2007. Minħajr ma wieħed jidħol f'wisq dettall, dan id-dokument juri l-aggregati ewlenin assoċjati mal-ftuħ ta' rotta operata minn Ryanair bejn Angoulême u Londra. Għal traffiku potenzjali stmat ta' 100 000 passiġġier fis-sena, ir-riżultati ta' dan l-istudju huma kif ġej:

	Sena 1	Sena 2	Sena 3
Bilanċ negattiv tad-dikjarazzjoni tad-dħul	56 000	56 000	56 000
Għajnuna għall-promozzjoni	560 000	560 000	560 000
Nefqa annwali imposta fuq SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Dan id-dokument ma jikkorrispondix għal pjan ta' direzzjoni tan-negozju li fir-rigward tiegħu l-Kummissjoni tista' tagħmel valutazzjoni ta' konformità mal-kriterju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. Id-data ta' referenza użata f'dawn il-previżjonijiet mhijiex speċifikata u s-suppożizzjonijiet li saru mhumiex dettaljati biżżejjed. Barra minn hekk, din l-istima saret fuq perjodu ta' tliet snin, filwaqt li kien ġie stabbilit, qabel il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, li għandhom jiġu implimentati fuq perjodu ta' ħames snin. Fl-aħħar nett, dan l-istudju sar qabel ferm il-ftehimiet tal-2008. Ma kienx l-intenzjoni tiegħu li jiddetermina jekk l-eżekuzzjoni ta' dawn il-kuntratti ma' Ryanair/AMS, kif previst qabel ma ġew konklużi, kinitx profittabbli biżżejjed għall-korp ta' ġestjoni tal-ajruport.

(357) Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tinnota li dawn l-estimi għandhom it-tendenza li juru li SMAC, fir-rwol tagħha ta' korp ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, ma aġixxietx f'konformità mal-imġiba ta' operatur f'ekonomija tas-suq prudenti. Mill-istudju prospettiv tal-2006, jidher biċ-ċar li SMAC diġà ma setgħetx f'dak iż-żmien tinjora l-fatt li l-ftuħ ta' rotta bejn Angoulême u Londra operata minn kumpanija tal-ajru bi prezzijiet irħas kien se jsarraf f'telf operattiv sinifikanti u konsegwentament fi ħtiġijiet kbar ta' finanzjament.

(358) Minkejja li SMAC kellha din l-informazzjoni għad-dispożizzjoni tagħha fi żmien il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, hi ma ħassietx il-bżonn li tistabbilixxi pjan tan-negozju jew kwalunkwe analiżi ekonomika ekwivalenti oħra minn qabel fir-rigward tal-kuntratti li kellhom jiġu konklużi ma' Ryanair u AMS, sabiex tkun tista' ssostni, mil-lat ekonomiku, id-deċiżjoni tagħha li tidħol għal dawn l-impenji.

([181]) Ara, pereżempju, is-Sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-318/00 *Freistaat Thüringen* vs *il-Kummissjoni* [2005] Ġabra II-4179, il-paragrafu 125.

([182]) Dan l-istudju tmexxa minn Alliance ELSA.

(359) Skont Ryanair, in-nuqqas ta' pjan ta' negozju fi żmien il-konklużjoni tal-kuntratti bħal dawn koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali, ma jistax jintuża bħala prova ta' nuqqas ta' konformità mal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq.

(360) In-nuqqas ta' pjan ta' negozju, jew b'mod aktar ġenerali, ta' kwalunkwe analiżi kwantitattiva tal-benefiċċji u l-kostijiet imwettqa qabel il-konklużjoni ta' ftehim, huwa indikazzjoni serja li l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq ma ġiex irrispettat. Dan huwa iktar u iktar minnu fil-każ preżenti, peress li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, qabel il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, kellu informazzjoni tali li setgħet titfa' fid-dubju l-vijabilità ekonomika tiegħu fil-każ li jiġi konkluż kuntratt għall-iżvilupp ta' servizz bi prezz irħis lejn Londra.

(361) Il-Kummissjoni tqis li jaqbel li jiġi enfasizzat f'dan il-kuntest, li Franza ma pprovdiet l-ebda evidenza li turi li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport wettaq analiżi tar-riskju meħuda fir-rigward tal-benefiċċji li jistgħu jirriżultaw mill-ftehimiet tal-2008 fil-mument tal-konklużjoni tagħhom. Minflok, Franza ssostni li d-deċiżjoni ta' SMAC kienet ibbażata fuq ix-xewqa li tiġi żgurata l-eżistenza kontinwa tal-ajruport ta' Angoulême u li din kienet iggwidata minn objettiv ta' żvilupp reġjonali. Madankollu, din id-dikjarazzjoni hija indikazzjoni ulterjuri li l-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008 ma' Ryanair u AMS ma kinitx iggwidata prinċipalment minn prospetti ta' profittabilità.

(362) Il-Kummissjoni tqis li din il-konklużjoni hija kkonfermata mill-evalwazzjoni tagħha ta' x'kienet tkun l-analiżi tal-benefiċċji u l-kostijiet tagħha mwettqa minn operatur f'ekonomija tas-suq prudenti fir-rigward tal-ftehimiet tal-2008.

(363) Għal dan l-għan, il-Kummissjoni wettqet analiżi hi stess billi bbażat ruħha esklussivament fuq il-kostijiet u d-dħul inkrementali tal-ftehimiet tal-2008, hekk kif kieku kien jevalwahom operatur f'ekonomija tas-suq *a priori*, f'konformità mal-linji gwida l-ġodda. Is-suppożizzjonijiet li saru u r-riżultati tal-analiżi huma ppreżentati hawn taħt.

(364) Il-Kummissjoni tqis li huwa importanti li jiġi mfakkar fil-kuntest ta' din l-analiżi li, wara l-adozzjoni tal-linji gwida l-ġodda, kemm Franza kif ukoll il-partijiet interessati ġew mistiedna jikkummentaw dwar l-applikazzjoni tad-dispożizzjonijiet ta' dawn il-linji gwida fil-każ preżenti (ara l-premessi 8 u 9). F'dan il-każ, la Franza u lanqas il-partijiet interessati ma kkontestaw is-sustanza tal-approċċ tal-Kummissjoni, li skontu, peress li huwa impossibbli li jiġi definit valur referenzjarju xieraq biex jiġi identifikat prezz tas-suq realistiku għas-servizzi pprovduti mill-ajruporti lill-kumpaniji tal-ajru, l-aktar kriterju rilevanti għall-valutazzjoni tal-arranġamenti konklużi bejn iż-żewġ partijiet huwa analiżi *ex ante* tal-profittabilità supplimentari tagħhom.

