DEĊIŻJONIJIET

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/1344

tal-1 ta' Ottubru 2014

dwar każ ta' għajnuna mill-Istat SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) — L-allegata għajnuna lill-Ajruport ta' Västerås u lil Ryanair Ltd

(notifikata bid-dokument C(2014) 6832)

(It-test Svediż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

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

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

Wara li talbet lill-partijiet interessati biex jissottomettu l-kummenti tagħhom skont dawn id-dispożizzjonijiet ([1]) u wara li kkunsidrat il-kummenti tagħhom,

Billi:

1. PROĊEDURA

(1) Permezz ta' ittra tal-25 ta' Jannar 2012, il-Kummissjoni għarrfet lill-Isvezja li hija ddeċidiet li tibda proċedimenti bbażati fuq l-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (minn hawn 'il quddiem "it-TFUE") fir-rigward ta' ċerti miżuri implimentati mill-awtoritajiet Svediżi li għandhom x'jaqsmu mal-ajruport ta' Västerås u Ryanair Ltd.

(2) Wara bosta noti ta' tfakkira u estensjonijiet tad-data tal-għeluq sabiex jintbagħtu t-tweġibiet, l-awtoritajiet Svediżi bagħtu l-osservazzjonijiet tagħhom dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ fis-16 ta' Mejju 2012. Aktar osservazzjonijiet intbagħtu fit-12 ta' Novembru 2012, fil-5 ta' Marzu 2014 u fl-14 ta' Mejju 2014.

(3) Permezz tal-ittra tat-13 ta' Mejju 2012, Ryanair bagħtet il-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ. Fil-25 ta' Lulju 2012, il-Kummissjoni bagħtet verżjoni mhux kunfidenzjali b'dawn il-kummenti lill-awtoritajiet Svediżi.

(4) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tagħti bidu għall-proċedura ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([2]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati sabiex jibagħtu l-osservazzjonijiet tagħhom dwar il-miżuri.

(5) Fis-16 ta' Lulju 2012, il-Kummissjoni rċeviet tliet sottomissjonijiet b'reazzjoni għall-istedina tagħha lill-partijiet terzi sabiex jipprovdu l-osservazzjonijiet tagħhom dwar il-miżuri inkwistjoni. Is-sottomissjonijiet ġew ipprovduti minn Västerås Flygplats AB ("VFAB"), Ryanair u Airport Marketing Services ("AMS"), kumpanija sussidjarja ta' Ryanair. Il-Kummissjoni rċeviet kummenti addizzjonali mingħand Ryanair u AMS fl-20, fit-23 u fl-24 ta' Lulju 2012.

(6) Permezz ta' ittra tal-5 ta' Settembru 2012, il-Kummissjoni bagħtet is-sottomissjonijiet ta' VFAB, Ryanair u AMS lill-awtoritajiet Svediżi għall-kummenti tagħhom. L-awtoritajiet Svediżi wieġbu fil-5 ta' Ottubru 2012.

(7) Fl-10 ta' April 2013 intbagħtu kummenti addizzjonali minn Ryanair u AMS. Dawn intbagħtu fit-3 ta' Mejju 2013 lill-Isvezja sabiex tikkummenta. L-Isvezja wieġbet, iżda naqset milli tikkummenta, fis-17 ta' Mejju 2013.

([1]) ĠU C 172, 16.6.2012, p. 27.
([2]) Ara n-nota 1 f'qiegħ il-paġna.

(8) Ryanair issottomettiet il-kummenti tagħha fl-20 ta' Diċembru 2013. Dawn intbagħtu lill-Isvezja għall-kummenti fit-8 ta' Jannar 2014. L-Isvezja wieġbet, iżda naqset milli tikkummenta, fl-4 ta' Frar 2014.

(9) Ryanair issottomettiet kummenti addizzjonali fl-24, fis-27 u fil-31 ta' Jannar 2014, fis-7 ta' Frar 2014 u fit-2 ta' Settembru 2014. Dawn intbagħtu wkoll lill-Isvezja, li ma għamlet ebda kumment.

(10) Permezz ta' ittra ddatata l-24 ta' Frar 2014, il-Kummissjoni għarrfet lill-Isvezja, lil VFAB, Ryanair, AMS u lill-ilmentatur Scandinavian Airlines System ("SAS") dwar l-adozzjoni tal-Linji Gwida tal-UE dwar l-Għajnuna mill-Istat lill-Ajruporti u lil-Linji tal-Ajru ([3]) (minn hawn 'il quddiem: il-"Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014") u dwar il-fatt li dawn il-linji gwida jsiru applikabbli għall-miżuri koperti mill-investigazzjoni formali mill-mument tal-pubblikazzjoni tagħhom f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea, filwaqt li stiednet lid-destinatarji sabiex jibagħtu l-kummenti tagħhom.

(11) Il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 ġew ippubblikati *f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* fl-4 ta' April 2014. ([4]) Huma ħadu post il-linji gwida tal-Komunità dwar l-iffinanzjar tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali ([5]) (minn hawn 'il quddiem: il-"Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2005") minn din id-data. ([6])

(12) Fil-15 ta' April 2014 ġie ppubblikat avviż *f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* li stieden lill-Istati Membri u lill-partijiet interessati sabiex jissottomettu l-kummenti tagħhom dwar l-applikazzjoni tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 f'dan il-każ fi żmien xahar mid-data tal-pubblikazzjoni. ([7]) L-awtoritajiet Svediżi taw il-kummenti tagħhom fl-14 ta' Mejju 2014. Il-Kummissjoni ma rċeviet l-ebda kumment minghand il-partijiet interessati.

2. L-ISFOND GĦALL-INVESTIGAZZJONI U L-KUNTEST TAL-MIŻURI

2.1. L-AJRUPORT TA' VÄSTERÅS

(13) L-ajruport ta' Västerås huwa ajruport żgħir li jinsab madwar 100 km lejn il-punent ta' Stokkolma. Oriġinarjament, l-ajruport kien mitjar militari li nfetaħ fl-1930, iżda l-bażi ġiet iddekommissjonata mill-forza tal-ajru fl-1983. L-ajruport infetaħ ukoll għall-avjazzjoni ċivili fl-1976.

(14) Matul is-snin 2000-2010, l-operazzjonijiet ċivili tal-passiġġieri tal-ajru fl-ajruport ta' Västerås jistgħu jinġabru fil-qosor kif ġej:

Tabella 1

Il-frekwenza tal-passiġġieri u l-linji tal-ajru attivi fl-ajruport ta' Västerås matul il-perjodu 2000-2010

Sena	Għadd ta' nżul ta' ajruplani	Għadd ta' passiġġieri	Linji tal-ajru attivi fl-ajruport
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS u Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg u Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (li waqfet f'Ottubru), Direktflyg, Ryanair u Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (li waqfet f'Ottubru), Direktflyg, Skyways u Ryanair

([3]) Komunikazzjoni mill-Kummissjoni — Linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat lill-ajruporti u lil-linji tal-ajru (ĠU C 99, 4.4.2014, p. 3).
([4]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 3.
([5]) Linji Gwida tal-Komunità dwar l-iffinanzjar tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (ĠU C 312, 9.12.2005, p. 1).
([6]) Il-premessa 171 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014.
([7]) ĠU C 113, 15.4.2014, p. 30.