(a) Perjodu ta' żmien

(365) Meta jkun qed jiddeċiedi dwar jekk għandux jikkonkludi kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u/jew kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, operatur f'ekonomija tas-suq jagħżel bħala perjodu ta' żmien għall-valutazzjoni tiegħu, jew it-terminu tal-kuntratti inkwistjoni jew inkella t-terminu stipulat f'kull kuntratt meħud separatament. Fi kliem ieħor, huwa jkun ivvaluta l-kostijiet u d-dħul inkrementali matul it-terminu ta' applikazzjoni tal-kuntratti.

(366) Ma jidher li hemm l-ebda raġuni biex jintgħażel perjodu ta' żmien itwal. Fid-dati meta ġew konklużi l-kuntratti, operatur f'ekonomija tas-suq prudenti ma kienx iserraħ fuq il-probabbiltà li l-kuntratti jiġġeddu ladarba jkunu skadew, kemm jekk bl-istess termini kif ukoll jew b'termini ġodda. Dan huwa iktar u iktar minnu peress li normalment korp ta' ġestjoni prudenti ma jistax jonqos milli jkun jaf li l-kumpaniji tal-ajru bi prezzijiet irħas bħal Ryanair kienu u huma magħrufa sew għall-fatt li, sabiex jirreaġixxu għall-iżviluppi tas-suq, jadattaw it-tranżazzjonijiet ta' negozju tagħhom b'mod dinamiku ħafna, kemm meta jifthu jew jagħlqu xi rotot u kemm meta jżidu jew inaqqsu l-għadd ta' titjiriet.

(367) Għandu jiġi nnutat ukoll li l-fatt li Ryanair ma operatx fuq ċerti rotot matul il-perjodu kollu previst fil-ftehimiet tal-2008 ma ġiex ikkunsidrat fl-applikazzjoni tal-prinċipju ta' operatur f'ekonomija tas-suq, billi dan il-fattur la kien għadu magħruf u lanqas prevedibbli fiż-żmien meta ġew konklużi dawn il-kuntratti.

(368) F'dan li ġej, il-Kummissjoni se teżamina s-suppożizzjonijiet użati biex jiġu analizzati l-ftehimiet tal-2008 konklużi ma' Ryanair/AMS fir-rigward tad-dħul u l-kostijiet inkrementali u tat-traffiku, qabel ma jiġu ppreżentati r-riżultati tal-analiżi tagħha ta' dawn il-ftehimiet.

(b) Il-previżjonijiet tat-traffiku inkrementali u tal-għadd ta' rotazzjonijiet

(369) L-analiżi mwettqa mill-Kummissjoni hija bbażata fuq it-traffiku inkrementali (jiġifieri l-għadd ta' passiġġieri addizzjonali) li seta' jiġi stmat minn operatur f'ekonomija tas-suq li jimmaniġġja l-ajruport ta' Angoulême minflok SMAC, meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008. Fi kliem ieħor, l-għan huwa li jiġi stmat l-għadd ta' passiġġieri li l-korp ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême seta' jistenna li, fl-2008, jużaw ir-rotta bejn Angoulême u Londra operata minn Ryanair matul it-terminu tal-eżekuzzjoni tal-kuntratt.

(370) It-traffiku inkrementali previst ġie kkalkulat abbażi tal-frekwenzi tar-rotta Angoulême-Londra, hekk kif previst fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, u abbażi tal-għadd ta' rotazzjonijiet annwali li rriżultaw minnhom.

(371) Barra minn hekk, il-Kummissjoni ħadet inkunsiderazzjoni l-kapaċità tal-inġenju tal-ajru użat minn Ryanair, jiġifieri l-Boeing 737-800s ikkonfigurat b'189 post.

(372) B'ħekk, il-Kummissjoni tassumi fattur tat-tagħbija ta' 85 % għal kull titjira. Din l-ipotesi hija favorevoli għal Ryanair, peress li rata ta' 85 % hija għolja. Barra minn hekk, din ir-rata hija kemmxejn ogħla mill-medja għat-titjiriet operati minn Ryanair fuq in-netwerk tagħha ([183]), u hija daqs jew ogħla mill-fattur tat-tagħbija propost minn Franza għall-varji kuntratti fir-rikostruzzjoni tagħha tal-analiżi tal-benefiċċji u l-kostijiet. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li dan il-fattur tat-tagħbija għoli jista' jintuża, anki jekk jikkostitwixxi ipotesi favorevoli, biex jiġi rifless l-effett vantaġġjuż potenzjali tas-servizzi ta' promozzjoni fuq ir-rotot koperti mill-kuntratti differenti u fin-nuqqas ta' elementi oħra li jikkwantifikaw l-impatt prevedibbli ta' dawn is-servizzi fuq il-fattur tat-tagħbija.

Meta l-perjodu ta' applikazzjoni ta' kuntratt ma kienx jikkoinċidi ma' snin kalendarji sħaħ, il-Kummissjoni ħadet kont tagħhom billi kkalkulat it-traffiku previst, għal kull sena tal-kuntratt, abbażi tan-numru ta' jiem tas-sena li għalihom kellu japplika l-kuntratt.

(c) Id-dħul inkrementali

(373) Fir-rigward tal-ftehimiet tal-2008 soġġetti għall-analiżi, il-Kummissjoni fittxet li tistabbilixxi d-dħul inkrementali, jiġifieri d-dħul iġġenerat mit-tranżazzjoni, l-istess bħalma kieku kien jipprevedih operatur f'ekonomija tas-suq.

(374) B'applikazzjoni tal-prinċipju "single till", il-Kummissjoni tqis li jaqbel li jiġi kkunsidrat kemm id-dħul ajrunawtiku kif ukoll dak mhux ajrunawtiku.

(375) Id-dħul ajrunawtiku jikkonsisti fl-introjtu riċevut mid-diversi tariffi dovuti mill-kumpanija tal-ajru lill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport, jiġifieri:

— it-"tariffa tal-inżul", jiġifieri ammont għal kull rotazzjoni,

— it-"tariffa tal-passiġġieri", jiġifieri ammont għal kull passiġġier, u

— l-imposta mħallsa għas-servizzi ta' groundhandling, li tieħu l-forma ta' ammont fiss għal kull rotazzjoni fil-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport.

(376) Il-ftehimiet tal-2008 iffissaw direttament l-ammont tal-imposti tal-passiġġieri u dak tal-imposti tal-inżul. Skont l-Artikolu 7.1 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, l-ammont tal-imposta għal kull passiġġier ġie kkalkulat abbażi tar-rati adottati mill-ajruport ta' Angoulême. Madankollu, l-Artikolu 7.3 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport jipprevedi roħs promozzjonali applikabbli matul l-ewwel tliet snin. Dawn l-iskonti huma ta' 57,25 % fl-ewwel sena, ekwivalenti għal EUR 1,18, ta' 48 % fit-tieni sena, ekwivalenti għal EUR 1,44, u ta' 24 % fit-tielet sena, ekwivalenti għal EUR 2,10. Barra minn hekk, l-Artikolu 7.2 tal-istess kuntratt iffissa t-tariffa tal-inżul għal EUR 252,29 għal kull inżul. Għaldaqstant, l-ammonti stabbiliti fil-kuntratt ġew inklużi fl-analiżi.

(377) Barra minn hekk, skont l-Artikolu 7.4 tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, it-tariffa għall-groundhandling kienet ta' EUR 195 fl-ewwel sena. Dan kien jipprevedi wkoll li mit-tieni sena 'l hemm, it-tariffa żdiedet għal EUR 245. Għalhekk, il-Kummissjoni użat dan l-ammont fl-analiżi tagħha.

(378) Sabiex jiġi kkalkulat l-introjtu mit-tliet imposti ajrunawtiċi msemmija hawn fuq li operatur f'ekonomija tas-suq seta' jistenna mill-kuntratt, il-Kummissjoni użat il-previżjonijiet tal-għadd ta' rotazzjonijiet (għall-imposta tal-inżul u t-tariffa tal-groundhandling) u tat-traffiku addizzjonali (għall-imposta tal-passiġġieri), kif iddeterminat mill-kuntratt, u mmultiplikathom bl-ammonti ta' unità tat-tariffi, kif ġie ddeterminat aktar 'il fuq.

(379) Id-dħul mhux ajrunawtiku fil-prinċipju huwa bejn wieħed u ieħor proporzjonali għan-numru ta' passiġġieri. L-attività fil-parkeġġi, fir-ristoranti u fi ħwienet oħra fl-ajruport tvarja skont in-numru ta' passiġġieri li jkun hemm. L-istess jgħodd fir-rigward tad-dħul miġbur mill-korp ta' ġestjoni tal-ajruport fir-rigward ta' dawk l-attivitajiet. Madankollu, f'dan il-każ partikolari, sehem kbir mid-dħul mhux ajrunawtiku ġej mill-infiq min-naħa tal-impjegati tal-korp ta' ġestjoni tal-ajruport u ta' impriżi oħra meta t-traffiku tal-passiġġieri fl-ajruport ta' Angoulême ma jkunx sinifikanti.

([183]) Ara http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Fir-rigward ta' dan l-ammont ta' dħul mhux ajrunawtiku inkrementali, il-Kummissjoni tqis li aktarx operatur f'ekonomija tas-suq raġonevoli kien jirnexxielu jikkalkulah, fil-mument tal-konklużjoni tal-kuntratti, abbażi tat-total tad-dħul mhux ajrunawtiku tal-ajruport immedjatament qabel il-konklużjoni tal-kuntratt inkwistjoni. F'dan il-każ parikolari, id-dħul mhux ajrunawtiku huwa, fil-biċċa l-kbira tiegħu, iġġenerat mill-infiq min-naħa tal-impjegati tal-korp ta' ġestjoni u tal-impriżi li jinsabu fl-ajruport meta t-traffiku tal-passiġġieri ma jkunx sinifikanti. Fl-aħħar nett, skont l-informazzjoni ppreżentata minn Franza, l-ammont tal-introjtu inkrementali mhux ajrunawtiku ġej mit-traffiku kummerċjali biss, jista' jiġi stmat għal EUR […] fis-sena. Il-Kummissjoni tqis li din l-istima hija raġonevoli.

(d) Kostijiet inkrementali

(381) Il-kostijiet inkrementali li normalment jistgħu jkunu mistennija għal kull tranżazzjoni (inkluż, skont fejn rilevanti, kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni) minn operatur f'ekonomija tas-suq li jmexxi l-ajruport minflok il-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême, jaqgħu f'dawn it-tliet kategoriji:

— il-kost tax-xiri tas-servizzi ta' promozzjoni,

— il-kostijiet ta' investimenti inkrementali minħabba l-investimenti li jkunu saru minħabba t-tranżazzjoni,

— il-kostijiet operattivi inkrementali, jiġifieri l-kostijiet operattivi (persunal, xiri varju), li aktarx jiġu ġġenerati mill-eżekuzzjoni tat-tranżazzjoni.

(382) Fir-rigward tal-kostijiet tal-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni, il-Kummissjoni ħadet inkunsiderazzjoni l-ammonti previsti fil-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. L-Artikolu 3.1 tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż ma' Ryanair ippreveda servizzi ta' promozzjoni b'valur ta' EUR 400 000 fl-ewwel sena, ta' EUR 300 000 fit-tieni sena u ta' EUR 225 000 fit-tielet sena. Huma għalhekk dawn l-ammonti li ġew identifikati mill-Kummissjoni bħala l-kost tas-servizzi ta' promozzjoni.

(383) Bħal fil-każ tal-previżjonijiet tat-traffiku, il-pagamenti ta' promozzjoni previsti mhux bilfors jirrappreżentaw l-ammonti effettivament imħallsa, minħabba li ċerti avvenimenti li seħħew wara li ġew konklużi l-ftehimiet setgħu wasslu għal ammonti differenti minn dawk oriġinarjament ippjanati. Pereżempju, jiġri hekk, meta l-kuntratt ikun ġie tterminat b'mod antiċipat. Madankollu, dawn l-avvenimenti ma għandhomx jittieħdu inkunsiderazzjoni fl-applikazzjoni tal-prinċipju ta' operatur f'ekonomija tas-suq, peress li dawn ġraw wara l-konklużjoni tal-kuntratti. Bl-iskop li tiġi stmata l-profittabilità tal-ftehimiet tal-2008, kwalunkwe operatur f'ekonomija tas-suq kieku kien jirreferi għall-ammonti previsti meta ġie ffirmat il-kuntratt.