Sena	Għadd ta' nżul ta' ajruplani	Għadd ta' passiġġieri	Linji tal-ajru attivi fl-ajruport
2004	17 599	242 376	SAS (bdiet topera attivitajiet limitati f'Novembru), Direktflyg (b'attivitajiet limitati minn Mejju), Skyways (li waqfet f'Lulju) u Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (attivitajiet limitati), Direktflyg (attivitajiet limitati li ġew fi tmiemhom f'Marzu) u Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (attivitajiet limitati) u Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (li waqfet f'Marzu) u Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair u Wizzair (bdiet topera f'Mejju)
2009	15 193	174 495	Ryanair u Wizzair (li waqfet f'Ottubru)
2010	14 420	150 793	Ryanair u City airlines (bdiet topera f'April u waqfet f'Mejju)

Sorsi: Transportstyrelsen u l-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Svediżi (http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik-/).

([1]) Skont l-awtoritajiet Svediżi, Ryanair interrompiet l-attivitajiet tagħha fl-ajruport ta' Västerås bejn l-aħħar ta' Ottubru 2006 u t-12 ta' Frar 2007.

(15) Fis-snin ta' wara l-perjodu kopert mill-investigazzjoni, l-għadd ta' passiġġieri kienu kif ġej: 142 992 fl-2011, 163 472 fl-2012 u 273 362 fl-2013.

(16) Minbarra l-attivitajiet tat-trasport bl-ajru ċivili, l-ajruport ta' Västerås kien jintuża mill-Kulleġġ tal-Avjazzjoni tal-Isvezja (Hässlö gymnasium), li jipprovdi edukazzjoni f'livell skolastiku għoli għall-bdoti tal-linji tal-ajru u għall-mekkaniks tal-ajruplani, kif ukoll mill-Aġenzija Nazzjonali Svediża għall-edukazzjoni vokazzjonali għolja, li tipprovdi edukazzjoni għat-teknixins tal-ajruplani. Huwa jintuża wkoll għal skopijiet militari bħala bażi tat-trasport għal attivitajiet internazzjonali. Barra minn hekk, l-ajruport kien jintuża wkoll mingħajr ħlas minn klabb privat tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru.

(17) L-eqreb ([8]) ajruporti oħrajn huma:

a) Bromma, bejn wieħed u ieħor 94 km jew 59 minuta bil-karozza.

b) Arlanda, bejn wieħed u ieħor 103 km jew 64 minuta bil-karozza.

c) Örebro, bejn wieħed u ieħor 113-il km jew 70 minuta bil-karozza.

d) Skavsta, bejn wieħed u ieħor 133 km jew 108 minuti bil-karozza.

2.2. VFAB

(18) L-ajruport ta' Västerås jitħaddem minn VFAB, impriża li ġiet stabbilita mill-Belt ta' Västerås fl-aħħar tas-snin disgħin (90ijiet). Fis-sena 2000, l-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili Svediża ("SCAA"), amministrazzjoni pubblika, permezz tal-impriża sussidjarja tagħha LFV Holding AB, ħadet 40 % tal-ishma f'VFAB. F'Diċembru 2006, LFV Holding AB biegħet is-sehem tagħha f'VFAB lura lill-Belt ta' Västerås, li reġgħet saret l-azzjonista waħdanija. B'hekk, matul il-perjodu kollu kopert minn din id-deċiżjoni, VFAB kienet kollha kemm hi kumpanija pubblika.

(19) VFAB kienet tippossjedi l-infrastruttura tal-ajruport li kienet topera sal-2003, meta l-infrastruttura nbiegħet lil Västerås Flygfastigheter AB, kumpanija pposseduta mill-belt ta' Västerås, li VFAB tħallasha l-kera għall-użu tal-ajruport. Għall-perjodu 2004-2010, il-kera annwali mħallsa lil Västerås Flygfastigheter AB kienet tvarja bejn SEK 2,1 miljun u SEK 4,2 miljun.

(20) Abbażi tar-Rapporti Annwali tagħha, VFAB ġarrbet it-telf annwali li ġej mill-attivitajiet tagħha fl-ajruport ta' Västerås. (Il-valuri kollha espressi f'miljuni ta' SEK)

([8]) Id-distanzi kollha f'kilometri tat-triq, abbażi tal-aktar rotta veloċi. Sors: maps.google.com, ikkonsultati fit-30 ta' Ġunju 2014.

Tabella 2

Ir-riżultat annwali ta' VFAB

Sena	Dħul	Appoġġ operattiv ieħor	EBITDA minbarra l-appoġġ operattiv	EBIT minbarra l-appoġġ operattiv	Profitt/telf nett minbarra l-appoġġ operattiv
1999 ([1])	25,6	2,5	– 4,9	– 6,4	– 2,5
2000	25,1	2,3	– 8,5	– 11,2	– 12,7
2001	30,8	1,5	– 8,1	– 11,7	– 13,4
2002	30,9	1,1	– 7,0	–11,4	– 16,4
2003	26,2	1,0	– 15,8	– 18,6	– 21,2
2004	23,9	1,3	– 15,3	– 16,6	– 16,6
2005	24,0	1,1	– 17,9	– 19,1	– 19,2
2006	19,5	1,1	– 23,3	– 24,5	– 24,6
2007	20,9	—	– 22,0	– 23,1	– 22,9
2008	23,1	0,7	– 22,3	– 23,3	– 23,2
2009	22,9	1,6	– 24,6	– 25,8	– 25,8
2010	21,9	1,8	– 23,6	– 24,9	– 24,8
	TOTALI	**15,8**			

Sors: Rapporti Annwali ta' VFAB.

([1]) Minħabba li l-operat tal-ajruport huwa parti minn Västerås Flygfastigheter AB, iċ-ċifri jinkludu attivitajiet ta' proprjetà immobbli.

(21) "Appoġġ operattiv ieħor" għas-snin bejn l-1999 u l-2006 kien jikkonsisti f'appoġġ mill-Istat taħt skema ta' sussidju nazzjonali għall-operat tal-ajruporti li mhumiex direttament proprjetà tal-Istat ("l-Iskema tal-Ajruporti Lokali"). L-appoġġ jiġi stabbilit kull sena abbażi tat-telf imġarrab minn kull ajruport.

(22) Madankollu, l-appoġġ ipprovdut fis-snin mill-2008 sal-2009 mhuwiex marbut mal-Iskema, iżda jikkonċerna l-kumpens mogħti mill-Istat fi ħlas għas-servizzi ta' kontroll tat-traffiku tal-ajru pprovduti mill-Ajruport ta' Västerås bħala parti mis-sistema nazzjonali tal-kontroll tat-traffiku tal-ajru.

(23) Sabiex jiġi kopert parzjalment it-telf speċifikat fit-Tabella 2 ta' hawn fuq, il-proprjetarji ta' VFAB ipprovdew il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti li ġejjin:

Tabella 3

Il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti lil VFAB matul il-perjodu 2001-2010.

Sena	Ammont (f'miljuni SEK)
2003	38,5
2005	8

Sena	Ammont (f'miljuni SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
TOTALI	**194**

Sors: Rapporti Annwali ta' VFAB.