(384) Fir-rigward tal-kostijiet ta' investimenti inkrementali, l-ebda wieħed minnhom ma ġie aċċettat, billi ma hemm xejn fil-fajl tal-każ li jindika li operatur f'ekonomija tas-suq kien mistenni jwettaq ċerti investimenti prinċipalment minħabba l-kuntratti li huma s-suġġett tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(385) Sabiex jiġu stmati l-kostijiet operattivi inkrementali prevedibbli meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008, il-Kummissjoni trid tibbaża fuq l-elementi tal-analiżi tal-korp ta' ġestjoni tal-ajruport, peress li ma kinitx f'pożizzjoni li tistma hija stess kif kuntratt partikolari jista' jaffettwa l-varji entrati ta' kostijiet differenti tal-ajruport.

(386) Il-Kummissjoni tinnota li l-istima twettqet mis-CCI-ajruport u minn SMAC qabel l-iffirmar tal-ftehimiet tal-2008, u għalhekk din kienet disponibbli fiż-żmien li l-kuntratti inkwistjoni ġew konklużi.

(e) Preżentazzjoni tar-riżultati rigward il-kuntratti konklużi ma' Ryanair u AMS

(387) Wara li b'hekk ġew stabbiliti d-dħul inkrementali kollu u l-kostijiet inkrementali kollha tal-kuntratt li operatur f'ekonomija tas-suq kieku kien jipprevedi, il-Kummissjoni tista' tiddetermina, għall-ftehimiet tal-2008 u sena b'sena matul it-terminu stabbilit tagħhom, il-flussi inkrementali mistennija (id-dħul bla kostijiet). Dawn ir-riżultati huma stabbiliti hawn taħt.

Tabella 12

Il-flussi inkrementali mistennija mill-ftehimiet tal-2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Fattur tat-tagħbija	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Passiġġieri għal kull titjira	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Passiġġieri għal kull rotazzjoni	322	322	322	322	322
Rotazzjonijiet minn April sa Ottubru	93	93	93	93	93
Total ta' passiġġieri	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Tariffi	2008	2009	2010	2011	2012
Tariffa għal kull rotazzjoni	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Imposti tal-inżul għal kull rotazzjoni	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Tariffa tal-handling għal kull rotazzjoni	195	245	245	245	245

Dħul inkrementali	2008	2009	2010	2011	2012
Introjtu mit-tariffa tal-passiġieri	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Introjtu mit-tariffa tal-passiġieri	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Introjtu mit-tariffa tal-passiġieri	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Dħul mhux ajrunawtiku	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Total	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Kostijiet inkrementali	2008	2009	2010	2011	2012
Handling u akkoljenza	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Li minnhom: Persunal	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Li minnhom: Oħrajn	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Promozzjoni	400 000	300 000	225 000	0	0
Total	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

	2008	2009	2010	2011	2012
Dħul	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nefqa	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Riżultat	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(388) Il-Kummissjoni tinnota li fil-ftehimiet tal-2008, il-flussi inkrementali annwali kollha huma negattivi, kif muri fit-Tabella 12, minkejja li s-suppożizzjonijiet li għamlet il-Kummissjoni kienu favorevoli għal Ryanair, b'mod partikolari fir-rigward tat-traffiku inkrementali u tal-kostijiet inkrementali. Il-Kummissjoni tinnota wkoll li din il-konklużjoni tibqa' xorta valida anki jekk il-kostijiet operattivi inkrementali jiġu totalment eskluży u anki jekk l-uniċi kostijiet inkrementali użati huma l-kostijiet ta' xiri tas-servizzi ta' promozzjoni.

(389) Konsegwentament, il-Kummissjoni tqis li l-ftehimiet tal-2008 konklużi minn SMAC ma' Ryanair u AMS jagħtu vantaġġ ekonomiku lil dawn iż-żewġ kumpanniji. Peress li dan il-vantaġġ joriġina minn dispożizzjonijiet kuntrattwali speċifiċi għall-kumpanija tal-ajru kkonċernata, il-vantaġġ huwa wieħed selettiv.

9.1.4. *Effett fuq il-kummerċ u fuq il-kompetizzjoni*

(390) Meta l-għajnuna finanzjarja mogħtija minn Stat Membru ssaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħrajn li jikkompetu f'kummerċ intra-Komunitarju, dan il-kummerċ irid jitqies bħala affettwat minn dik l-għajnuna. F'konformità mal-ġurisprudenza stabbilita ([184]), sabiex miżura toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni, huwa biżżejjed li r-riċevitur tal-għajnuna jikkompeti ma' impriżi oħrajn fi swieq miftuħa għall-kompetizzjoni.

(391) Sa mid-dħul fis-seħħ tat-tielet pakkett tal-liberalizzazzjoni tat-trasport tal-ajru fl-1 ta' Jannar 1993 ([185]), it-trasportaturi bl-ajru huma liberi li joperaw titjiriet fuq rotot intra-Komunitarji u jibbenefikaw minn awtorizzazzjoni għal għadd bla limitu ta' vjaġġi ta' kabotaġġ. Skont il-Qorti tal-Ġustizzja, "meta impriża tkun attiva f'settur li fih ikun hemm kompetizzjoni effettiva min-naħa ta' produtturi minn Stati Membri differenti, kwalunkwe għajnuna mogħtija mill-awtoritajiet pubbliċi hija suxxettibbli li taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri u li tfixkel il-kompetizzjoni, sakemm iż-żamma tagħha fis-suq jimpedixxi lill-kompetituri milli jżidu s-sehem tas-suq tagħhom u jnaqqas il-possibbiltajiet tagħhom li jżidu l-esportazzjonijiet tagħhom" ([186]).

(392) F'dan il-każ, għandu jiġi kkunsidrat li l-miżuri inkwistjoni aktarx li kienu jnaqqsu l-kostijiet operattivi ta' kumpanija tal-ajru u jinkoraġġixxi lill-operaturi biex tittrasferixxu rotta minn ajruport għal ajruport ieħor. Konsegwentament, il-Kummissjoni tqis li l-miżuri inkwistjoni joħolqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u jaffettwaw il-kummerċ fi ħdan l-Unjoni Ewropea.