2.3. FTEHIMIET DWAR L-IMPOSTI TAL-AJRUPORT BEJN VFAB U RYANAIR

(24) Skont l-awtoritajiet Svediżi, ma hemm l-ebda lista ta' prezzijiet, liġi jew regolament li VFAB hija obbligata li tapplika meta tiġi biex tiffissa l-imposti tal-ajruport ([9]). Għalhekk, VFAB hija libera li tiddeċiedi hija stess fuq l-imposti tagħha. Għall-utenti li għandhom ftehim ma' VFAB, l-imposti applikabbli huma ffissati fil-ftehimiet rispettivi tagħhom. Għat-titjiriet *ad hoc* ta' utenti li ma għamlux ftehim ma' VFAB, teżisti lista uffiċjali tal-imposti tal-ajruport. ([10])

(25) Ryanair ilha sa minn April 2001 topera fl-ajruport ta' Västerås taħt il-ftehimiet li ġejjin ma' VFAB.

2.3.1. **Ftehim tal-5 ta' April 2001 ("il-Ftehim tal-2001")**

(26) Skont il-kundizzjonijiet tal-Ftehim tal-2001 ([11]), Ryanair għandha, għal perjodu ta' […] (*) snin, topera servizzi skedati għall-passiġġieri bl-ajru mill-inqas fuq bażi ta' kuljum bejn Västerås u London-Stansted u, fid-diskrezzjoni ta' Ryanair, bejn Västerås u punti oħrajn fuq in-netwerk ta' Ryanair bl-użu tal-Boeing 737-800 u kkaratterizzata minn standards ta' servizz "b'nollijiet baxxi" u struttura ta' nollijiet għall-passiġġieri. Ryanair ser tiggarantixxi minimu ta' […] passiġġieri li jitilqu fis-sena għal kull rotazzjoni tas-servizzi.

(27) L-imposti tal-ajruport ser jitħallsu bħala prezz unitarju fiss għal kull passiġġier li jitlaq, kif ġej:

Tabella 4

L-imposti tal-ajruport għal kull passiġġier li jitlaq.

Perjodu	Ammont (SEK)	Ammont massimu għal kull ajruplan li jitlaq (SEK)
Sal-31.3.2002	[…]	[…]
1.4.2002-31.3.2006	[…]	[…]
1.4.2006-31.3.2011	[…]	[…]

(28) Is-servizzi ta' VFAB jinkludu servizz tat-terminal u tal-immaniġġjar li jikkonsisti minn kollegament mal-awtoritajiet lokali u għoti ta' tagħrif lill-partijiet interessati dwar il-movimenti tal-ajruplani ta' Ryanair; sistema ta' kontroll tat-tagħbija, komunikazzjoni u kontroll tat-tluq; servizzi tal-passiġġieri u tal-bagalji; servicing tal-ajruplani; il-provvediment u t-tħaddim tal-apparat għall-għoti tal-fjuwil, eċċ.; il-ġestjoni tal-ekwipaġġ u l-operazzjonijiet tat-titjir; is-superviżjoni u l-amministrazzjoni; u s-sigurtà.

(29) Ryanair u VFAB iħallsu […] rispettivament, kwalunkwe imposta ambjentali, tas-sigurtà u oħrajn relatati mal-ajruport, li l-awtoritajiet governattivi jimponu.

([9]) L-SCAA tista' tagħmel ir-regolamenti vinkolanti dwar l-imposti tal-ajruporti applikabbli għall-ajruporti ċivili, iżda ma kien hemm ebda regolament bħal dan li kien applikat fil-perjodu kopert minn din id-deċiżjoni.
([10]) L-awtoritajiet Svediżi ppreżentaw il-listi li kienu validi fl-2004 u fl-2007. Għad-dettalji, jekk jogħġbok ara d-deċiżjoni tal-ftuħ.
([11]) Għalkemm ġie ffirmat fil-11 ta' Marzu 2002, il-Ftehim kellu jiġi applikat b'mod retroattiv mill-1 ta' April 2001 (sa Marzu 2011).
(*) Informazzjoni koperta mis-segretezza professjonali.

(30) VFAB ser tħallas lil Ryanair għall-appoġġ fil-kummerċjalizzazzjoni ta' SEK […] lejn miżuri maħsuba biex jippromwovu t-titjiriet ta' Ryanair lejn u mill-Ajruport ta' Västerås.

(31) VFAB ser tipprovdi faċilità għall-prenotazzjoni tal-biljetti fl-ajruport. Bi tpattija għal dan, hija ser tirċievi il-kummissjoni ta' […] % fuq in-nollijiet kollha ta' Ryanair mibjugħa minn VFAB u kummissjoni ta' […] % għal kull karozza mikrija li tiġi riservata minn VFAB flimkien ma' titjiriet ta' Ryanair.

2.3.2. **Addendum iddatat l-1 ta' Frar 2003 għall-Ftehim tal-2001 ("il-Ftehim tal-2003")**

(32) Fl-1 ta' Frar 2003, VFAB u Ryanair iffirmaw Addendum għall-Ftehim tal-2001 ("l-Arranġament tal-2003"), fejn l-imposti tal-ajruport għall-passiġġieri nbidlu kif ġej.

Tabella 5

L-imposti tal-ajruport skont l-Addendum tal-2003

Għadd ta' rotazzjonijiet kuljum [1]	Rotazzjoni waħda		2 rotazzjonijiet		3 rotazzjonijiet	
Perjodu	Ammont (SEK)	Limitata sal-massimu għal kull ajruplan li jitlaq	Ammont (SEK)	Limitati sal-massimu għal kull ajruplan li jitlaq	Ammont (SEK)	Limitati sal-massimu għal kull ajruplan li jitlaq
Sal-31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mill-1.4.2002 sal-31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mill-1.4.2006 sal-31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mill-1.4.2009 sal-31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Għadd ta' rotazzjonijiet kuljum	4 rotazzjonijiet		5 rotazzjonijiet		6 rotazzjonijiet	
Sal-31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mill-1.4.2002 sal-31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mill-1.4.2006 sal-31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mill-1.4.2009 sal-31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Rotazzjoni tfisser titjira li tasal u mbagħad titlaq mill-ajruport.

2.3.3. **Il-Ftehim tal-31 ta' Jannar 2005 ("il-Ftehim tal-2005")**

(33) Fil-31 ta' Jannar 2005 ġie konkluż ftehim, li ssostitwixxa l-Ftehimiet tal-2001 u tal-2003, bejn VFAB u Ryanair ("il-Ftehim tal-2005") għall-perjodu mill-1 ta' Jannar 2005 sa […]. Il-Ftehim tal-2005 jagħmel il-bidliet li ġejjin għall-Ftehimiet preċedenti:

(a) Ryanair ser tagħmel bejn […] rotazzjonijiet kuljum u tkompli tiggarantixxi minimu ta' […] passiġġieri li jitilqu fis-sena għal kull rotazzjoni.

(b) Bejn l-1 ta' Jannar 2005 u l-31 ta' Marzu 2011, l-imposta tal-ajruport kienet stabbilita għal SEK […] għal kull passiġġier li jitlaq. Għall-bqija tal-kuntratt, l-imposta korrispondenti ġiet stabbilita għal SEK […]. Madankollu, skont l-awtoritajiet Svediżi, l-imposti maqbula għall-perjodu wara l-1 ta' Jannar 2005 ma ġewx implimentati u l-imposta tal-ajruport applikata b'mod effettiv mill-1 ta' Jannar 2005 kienet ta' SEK […] għal kull passiġġier li jitlaq.

2.4. IL-FTEHIMIET MA' RYANAIR U AMS RIGWARD L-APPOĠĠ GĦALL-KUMMERĊJALIZZAZZJONI U L-PROGRAMMI TA' INĊENTIVI

(34) VFAB iffirmat żewġ ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ma' Ryanair u Airport Marketing Services Ltd ("AMS"), kumpanija sussidjarja ta' Ryanair.

(35) L-ewwel ftehim, li ġie ffirmat fit-12 ta' Ġunju 2008 bejn VFAB u Ryanair Ltd, kien jikkonċerna r-reklamar fl-istampa Svediża u Brittanika, fir-rivista mqassma waqt it-titjira ta' Ryanair, fuq is-sit elettroniku Ryanair.com, permezz ta' e-mail lill-abbonati fir-Renju Unit, eċċ. Mill-valur totali ta' EUR […] ta' dawn is-servizzi, VFAB qablet li tħallas EUR […].

(36) It-tieni ftehim ([12]) bejn VFAB u AMS kien jikkonsisti fi tliet partijiet, jiġifieri:

(a) Kummerċjalizzazzjoni fuq il-paġna prinċipali ta' Ryanair ibbażata fir-Renju Unit […] bejn l-1 ta' Novembru 2010 u l-31 ta' Marzu 2011 għal valur ta' EUR […].

(b) Kummerċjalizzazzjoni fuq il-paġna prinċipali ta' Ryanair ibbażata fir-Renju Unit […] bejn l-1 ta' Novembru 2010 u l-31 ta' Ottubru 2013 għal valur ta' EUR […] fis-sena (EUR […] b'kollox).

(c) Programm ta' inċentivi għar-rotot ġodda: kien maqbul li […].

2.5. L-ILMENT

(37) Fl-2006, il-Kummissjoni rċeviet ilment mingħand SAS, fejn din allegat li l-awtoritajiet Svediżi kienu qegħdin jagħtu għajnuna mill-Istat favur Ryanair permezz tal-ftehimiet fl-ajruport ta' Västerås. SAS sostniet li VFAB applikat l-imposti tal-ajruport aktar baxxi u mhux ġustifikati b'mod oġġettiv (mhux relatati mal-ispejjeż) għal Ryanair minn dawk imposti fuq SAS. L-ilmentatur sostna li t-telf annwali ta' VFAB kien kopert mill-fondi pubbliċi pprovduti mill-Belt ta' Västerås u mill-SCAA. Barra minn hekk, l-ilmentatur allega li din l-għajnuna ma tkunx kompatibbli mas-suq intern.

3. **IR-RAĠUNIJIET GĦALL-BIDU TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI U L-INVESTIGAZZJONI TAL-KUMMISSJONI**

(38) Il-Kummissjoni bdiet proċedura ta' investigazzjoni formali minħabba li kellha dubji dwar il-kompatibbiltà tal-miżuri li ġejjin mar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat:

(a) Il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti pprovduti lil VFAB bejn l-2003 u l-2010.

(b) Il-kera mħallsa minn VFAB lil Västerås Flygfastigheter AB għall-użu tal-infrastruttura tal-ajruport bejn l-2003 u l-2010.

(c) L-appoġġ operattiv mogħti lil VFAB u ajruporti oħrajn taħt l-Iskema tal-Ajruporti Lokali fil-perjodu mill-2001 sal-2010.

(d) L-imposti tal-ajruport applikati minn VAFB għal Ryanair bejn l-2001 u l-2010.

(e) L-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni mogħti minn VFAB lil Ryanair u AMS fl-2001, fl-2008 u fl-2010.

3.1. MIŻURA 1: IL-KONTRIBUZZJONIJIET TAL-AZZJONISTI LIL VFAB BEJN L-2003 U L-2010

(39) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni innotat li VFAB kienet kollha kemm hi proprjetà pubblika u li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti kienu jidhru li huma imputabbli għall-Istat u li jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat.

(40) Il-Kummissjoni ma osservat ebda indikazzjoni li l-kontribuzzjonijiet kienu jikkostitwixxu kumpens għal servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali, iżda minflok kien jidher li dawn ġew ipprovduti sabiex ikopru t-telf mill-attivitajiet kummerċjali ta' VFAB. Abbażi tal-informazzjoni disponibbli, kif ukoll fid-dawl tal-fatt li VFAB iġġenerat telf importanti għal aktar minn 10 snin, il-Kummissjoni kellha dubji serji li l-azzjonisti aġixxew bħala operaturi f'ekonomija tas-suq ("MEO") meta pprovdew il-kontribuzzjonijiet. B'hekk, hija kienet tal-fehma preliminari li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti kienu jikkostitwixxu vantaġġ ekonomiku minħabba li ħelsu lil VFAB minn spejjeż li altrimenti kien ikollha tħallas.

(41) Il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti kienu jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat u esprimiet dubji li din l-għajnuna kienet kompatibbli mas-suq intern.

([12]) Il-ftehim kien maqbul f'żewġ ittri sekondarji għall-Ftehim tal-2005 (li t-tnejn ġew iffirmati fl-1 ta' Awwissu 2010) u ftehim dwar servizz ta' kummerċjalizzazzjoni (li ġie ffirmat fis-17 ta' Awwissu 2010).

3.2. MIŻURA 2: IL-KERA GĦALL-INFRASTRUTTURA TAL-AJRUPORT IMĦALLSA MINN VFAB BEJN L-2003 U L-2010

(42) Abbażi tal-informazzjoni limitata ħafna disponibbli, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li kien hemm indikazzjonijiet preliminari li l-kera mħallsa għall-użu tal-infrastruttura tal-ajruport setgħet tkun aktar baxxa mill-kera fis-suq.

(43) Kera sussidjata teħles lil VFAB mill-ispejjeż li altrimenti jkollha ġġorr u b'hekk tikkostitwixxi vantaġġ selettiv. L-infrastruttura tal-ajruport hija kollha kemm hi proprjetà tal-Belt ta' Västerås (permezz tal-kumpanija sussidjarja tagħha Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB) u l-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li d-deċiżjoni li tiffissa l-kera kienet tinvolvi riżorsi tal-Istat u kienet imputabbli lill-Istat.

(44) Konsegwentement, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-kera, jekk tkun aktar baxxa mir-rata tas-suq, tikkostitwixxi għajnuna u esprimiet id-dubji tagħha kemm tali għajnuna tkun kompatibbli mas-suq intern.

3.3. MIŻURA 3: L-APPOĠĠ OPERATTIV MOGĦTI LIL VFAB U AJRUPORTI OĦRAJN TAĦT L-ISKEMA TAL-AJRUPORTI LOKALI BEJN L-2001 U L-2010.

(45) Il-bażi għall-appoġġ kienet stabbilita mil-liġi u l-għajnuna ngħatat fuq bażi annwali mill-awtoritajiet Svediżi. L-appoġġ kien iffinanzjat mill-baġit tal-Istat. Għalhekk, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li dan kien jinvolvi trasferiment ta' riżorsi tal-Istat u kien imputabbli għall-Istat.

(46) Il-miżura ħelset lil kategorija partikolari ta' ajruporti minn piż finanzjarju li altrimenti kien ikollhom iġorru. Abbażi tal-informazzjoni disponibbli għall-Kummissjoni, l-appoġġ ma kienx jidher li huwa bbażat fuq obbligu ta' servizz pubbliku jew li jkopri esklussivament attivitajiet mhux ekonomiċi fl-ajruporti kkonċernati. Ma kienx fil-kapaċità tiegħu ta' azzjonist li l-Istat jipprovdi l-appoġġ u, għalhekk, ma kienx jidher li l-prinċipju tal-MEO kien japplika. Għalhekk, il-Kummissjoni sabet *a priori* li l-appoġġ operattiv ipprovda lil ċerti impriżi b'vantaġġ ekonomiku selettiv meta mqabbla ma' impriżi oħrajn.