9.1.5. *Konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna*

(393) Fid-dawl ta' dak li ntqal iktar 'il fuq, il-Kummissjoni tqis li Ryanair u AMS ibbenefikaw minn għajnuna mill-Istat skont il-ftehimiet tal-2008.

9.2. **Il-kompatibbiltà mas-suq intern**

(394) L-għajnuna inkwistjoni tikkostitwixxi għajnuna operatorja. Għajnuna bħal din tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli biss f'ċirkostanzi eċċezzjonali u debitament iġġustifikati.

(395) Mill-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja ([187]), jidher biċ-ċar ukoll li Franza kellha tkun dik li tindika l-bażi ġuridika li abbażi tagħha l-għajnuna inkwistjoni setgħet tiġi kkunsidrata bħala kompatibbli mas-suq intern, u li turi li l-kundizzjonijiet għal tali kompatibbiltà kienu ġew issodisfati. Għalhekk, fil-proċedura tad-deċiżjoni ta' ftuħ, il-Kummissjoni talbet lil Franza biex tindikalha bażijiet ġuridiċi potenzjali għall-kompatibbiltà u biex tistabbilixxi li l-kundizzjonijiet għal tali kompatibbiltà kienu ġew issodisfati, b'mod partikolari f'każ li l-għajnuna inkwistjoni kellha titqies bħala għajnuna inizjali għall-ftuħ ta' rotot ġodda. Madankollu, Franza qatt ma sostniet li l-miżuri taħt valutazzjoni jikkostitwixxu għajnuna inizjali kompatibbli mas-suq intern u ma ppreżentatx raġunijiet oħra ta' kompatibbiltà, jew raġunament li abbażi tiegħu setgħet tissejjes dikjarazzjoni ta' kompatibbiltà. Barra minn hekk, ma kien hemm l-ebda parti interessata li ressqet provi suffiċjenti biex turi l-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri mas-suq intern.

(396) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li huwa utli li jiġi eżaminat jekk din l-għajnuna tistax tiġi ddikjarata kompatibbli abbażi tal-kontribut tagħhom għall-ftuħ ta' rotot ġodda.

([184]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Prim' Istanza fil-Kawża T-214/95 *Vlaams Gewest* vs *il-Kummissjoni* [1998] Ġabra II-717.

([185]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2407/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar liċenzjar ta' air carriers (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 1), ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2408/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar aċċess għat-trasportaturi tal-ajru tal-Komunità għal rotot tal-ajru intra-Komunitarji (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 8) u r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2409/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar nolijiet u rati għal servizzi tal-ajru (ĠU L 240, 24.8.1992, p. 15).

([186]) Ara, b'mod partikolari, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-305/89 *L-Italja* vs *il-Kummissjoni* [1991] Ġabra I-1603.

([187]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-364/90 *L-Italja* vs *il-Kummissjoni* [1993] Ġabra I-2097, il-paragrafu 20.

(397) F'dan ir-rigward, il-linji gwida l-ġodda jiddikjaraw dan li ġej: "Fir-rigward tal-għajnuna inizjali mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru, il-Kummissjoni se tapplika l-prinċipji stabbiliti f'dawn il-linji gwida għall-miżuri kollha ta' għajnuna inizjali notifikati li dwarhom hija trid tieħu deċiżjoni mill-4 ta' April 2014, anki jekk il-miżuri ġew notifikati qabel din id-data. Skont l-Avviż tal-Kummissjoni dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni ta' għajnuna mill-Istat illeċita, il-Kummissjoni se tapplika, għall-għajnuna inizjali illeċita mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru, ir-regoli fis-seħħ dakinhar li tkun ingħatat l-għajnuna. Għaldaqstant, hija mhijiex se tapplika l-prinċipji stabbiliti f'dawn il-linji gwida fil-każ ta' għajnuna inizjali illeċita mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru qabel l-4 ta' April 2014" ([188]).

(398) Il-Linji Gwida tal-2005 jipprevedu li "il-Kummissjoni se tivvaluta l-kompatibbiltà tal-għajnuna kollha biex tiffinanzja l-infrastruttura tal-ajruporti, jew l-għajnuna inizjali mogħtija mingħajr l-awtorizzazzjoni tagħha u għalhekk bi ksur tal-Artikolu 88(3) tat-Trattat, jekk abbażi ta' dawn il-linji gwida, il-pagament tal-għajnuna inizjali jkun sar wara l-pubblikazzjoni tagħhom f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*. F'każijiet oħra, il-Kummissjoni se twettaq valutazzjoni bbażata fuq ir-regoli applikabbli meta l-għajnuna bdiet titħallas" ([189]).

(399) Peress li l-ftehimiet tal-2008 ġew konklużi wara d-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005, dawn il-linji gwida jikkostitwixxu l-bażi ġuridika applikabbli.

(400) F'dan ir-rigward, il-punt 27 tal-Linji Gwida tal-2005 jiddikjara li l-għajnuna operatorja mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru (bħall-għajnuna inizjali) tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli mas-suq intern biss f'ċirkostanzi eċċezzjonali u f'kundizzjonijiet stretti f'reġjuni żvantaġġjati, jiġifieri r-reġjuni koperti mid-deroga stipulata fl-Artikolu 107(3) (a) tat-TFUE, l-aktar reġjuni remoti u ż-żoni skarsament popolati.

(401) Peress li l-ajruport ta' Angoulême ma jinsabx f'reġjun ta' dan it-tip, din id-deroga ma tapplikax għalih.

(402) Il-Kummissjoni tinnota li la Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma indikat il-kompatibbiltà ta' dawn il-miżuri mas-suq intern, skont il-Linji Gwida tal-2005 jew skont xi bażi oħra.

(403) Billi l-kriterji stipulati fil-punt 79 tal-Linji Gwida tal-2005 għall-għajnuna inizjali huma kumulattivi, il-Kummissjoni tqis li jkun xieraq li teżamina l-kriterji stipulati fil-punt 5.2 (i) u (k) tal-linji gwida.