(47) Billi l-benefiċjarji tal-miżura kienu attivi f'suq li huwa miftuħ għall-kompetizzjoni u li fih isir kummerċ bejn l-Istati Membri, il-miżura tfixkel jew thedded li tfixkel il-kompetizzjoni u taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(48) Għalhekk, kien jidher li l-għajnuna operattiva pprovduta lil VFAB u ajruporti oħrajn li ma kinux direttament proprjetà tal-Istat kienet tammonta għal għajnuna mill-Istat. Abbażi tal-informazzjoni disponibbli, il-Kummissjoni għandha dubji dwar jekk l-għajnuna inkwistjoni kinitx kompatibbli mat-Trattat.

3.4. MIŻURA 4: L-IMPOSTI TAL-AJRUPORT APPLIKATI MINN VAFB GĦAL RYANAIR BEJN L-2001 U L-2010

(49) Matul il-perjodu kollu soġġett għall-investigazzjoni, VFAB kienet 100 % proprjetà pubblika. Fid-dawl ta' dan u tal-informazzjoni dwar l-istruttura ta' governanza ta' VFAB, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-iffissar tal-imposti tal-ajruport minn VFAB kien jinvolvi riżorsi tal-Istat u kien imputabbli għall-Istat.

(50) Meta tali imposti tal-ajruport jiġu ffissati bi prezz aktar baxx mill-prezz fis-suq għas-servizzi pprovduti minn VFAB lil Ryanair, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li dan jammonta għal vantaġġ selettiv għal Ryanair. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni innotat li l-imposti tal-ajruport applikati minn VFAB għal Ryanair kienu evidentement aktar baxxi minn dawk applikati għall-ilmentatur. Il-Kummissjoni esprimiet dubji wkoll, abbażi tal-informazzjoni disponibbli, dwar kemm l-imġiba ta' VFAB fl-iffissar tal-imposti tal-ajruport għal Ryanair tkun konsistenti mal-imġiba ta' MEO.

(51) Abbażi ta' dan, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-imposti tal-ajruport maqbula speċifikament ma' Ryanair skont l-Arranġamenti tal-2001, tal-2003 u tal-2005 ma ġewx konklużi skont kundizzjonijiet tas-suq normali u taw lil Ryanair vantaġġ ekonomiku selettiv li seta' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat.

(52) Il-Kummissjoni kellha dubji wkoll dwar kemm tali għajnuna tkun kompatibbli mas-suq intern, b'mod partikolari fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2005.

3.5. MIŻURA 5: L-APPOĠĠ GĦALL-KUMMERĊJALIZZAZZJONI MOGĦTI MINN VFAB LIL RYANAIR U AMS FL-2001, FL-2008 U FL-2010

(53) Fir-rigward tal-Miżura 5, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-kuntratti li daħlet għalihom VFAB kienu jinvolvu l-użu ta' riżorsi tal-Istat u kienu imputabbli għall-Istat.

(54) Fir-rigward tal-vantaġġ possibbli tal-ftehimiet ta' appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni, il-Kummissjoni kellha dubji dwar kemm il-ftehimiet, min-naħa ta' VFAB, jistgħu jkunu konsistenti mal-imġiba ta' MEO, ladarba l-evidenza disponibbli *prima facie* ma wrietx li l-ftehim ġab miegħu vantaġġ ekonomiku proporzjonat għal VFAB. Għalhekk, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-ftehimiet ipprovdew vantaġġ lil Ryanair billi ħelsuha minn spejjeż li altrimenti kien ikollha tħallas matul in-negozju tagħha u li dan il-vantaġġ *prima facie* kien wieħed elettiv, minħabba li kien japplika esklussivament għal Ryanair/AMS. ([13])

(55) Abbażi ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni mogħti lil Ryanair/AMS kien jinvolvi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Barra minn hekk, il-Kummissjoni esprimiet dubji dwar kemm din l-għajnuna tkun kompatibbli mas-suq intern, b'mod partikolari fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2005.

4. **KUMMENTI MILL-ISVEZJA**

(56) Il-kummenti tal-Isvezja fil-proċedura ta' investigazzjoni formali huma miġbura fil-qosor hawn taħt, iżda l-partijiet rilevanti ser jiġu diskussi f'aktar dettall fit-taqsima 6 "Valutazzjoni".

4.1. MIŻURA 1: IL-KONTRIBUZZJONIJIET TAL-AZZJONISTI LIL VFAB BEJN L-2003 U L-2010

(57) Sostanzjalment fuq l-istess bażi bħal dawk żviluppati minn VFAB (ara l-premessi 63 sa 65 hawn taħt), l-Isvezja sostniet li kwalunkwe appoġġ mogħti mir-riżorsi tal-Istat lil VFAB jista', fi kwalunkwe każ, ma jkunx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, minħabba li dan ikun serva biex jikkumpensa għat-telf li rriżulta esklussivament minn attivitajiet mhux ekonomiċi fl-ajruport jew, b'mod alternattiv, minħabba li jikkostitwixxi kumpens għas-servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (SGEI).

4.2. MIŻURA 2: IL-KERA GĦALL-INFRASTRUTTURA TAL-AJRUPORT IMĦALLSA MINN VFAB BEJN L-2003 U L-2010

(58) L-Isvezja tikkontesta li l-kera mħallsa għall-użu tal-infrastruttura tal-ajruport tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat lil VFAB.

(59) L-Isvezja tikkontesta li l-kera hija taħt il-livell tas-suq. Hija tirreferi għall-fatt li skont id-dispożizzjonijiet tal-ippjanar eżistenti, l-art inkwistjoni tista' tintuża biss għall-operazzjonijiet ta' ajruport, u li l-livell tal-kera għandu jiġi vvalutat, fost l-oħrajn fid-dawl tal-profittabbiltà baxxa ta' din l-attività.

(60) Barra minn hekk, l-Isvezja ssostni li ma teżisti ebda evidenza konkreta li tappoġġja d-dubji *prima facie* tal-Kummissjoni dwar il-livell tal-kera.

4.3. MIŻURA 3: L-APPOĠĠ OPERATTIV MOGĦTI LIL VFAB U LIL AJRUPORTI OĦRAJN TAĦT L-ISKEMA TAL-AJRUPORTI LOKALI FIL-PERJODU MILL-2001 SAL-2010.

(61) L-Isvezja sostniet li l-appoġġ operattiv għall-ajruporti mhux proprjetà tal-Istat għandu jitqies bħala skema ta' għajnuna operattiva li hija kompatibbli mas-suq intern fid-dawl tal-punt 137 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014.

5. **KUMMENTI MILL-PARTIJIET INTERESSATI**

(62) Il-kummenti sottomessi mill-partijiet interessati fil-proċedura ta' investigazzjoni formali huma miġbura fil-qosor hawn taħt, iżda l-partijiet rilevanti ser jiġu diskussi f'aktar dettall fit-taqsima 6 "Valutazzjoni".