(404) Fir-rigward tal-kriterju (i) (il-pjan ta' negozju li juri l-vijabbiltà u analiżi tal-impatt tar-rotta l-ġodda fuq ir-rotot li jikkompetu magħha), il-Kummissjoni talbet lil Franza tispjegalha jekk ħejjewx tali pjanijiet tan-negozju, u jekk iva, talbitha biex tipprovdi kopji tagħhom. La Franza u lanqas kwalunkwe parti interessata ma rrappurtatat l-eżistenza ta' tali pjanijiet ta' negozju. Barra minn hekk, jidher biċ-ċar mid-dikjarazzjonijiet ta' Ryanair/AMS li ma kien ħejja l-ebda pjan ta' negozju li juri, fuq perjodu sostanzjali, il-vijabilità tar-rotta wara li tkun ingħatat l-għajnuna. Abbażi tal-informazzjoni għad-dispożizzjoni tal-kumpanija tal-ajru fi żmien il-konklużjoni tal-ftehimiet tal-2008, ma kien hemm l-ebda analiżi *ex ante* li tistabbilixxi l-vijabilità tas-servizz tal-ajru bejn Angoulême u Londra-Stansted. Konsegwentament, il-kriterju msemmi fil-punt (i) ma ġiex issodisfat.

(405) Il-kriterju (k) (Appelli) jistabbilixxi li għandhom jiġu previsti proċeduri ta' appell fil-livell tal-Istati Membri sabiex jiġi żgurat li ma jkunx hemm diskriminazzjoni fl-għoti tal-għajnuna. Il-Kummissjoni tirrimarka li ma kienet prevista l-ebda proċedura ta' appell fiż-żmien meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008 biex jinstab rimedju għad-diskriminazzjoni fl-għoti tal-għajnuna inizjali. Għalhekk, il-kriterju fil-punt (k) ma ġiex issodisfat lanqas.

9.3. **Konklużjoni**

(406) Il-ftehimiet tal-2008 konklużi bejn SMAC u Ryanair u AMS, li huma s-suġġett ta' din il-proċedura, għalhekk jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, meqjusa bħala inkompatibbli mas-suq intern.

10. **KONKLUŻJONI ĠENERALI**

(407) Skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE, l-Istati Membri jridu jikkomunikaw kwalunkwe pjan maħsub biex jagħtu jew jimmodifikaw xi għajnuna. L-Istat Membru kkonċernat ma jistax idaħħal fis-seħħ il-miżuri li jkun ippropona qabel ma l-proċedura tkun waslet għal deċiżjoni finali. F'dan il-każ, l-awtoritajiet Franċiżi la nnotifikaw il-kumpens li rċevew mill-korpi ta' ġestjoni tal-ajruport ta' Angoulême u lanqas il-ftehimiet tal-2008. Barra minn hekk, l-għajnuna tħallset qabel ma l-Kummissjoni ħadet deċiżjoni finali dwarha.

([188]) Il-punt 174 tal-linji gwida l-ġodda.
([189]) Il-punt 85 tal-Linji Gwida tal-2005.

(408) Fid-dawl ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens riċevut mill-ajruport ta' Angoulême jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat illegali, li madankollu hija kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 106(2) tat-TFUE.

(409) Madankollu, l-ammonti mħallsa fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008 fir-rigward tal-attività ta' Ryanair u AMS jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat li hija illegali u inkompatibbli mas-suq intern.

11. **IRKUPRU**

(410) Skont il-ġurisprudenza stabbilita, meta l-Kummissjoni ssib li l-għajnuna tkun inkompatibbli mas-suq intern, il-Kummissjoni hija l-awtorità kompetenti biex tiddeċiedi jekk l-Istat Membru kkonċernat iridx jabolixxi jew jibdel l-għajnuna ([190]). Skont l-Artikolu 14 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 ([191]), "[f]ejn jittieħdu deċiżjonijiet negattivi f'każijiet ta' għajnuna llegali, il-Kummissjoni għandha tiddeċiedi li l-Istat Membru kkonċernat għandu jieħu l-miżuri kollha meħtieġa sabiex jirkupra l-għajnuna mill-benefiċjarju (minn hawn "l quddiem imsejħa 'deċiżjoni ta' rkupru'). Il-Kummissjoni ma għandhiex teħtieġ irkupru tal-għajnuna jekk dan ikun kuntrarju għal prinċipju ġenerali tal-liġi tal-Komunità".

(411) L-objettiv tal-Kummissjoni li titlob lill-Istat Membru kkonċernat biex jirkupra l-għajnuna inkompatibbli mas-suq intern huwa biex terġa' ġġib is-sitwazzjoni kif kienet qabel ([192]). F'dan il-kuntest, il-Qorti stabbilixxiet li dak l-objettiv jinkiseb ladarba r-riċevitur ikun ħallas lura l-ammonti mogħtija permezz ta' għajnuna illeċita, biex b'hekk jintilef il-vantaġġ li kien qed igawdi minnu għad-detriment tal-kompetituri tiegħu. B'dan il-mod, tkun stabbilita mill-ġdid is-sitwazzjoni ta' qabel ma tkun ingħatat l-għajnuna ([193]).

(412) F'dan il-każ, jidher li l-ebda prinċipju ġenerali tal-liġi tal-UE ma jmur kontra l-irkupru tal-għajnuna illegali li jkun instab li teżisti. B'mod partikolari, la Franza u lanqas il-partijiet interessati ma ppreżentaw xi argumenti f'dan ir-rigward.

(413) Konsegwentament, Franza trid tieħu l-miżuri kollha meħtieġa sabiex tirkupra mingħand Ryanair u AMS l-għajnuna mogħtija illegalment permezz tal-ftehimiet tal-2008.

(414) L-ammonti ta' għajnuna li għandhom jiġu rkuprati jridu jiġu kkalkulati kif ġej. Il-ftehimiet tal-2008 iridu jitqiesu bħala li jagħtu lok għal ammont annwali ta' għajnuna għal kull sena fil-perjodu li matulu ġew applikati l-ftehimiet. Kull wieħed minn dawn l-ammonti jrid jiġi kkalkulat mill-parti negattiva tal-flussi inkrementali stmati (id-dħul bla kostijiet) fiż-żmien meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-2008, li jidhru fit-Table 12. Dawn l-ammonti fil-fatt jikkorrispondu għall-ammonti illi kellu jiġi previst li jitnaqqsu kull sena mill-ammont tas-servizzi ta' promozzjoni (jew illi kieku kellhom jiġu miżjuda mal-imposti tal-ajruport u l-imposti tal-groundhandling, fatturati lill-kumpaniji tal-ajru) sabiex jiġi żgurat li l-valur nett skontat tal-kuntratt ikun pożittiv; fi kliem ieħor li jkun konformi mal-prinċipju ta' operatur f'ekonomija tas-suq.