5.1. KUMMENTI MINN VFAB

5.1.1. **Miżura 1: Il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti lil VFAB bejn l-2003 u l-2010**

(63) VFAB issostni li l-maġġoranza vasta tas-servizzi offruti fl-ajruport kienu pprovduti fl-iskejjel li joperaw hemmhekk u lill-klabb tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru (ara l-premessa 16). VFAB issostni wkoll li dawn l-utenti mhumiex involuti f'attività ekonomika u li l-forniment ta' servizzi tal-ajruport lilhom ikun ukoll mhux ekonomiku u b'hekk jaqa' barra mill-kamp ta' applikazzjoni tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat, l-istess kif jaqgħu r-riżorsi pubbliċi użati sabiex ikopru t-telf operattiv li rriżulta mill-forniment ta' tali servizzi.

([13]) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li ma kienet tagħmel ebda differenza li parti mill-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni kienet ipprovduta permezz tal-impriża sussidjarja ta' Ryanair bl-isem ta' AMS u mhux direttament lil Ryanair. Il-Kummissjoni innotat li Ryanair kellha kontroll dirett ta' AMS fiż-żmien meta ġew iffirmati l-ftehimiet u saħansitra kien jidher li hija ffirmat waħda mill-ittri sekondarji f'isem AMS. Minbarra dan, il-ftehim dwar is-servizz ta' kummerċjalizzazzjoni bejn VFAB u AMS jgħid li "*Ryanair ħadet l-impenn sod li tistabbilixxi u topera rotot b'servizz ta' 4 darbiet fil-ġimgħa minn London Stansted lejn VST…*".

(64) Madankollu, sakemm l-attivitajiet fl-ajruport jitqiesu bħala ekonomiċi, VFAB hija tal-fehma li huma jikkostitwixxu servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (SGEI) u li kwalunkwe appoġġ pubbliku maħsub biex ikopri t-telf li jirriżulta mill-forniment ta' tali SGEIs ma jkunx għajnuna mill-Istat.

(65) Fl-aħħarnett, VFAB issostni li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti jkunu rilevanti għal valutazzjoni skont ir-regoli tal-għajnuna mill-Istat biss sakemm huma jintużaw biex ikopru t-telf relatat mal-operazzjonijiet kummerċjali ta' VFAB, mifhuma bħala l-forniment ta' servizzi offruti fl-ajruport lil linji tal-ajru kummerċjali. F'dan ir-rigward, VFAB hija tal-fehma li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti kienu konformi mal-imġiba ta' MEO, billi l-operazzjonijiet kummerċjali tal-ajruporti kienu profittabbli b'mod inkrementali (jiġifieri d-dħul derivat minn dawn l-operazzjonijiet kien ikopri l-ispejjeż tal-istess operazzjonijiet u wassal għal profitt).

5.1.2. **Miżura 2: Il-kera għall-infrastruttura tal-ajruport imħallsa minn VFAB bejn l-2003 u l-2010**

(66) VFAB tikkontesta li l-kera tiġi ffissata taħt il-livelli tas-suq minħabba r-restrizzjonijiet eżistenti fuq l-użu tal-art u l-profittabbiltà negattiva tal-operazzjonijiet tal-ajruport fil-bini tiegħu.

(67) Fi kwalunkwe każ, VFAB tikkontesta li l-iffissar tal-kera jista' jiġi attribwit għall-Istat. Għalkemm il-proprjetarja tal-infrastruttura tal-ajruport, Västerås Flygfastigheter AB, hija kollha kemm hi proprjetà tal-Belt ta' Västerås, l-impriża topera b'mod awtonomu mill-azzjonista pubblika tagħha u tiffissa l-kirjiet tal-proprjetajiet tagħha abbażi ta' kunsiderazzjonijiet kummerċjali. B'hekk, il-livell tal-kera ma jkunx imputabbli għall-Istat.

5.1.3. **Miżuri 4 u 5: L-imposti tal-ajruport applikabbli għal Ryanair mill-2001 sal-2010 u l-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni mogħti lil Ryanair u AMS fl-2001, fl-2008 u fl-2010**

(68) VFAB sostniet li l-arranġamenti kummerċjali bejn VFAB, Ryanair u AMS kienu konsistenti, min-naħa ta' VFAB, mal-imġiba ta' MEO u, għalhekk, ma jikkostitwixxu ebda għajnuna mill-Istat;

(69) VFAB ġarrbet telf konsistenti fil-perjodu kopert mill-investigazzjoni, kif ukoll fis-snin ta' qabel. Madankollu, skont VFAB, dan it-telf kien imputabbli għall-attivitajiet allegatament mhux ekonomiċi tal-ajruport, filwaqt li l-ftehimiet ma' linji tal-ajru kummerċjali, inklużi l-Miżuri 4 u 5, kienu jkopru l-ispejjeż inkrementali tagħhom u ġabu magħhom profitt operattiv u, għalhekk, ikkontribwixxew b'mod pożittiv għar-riżultat finanzjarju ta' VFAB.

(70) VFAB tat ukoll informazzjoni finanzjarja ddettaljata fuq talba tal-Kummissjoni.

5.2. KUMMENTI MINN RYANAIR

5.2.1. **Miżura 4: L-imposti tal-ajruport applikabbli għal Ryanair mill-2001 sal-2010**

(71) Ryanair affermat li l-imposti tal-ajruport applikati minn VFAB għal Ryanair ma kienu jinkludu l-ebda għajnuna mill-Istat, hekk kif huma kienu konformi mal-prinċipju ta' MEO.

(72) Bħala l-ewwel pass, Ryanair sostniet li, għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-prinċipju ta' MEO, il-Kummissjoni għandha tqabbel il-ftehimiet ta' Ryanair ma' VFAB mal-ftehimiet li ġew konklużi ma' ajruporti privati u pubbliċi-privati. Ryanair sostniet ukoll li l-ajruport ikkummissjona servizzi minghand l-impriża ta' konsulenza Oxera, fejn sostniet li l-imposti tal-ajruport imħallsa minn Ryanair fl-Ajruport ta' Västerås kienu ġeneralment konformi mal-imposti applikati f'għadd ta' "ajruporti komparabbli" u, għalhekk, jissodisfaw it-test tal-MEO.

(73) It-tieni, Ryanair sostniet li, ajruport li jkun fis-sitwazzjoni tal-Ajruport ta' Västerås fil-perjodu relevanti, kien ikun konformi mal-MEOP sempliċiment billi jnaqqas it-telf tiegħu aktar milli billi jsir profittabbli permezz tal-ftehimiet dwar l-imposti tal-ajruport. Għalhekk, il-Kummissjoni għandha tistaqsi jekk il-kuntratt kienx profittabbli b'mod inkrementali għall-ajruport. Skont Ryanair, meta tiġi biex tivvaluta jekk il-kuntratt kienx konformi mal-prinċipju ta' MEO, b'hekk, il-Kummissjoni għandha tikkunsidra biss l-ispejjeż inkrementali tal-ajruport, li huma direttament relatati mal-forniment ta' servizzi fl-ajruport lil-linja tal-ajru inkwistjoni, u teżamina jekk id-dħul totali (minn attivitajiet ajrunawtiċi u mhux ajrunawtiċi) derivat mill-kuntratt kienx jissupera dawn l-ispejjeż inkrementali.

(74) F'dan ir-rigward, Ryanair sostniet li, għal VFAB, id-dħul inkrementali li rriżulta mill-arranġamenti ma' Ryanair qabeż l-ispiża inkrementali sabiex tiġi servuta Ryanair. Ryanair ippreżentat, fost rapporti u dokumenti oħrajn b'sostenn għall-argument tagħha, studji mħejjija mill-impriża ta' konsulenza Oxera li analizzaw il-profittabbiltà inkrementali tal-arranġamenti bejn VFAB u Ryanair u AMS.