(415) Sabiex jiġi kkunsidrat il-vantaġġ effettivament riċevut minn Ryanair u AMS fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008, l-ammonti msemmija fil-premessa preċedenti jistgħu jiġu aġġustati, f'konformità mal-evidenza ta' sostenn ipprovduta minn Franza, skont (i) id-differenza bejn il-pagamenti reali, kif stabbiliti *ex post*, li saru minn Ryanair fir-rigward tal-imposta tal-inżul, l-imposta tal-passiġġieri u s-servizzi tal-groundhandling fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport, u l-flussi previsti (*ex ante*) li jikkorrispondu għal dawn l-entrati ta' dħul u li huma elenkati fit-Tabella 12, u (ii) id-differenza bejn il-pagamenti reali ta' promozzjoni, kif stabbiliti *ex post*, li ngħataw lil Ryanair u lil AMS fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni u l-kostjiet korrispondenti ta' promozzjoni previsti (*ex ante*), kif indikat fit-Tabella 12.

(416) Il-Kummissjoni tqis ukoll li l-vantaġġ effettivament riċevut minn Ryanair u AMS huwa limitat għat-terminu reali tal-implimentazzjoni tal-ftehimiet tal-2008. Wara li ntemmu dawn il-ftehimiet, Ryanair u AMS ma rċevew l-ebda ħlas fil-forma ta' pagamenti għall-promozzjoni. B'riżultat ta' dan, l-ammonti ta' għajnuna kkalkolati kif indikat hawn taħt u fir-rigward tal-ftehimiet tal-2008 huma mnaqqsa għal żero għas-snin meta l-ftehim ma baqax japplika (b'mod partikolari minħabba t-terminazzjoni antiċipata permezz ta' ftehim reċiproku bejn il-partijiet).

([190]) Ara s-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-70/72 *il-Kummissjoni* vs *il-Ġermanja* [1973] Ġabra 813, il-paragrafu 13.

([191]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1).

([192]) Ara s-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawżi Magħquda C-278/92, C-279/92 u C-280/92 *Spanja* vs *il-Kummissjoni* [1994] Ġabra I-4103, il-paragrafu 75.

([193]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-75/97 *Il-Belġju* vs *il-Kummissjoni* [1999] Ġabra I-3671, il-paragrafi 64 u 65.

(417) It-Tabella 13 tippreżenta l-informazzjoni rilevanti dwar l-ammonti li minnhom iridu jiġu kkalkulati l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati. Dawn l-ammonti huma magħmula mill-previżjonijiet tal-flussi tal-flus inkrementali (id-dħul bla kostijiet) li jirriżultaw mill-applikazzjoni tal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq, iżda bit-tnaqqis għas-snin meta d-data tal-iskadenza ma ntlaħqitx.

Tabella 13

Informazzjoni dwar l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati mill-ftehimiet tal-2008

Ammont indikattiv tal-għajnuna riċevuta fil-qafas tal-iskema (EUR) ([1])					Ammont indikattiv tal-għajnuna li għandha tiġi rkuprata (EUR) (Kapital)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Fir-rigward tal-kalkolu tal-imgħax, l-għoti tal-għajnuna jitqies li seħħ fil-31 ta' Diċembru tas-sena inkwistjoni.

(418) Kif spjegat hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li, għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, Ryanair u AMS jikkostitwixxu entità ekonomika unika u li l-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u l-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi f'daqqa fit-8 ta' Frar 2008 iridu jiġu kkunsidrati bħala li jiffurmaw tranżazzjoni waħda. Konsegwentament, il-Kummissjoni tikkunsidra li Ryanair u AMS huma responsabbli t-tnejn li huma għar-rimborż sħiħ tal-għajnuna riċevuta fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008.

(419) It-total tal-għajnuna effettivament imħallsa mill-2008 sal-2009 fil-qafas tal-ftehimiet tal-2008 jammonta għal madwar EUR 868 695.

(420) L-awtoritajiet Franċiżi jridu jirkupraw l-ammont ta' hawn fuq fi żmien erba' xhur mid-data ta' meta tiġi nnotifikata din id-Deċiżjoni.

(421) F'dan ir-rigward, l-awtoritajiet Franċiżi jridu jżidu wkoll l-imgħax fuq l-irkupru mal-ammont tal-għajnuna, li għandu jiġi kkalkulat mid-data li fiha l-għajnuna kkonċernata kienet tqiegħdet għad-dispożizzjoni tal-impriżi, fi kliem ieħor, id-data reali ta' kull pagament ta' għajnuna, sakemm tkun ġiet effettivament irkuprata ([194]), f'konformità mal-Kapitolu V tar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 ([195]). Peress li, f'dan il-każ, il-flussi li jsawru l-għajnuna huma kumplessi u jseħħu fuq dati differenti mxerrda mas-sena, anki b'mod kontinwu għal ċerti kategoriji ta' dħul, il-Kummissjoni tqis li huwa aċċettabbli li, għall-kalkolu tal-imgħax fuq l-irkupru, jitqies li ż-żmien meta jsir il-pagament tal-għajnuna kkonċernata huwa fl-aħħar tas-sena, jiġifieri fil-31 ta' Diċembru ta' kull sena.

(422) Jekk Stat Membru jiltaqa' ma' diffikultajiet mhux previsti jew ma' ċirkostanzi li ma tqisux min-naħa tal-Kummissjoni, dan jista' jressaq dawn il-problemi għall-kunsiderazzjoni tal-Kummissjoni flimkien ma' proposti għal emendi adegwati. F'każ ta' dan it-tip, il-Kummissjoni u l-Istat Membru kkonċernat iridu jaħdmu flimkien *in bona fide* sabiex isibu soluzzjoni għal dawn id-diffikultajiet, filwaqt li jirrispettaw bis-sħiħ id-dispożizzjonijiet ([196]) tat-TFUE.