5.2.2. **L-appoġġ ta' kummerċjalizzazzjoni mogħti minn VFAB lil Ryanair/AMS fl-2001, fl-2008 u fl-2010**

(75) Fir-rigward tal-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ma' VFAB, Ryanair enfasizzat li l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ta' AMS huma differenti mill-ftehimiet ta' Ryanair mal-ajruporti u għandhom jiġu vvalutati separatament, minħabba li ma jistgħux jitqiesu bħala benefiċjarju wieħed. Il-ftehimiet ġew innegozjati b'mod indipendenti, kienu relatati ma' servizzi differenti u ma kinux soġġetti għal xi rabta li tiġġustifika l-kunsiderazzjoni tagħhom bħala sors wieħed ta' għajnuna allegatament mogħtija mill-Istat. Il-konklużjoni tal-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS mhijiex kundizzjoni għall-operat tar-rotot minn Ryanair lejn u minn ajruport.

(76) Fir-rigward tal-valur tal-kummerċjalizzazzjoni, Ryanair sostniet li l-ispazju ddedikat għall-kummerċjalizzazzjoni fuq is-sit elettroniku ta' Ryanair huwa riżorsa skarsa u d-domanda għal dan l-ispazju hija għolja, inkluż minn negozji li mhumiex ajruporti. Ryanair hija tal-fehma li l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni bejn VFAB u Ryanair jew AMS kienu konformi mal-prinċipju ta' MEO.

(77) Ryanair sostniet ukoll li, fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni ma wrietx li l-Miżuri 4 u 5 kienu jinvolvu l-użu ta' riżorsi tal-Istat jew li kienu imputabbli għall-Istat.

5.3. Kummenti minn Airport Marketing Services (AMS)

(78) AMS sostniet li l-Kummissjoni ma għandhiex, kuntrarju għal dak li kien issuġġerit fid-deċiżjoni tal-ftuħ, tittratta l-ftehimiet ta' VFAB ma' Ryanair (il-Miżura 4) u l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni tagħha ma' AMS (il-Miżura 5) bħala konnessi ma' xulxin, iżda pjuttost bħala żewġ tranżazzjonijiet kummerċjali separati. AMS qalet li hija sussidjarja ta' Ryanair bi skop kummerċjali effettivament tagħha, kif ukoll li nħolqot sabiex tiżviluppa attività li ma tappartjenix għan-negozju prinċipali ta' Ryanair. AMS sostniet ukoll li, fil-prinċipju, il-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ta' AMS mal-ajruporti jiġu nnegozjati u konklużi separatament mill-ftehimiet ta' Ryanair mal-istess ajruporti.

(79) Skont AMS, jagħmel sens inerenti għal ajruport reġjonali żgħir illi jixtri servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mingħand AMS. AMS affermat li, tipikament, dawn l-ajruporti għandhom ħtieġa li jżidu r-rikonoxximent tal-marka tagħhom u li r-reklamar fuq sit elettroniku ta' linja tal-ajru jista' jżid l-għadd ta' passiġġieri li jaslu (il-passiġġieri barranin jiġġeneraw aktar dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi mill-passiġġieri li jitilqu li joriġinaw mir-reġjun fejn ikun jinsab l-ajruport). B'hekk, il-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni jrendu valur kummerċjali reali għal VFAB.

(80) AMS sostniet ukoll li fil-konklużjoni tal-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni taħt il-Miżura 5, VFAB aġixxiet skont il-prinċipju ta' MEO, hekk kif huwa mifhum li r-reklamar fuq Ryanair.com jirrappreżenta valur reali għoli għall-ajruport ta' Västerås u li l-prezz mitlub minn AMS kien il-prezz tas-suq għal dawn is-servizzi.

6. **KUMMENTI MILL-ISVEZJA DWAR KUMMENTI MINN PARTIJIET TERZI**

(81) L-Isvezja ma kkummentatx dwar il-kummenti minn partijiet terzi.

7. **VALUTAZZJONI**

(82) Permezz tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE "kwalunkwe għajnuna mogħtija minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat fi kwalunkwe forma li tfixkel jew thedded li tfixkel il-kompetizzjoni billi tiffavorixxi lil ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti oġġetti għandha, dejjem jekk taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri, tkun inkompatibbli mas-suq intern."

(83) Il-kriterji previsti fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE huma kumulattivi. Għalhekk, sabiex jiġi stabbilit jekk miżura tikkostitwixxix għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, għandhom jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet kollha li ġejjin, jiġifieri li l-appoġġ finanzjarju għandu:

(a) jingħata mill-Istat jew permezz ta' riżorsi tal-Istat;

(b) jipprovdi vantaġġ selettiv, jiġifieri jiffavorixxi lil ċerti impriżi jew ċerti oġġetti;

(c) ifixkel jew jhedded li jfixkel il-kompetizzjoni; u

(d) jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

7.1. MIŻURA 1: IL-KONTRIBUZZJONIJIET TAL-AZZJONISTI LIL VFAB BEJN L-2003 U L-2010

7.1.1. **L-eżistenza tal-għajnuna**

7.1.1.1. *Il-kunċett ta' impriża (marġnijiet differenti)*

(84) Sabiex tiddetermina jekk miżura taqax fil-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, il-Kummissjoni trid l-ewwel tistabbilixxi jekk il-benefiċjarju tal-miżura huwiex impriża skont it-tifsira ta' dan l-artikolu.

(85) Hija każistika stabbilita li l-kunċett ta' impriża jkopri kwalunkwe entità involuta f'attività ekonomika, irrispettivament mill-istatus legali tagħha u l-mod kif tiġi ffinanzjata ([14]), u li kwalunkwe attività li tikkonsisti fi prodotti u servizzi offruti f'suq partikolari hija attività ekonomika. ([15])

(86) Fis-sentenza tagħha "fil-kawża dwar l-Ajruport Leipzig-Halle", il-Qorti Ġenerali kkonfermat li l-operat ta' ajruport ċivili huwa attività ekonomika, li l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport hija parti inseparabbli minnha. ([16]) Ladarba operatur ta' ajruport jinvolvi ruħu f'attivitajiet ekonomiċi, irrispettivament mill-istatus legali tiegħu jew il-mod kif jiġi ffinanzjat, huwa jikkostitwixxi impriża skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. ([17])

(87) Rigward il-perjodu relevanti minn meta il-bini u l-operat ta' ajruport isiru attività ekonomika, il-Kummissjoni tfakkar li l-iżvilupp gradwali tal-forzi tas-suq fis-settur tal-ajruporti ma jippermettix li tiġi ddeterminata data preċiża. Madankollu, il-Qrati Ewropej irrikonoxxew l-evoluzzjoni fin-natura tal-attivitajiet fl-ajruport u fl-Ajruport ta' Leipzig/Halle, filwaqt li l-Qorti Ġenerali sostniet li, mis-sena 2000 'il quddiem, l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat għall-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport ma setgħetx tibqa' tiġi eskluża. Konsegwentement, mid-data tas-sentenza fil-kawża Aéroports de Paris (it-12 ta' Diċembru 2000) ([18]), l-operat u l-bini tal-infrastruttura tal-ajruport għandhom jitqiesu bħala attività ekonomika li taqa' fi ħdan l-ambitu tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat.