(423) Għalhekk, il-Kummissjoni tistieden lil Franza biex tippreżentalha mingħajr dewmien kwalunkwe problema li tkun nqalgħet waqt l-implimentazzjoni ta' din id-Deċiżjoni,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

1. Il-pagamenti li saru mill-kontea ta' Charente, mill-Communauté d'agglomération du grand Angoulême u mill-Communauté des communes de Braconne Charente skont il-ftehim tat-23 ta' Mejju 2002 dwar il-kundizzjonijiet ta' finanzjament għall-operat u l-iżvilupp tal-ajruport ta' Angoulême Brie Champniers, u mis-Syndicat mixte des aéroports de

([194]) Ara l-Artikolu 14(2) tar-Regolament Nru 659/99 (imsemmi hawn fuq).
([195]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 tal-21 ta' April 2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat (ĠU L 140, 30.4.2004, p. 1).
([196]) Ara s-sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-Kawża C-94/87 *il-Kummissjoni* vs *il-Ġermanja* [1989] Ġabra 175, il-paragrafu 9, u fil-Kawża C-348/93 *il-Kummissjoni* vs *l-Italja* [1995] Ġabra 673, il-paragrafu 17.

Charente fil-qafas tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni tat-22 ta' Jannar 2009 u tad-dokument tal-offerta tat-8 ta' Awwissu 2011 favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Angoulême u SNC-Lavalin, rispettivament jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, mogħtija b'mod illeċitu min-naħa ta' Franza, bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

2. Il-pagamenti li ngħataw lil Ryanair u lil Airport Marketing Services min-naħa tas-Syndicat mixte des aéroports de Charente, fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi fit-8 ta' Frar 2008, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, mogħtija b'mod illeċitu min-naħa ta' Franza, bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

Artikolu 2

1. Il-pagamenti li saru mill-kontea ta' Charente, mill-Communauté d'agglomération du grand Angoulême u mill-Communauté des communes de Braconne Charente skont il-ftehim tat-23 ta' Mejju 2002 dwar il-kundizzjonijiet ta' finanzjament għall-operat u l-iżvilupp tal-ajruport ta' Angoulême Brie Champniers, u mis-Syndicat mixte des aéroports de Charente fil-qafas tal-ftehim għas-sottokuntrattar tal-ġestjoni tat-22 ta' Jannar 2009 favur il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Angoulême, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat li hija kompatibbli mas-suq intern, abbażi tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE.

2. Il-pagamenti li saru mis-Syndicat mixte des aéroports de Charente favur SNC-Lavalin, fil-qafas tad-dokument tal-offerta tat-8 ta' Awwissu 2011 huma kompatibbli mas-suq intern abbażi tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE, bil-kundizzjoni li Franza turi lill-Kummissjoni li l-ammont totali mħallas tul id-durata tal-ftehim ma jmurx oltre dak li jkun meħtieġ biex jiġu koperti l-kostijiet netti mġarrba fl-eżerċitar tal-obbligi tas-servizz pubbliku, li jeskludu l-kostijiet tal-iżvilupp kummerċjali tal-ajruport iżda li jinkludu rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit.

3. Fi żmien erba' xhur minn meta jiskadi l-ftehim konklużż fl-2011 bejn is-Syndicat mixte des aéroports de Charente u SNC-Lavalin, Franza trid tibgħat rapport lill-Kummissjoni li jindika li l-ammont ta' kumpens mogħti lil SNC-Lavalin, li jinkludi rata raġonevoli ta' redditu fuq il-kapital investit, jikkonforma mal-Artikolu 5 tad-Deċiżjoni 2012/21/UE tul id-durata kollha tal-ftehim.

4. L-għajnuna mogħtija lil Ryanair u lil Airport Marketing Services mis-Syndicat mixte des aéroports de Charente fil-qafas tal-kuntratt tas-servizzi tal-ajruport u tal-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi fit-8 ta' Frar 2008 ma' Ryanair u Airport Marketing Services, tiqies bħala inkompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 3

1. Franza trid tirkupra l-għajnuna msemmija fl-Artikolu 2(4) mingħand il-benefiċjarji. Ryanair u Airport Marketing Services huma t-tnejn li huma responsabbli għar-rimborż ta' din l-għajnuna.

2. L-ammonti li għandhom jiġu rkuprati jridu jinkludu l-imgħax mid-data li fiha saru disponibbli għall-benefiċjarji sad-data tal-irkupru effettiv tagħhom.

3. L-imgħax jiġi kkalkulat fuq bażi komposta f'konformità mal-Kapitolu V tar-Regolament (KE) Nru 794/2004 u mar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 ([197]) li jemenda r-Regolament (KE) Nru 794/2004 .

4. Franza tikkanċella l-pagamenti kollha pendenti tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 2(4) b'effett mid-data li fiha tiġi adottata din id-Deċiżjoni.

Artikolu 4

1. L-irkupru tal-għajnuna speċifikata fl-Artikolu 2(4) irid ikun immedjat u effettiv.

2. Franza tiżgura li din id-Deċiżjoni tiġi implimentata fi żmien erba' xhur mid-data ta' meta tiġi nnotifikata.

([197]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 tat-30 ta' Jannar 2008 li jemenda r-Regolament (KE) Nru 794/2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 82, 25.3.2003, p. 1).

Artikolu 5

1. Fi żmien xahrejn min-notifika ta' din id-Deċiżjoni, Franza trid tippreżenta l-informazzjoni li ġejja lill-Kummissjoni:

(a) L-ammonti tal-għajnuna li għandhom jiġu rkuprati skont l-Artikolu 3;

(b) deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri li diġà ttieħdu u ta' dawk ippjanati biex ikun hemm konformità ma' din id-Deċiżjoni;

(c) id-dokumenti li juru li l-benefiċjarji ġew innotifikati formalment li jridu jħallsu lura l-għajnuna.

2. Franza żżomm lill-Kummissjoni infurmata dwar il-progress tal-miżuri nazzjonali li jittieħdu biex tiġi implimentata din id-Deċiżjoni, sakemm l-għajnuna msemmija fl-Artikolu 2(4) tiġi rkuprata għalkollox. Fuq talba tal-Kummissjoni, hija trid tippreżenta minnufih l-informazzjoni kollha dwar il-miżuri li diġà ġew adottati u dwar dawk ippjanati bil-għan li jkun hemm konformità ma' din id-Deċiżjoni. Hija trid tipprovdi wkoll informazzjoni dettaljata dwar l-ammonti tal-għajnuna u tal-imgħax li diġà ġew irkuprati mill-benefiċjarji.

Artikolu 6

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika ta' Franza.

Magħmul fi Brussell, it-23 ta' Lulju 2014.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

Viċi President