(88) Madankollu, ta' min jinnota li mhux l-attivitajiet kollha ta' operatur ta' ajruport neċessarjament huma ta' natura ekonomika. ([19]) Il-Qorti tal-Ġustizzja sostniet li l-attivitajiet li normalment jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fit-twettiq tas-setgħat uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika mhumiex ta' natura ekonomika u ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat. Tali attivitajiet jinkludu s-sigurtà, il-kontroll tat-traffiku tal-ajru, il-pulizija, id-dwana, eċċ. ([20]) Il-finanzjament ta' tali attivitajiet mhux ekonomiċi għandu jkun strettament limitat għal kumpens tal-ispejjeż li jagħtu lok għalihom u ma jistax jintuża minflok biex jiffinanzja attivitajiet ekonomiċi oħrajn. ([21])

(89) Matul l-investigazzjoni formali, l-Isvezja u VFAB ikkontestaw is-sejbiet preliminari tal-Kummissjoni fir-rigward tal-kwalifika ta' VFAB bħala impriża, billi sostnew li l-maġġoranza tal-attivitajiet ta' VFAB mhumiex ekonomiċi lanqas.

(90) F'dan ir-rigward, l-Isvezja u VFAB sostnew li l-utenti tal-ajruport li ġejjin ma kinux impriżi, iżda wettqu attivitajiet mhux ekonomiċi:

— Hässlögymnasiet (sostna li mhuwiex ta' natura ekonomika billi huwa parti mis-sistema skolastika nazzjonali)

— It-taħriġ tal-bdoti fl-Akkademja tal-Avjazzjoni Skandinava.

— L-attivitajiet tal-klabb tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru mingħajr skop ta' profitt "Hässlö flygförening", li ngħata l-permess illi juża l-mitjar mingħajr ħlas.

([14]) Il-Kawża C-35/96 *Il-Kummissjoni vs l-Italja* [1998] Ġabra I-3851, il-punt 36; C-41/90 Höfner u Elser [1991] Ġabra I-1979, il-punt 21; C-244/94 *Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances vs Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* [1995] Ġabra I-4013, il-punt 14; C-55/96 *Job Centre* [1997] Ġabra I-7119, il-paragrafu 21.

([15]) Ara, pereżempju, il-Kawża C-35/96 Il-Kummissjoni vs l-Italja [1998] Ġabra I-3851, il-paragrafu 36; u l-Kawżi C-180/98 sa 184/98 Pavlov [2000] Ġabra I-6451, il-paragrafu 75.

([16]) Il-Kawżi Konġunti T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH u Mitteldeutsche Flughafen AG vs il-Kummissjoni* u T-443/08 *Freistaat Sachsen u Land Sachsen-Anhalt vs il-Kummissjoni* (minn hawn 'il quddiem "*il-kawża dwar l-ajruport ta' Leipzig-Halle*"), [2011], li għadhom ma ġewx ippubblikati fil-Ġabra. Ara wkoll il-kawża T-128/89 *Aéroports de Paris vs il-Kummissjoni* (minn hawn 'il quddiem "*is-sentenza dwar l-Aéroports de Paris*"), [2001] Ġabra II-3929, ikkonfermata mill-Qorti tal-Ġustizzja Ewropea fil-kawża C-82/01 P [2002] Ġabra I-9297, u l-kawża T-196/04 *Ryanair vs il-Kummissjoni* (minn hawn 'il quddiem "*il-kawża Charleroi*") [2008] Ġabra II-3643, il-paragrafu 88.

([17]) Ara, pereżempju, il-Kawżi C-159/91 u C160/91, *Poucet vs AGV* u *Pistre vs Cancave P* [1993] Ġabra I-0637.

([18]) Is-sentenza ta' *Leipzig-Halle*, il-paragrafi 42-43.

([19]) Ara, pereżempju, il-Kawża C-364/92 *SAT Fluggesellschaft vs Eurocontrol* [1994] Ġabra I-43.

([20]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni N309/2002 tad-19 ta' Marzu 2003 dwar is-sigurtà fl-Avjazzjoni — kumpens għall-ispejjeż imġarrba wara l-attakki tal-11 ta' Settembru 2001.

([21]) Il-Kawża C 343/95 *Cali & Figli vs Servizi ecologici porto di Genova* [1997] Ġabra I-1547; id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni N 309/2002 tad-19 ta' Marzu 2003; id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni N438/2002 tas-16 ta' Ottubru 2002, Għajnuna b'sostenn għall-funzjonijiet tal-awtorità pubblika fis-settur tal-portijiet Belġjani.

(91) Skont l-Isvezja, dawn l-attivitajiet allegatament mhux ekonomiċi flimkien kienu jammontaw għall-maġġoranza kbira tal-użu tal-kapaċità tal-ajruport. L-Isvezja sostniet ukoll li t-titjiriet kummerċjali fl-ajruport (definiti bħala titjiriet operati minn linji tal-ajru) kienu profittabbli fuq livell operattiv, li għalhekk it-telf kollu ta' VFAB kien imputabbli għal attività mhux ekonomika u li, konsegwentement, kwalunkwe appoġġ pubbliku maħsub biex jikkumpensa għal dan it-telf jaqa' barra mill-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

(92) Fis-sustanza, il-pożizzjoni tal-Isvezja fuq dan il-punt tikkonsisti fl-argument li jekk l-attività ta' utent ta' servizzi offruti fl-ajruport hija ta' natura mhux ekonomika, mela allura l-għoti tas-servizzi tal-ajruport lil dak l-utent minnu nnifsu mhuwiex attività ekonomika.

(93) Il-Kummissjoni ma tistax taqbel ma' din il-fehma.

(94) Kif ġie spjegat hawn fuq, huwa ċar li l-għoti ta' prodotti jew servizzi f'suq partikolari b'rimunerazzjoni jikkostitwixxi attività ekonomika. Minbarra li jipprovdi s-servizzi tal-ajruport definiti b'mod ristrett (jiġifieri servizzi pprovduti lil-linji tal-ajru ([22])), ajruport jista' jipprovdi wkoll forom oħrajn ta' servizzi fuq bażi kummerċjali, bħal pereżempju l-użu tal-infrastruttura tal-ajruport għal attivitajiet ajrunawtiċi oħrajn b'rimunerazzjoni, pereż. minn skejjel tat-titjir. Jekk ix-xerrejja ta' dawn is-servizzi, bħall-iskejjel tat-titjir, humiex minnhom infushom impriżi, mhuwiex rilevanti sabiex l-ajruport jikkwalifika bħala impriża, ladarba hemm suq għas-servizzi inkwistjoni.

(95) Bl-ammissjoni tal-Isvezja stess, kemm Hässlögymnasiet kif ukoll l-Akkademja tal-Avjazzjoni Skandinava ħallsu korrispettiv għall-użu tal-ajruport. Għalhekk, il-provvediment ta' dawn is-servizzi mill-operatur tal-ajruport jitqies bħala attività ekonomika, irrispettivament min-natura tal-attività proprja tal-iskejjel.

(96) Skont l-Isvezja u VFAB, il-klabb tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru kellu l-permess juża l-ajruport mingħajr ma jħallas korrispettiv. Madankollu, il-fatt li l-klabb tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru ma jħallasx għas-servizzi pprovduti mill-ajruport mhux bilfors ifisser li dawn is-servizzi mhumiex ekonomiċi. F'kull każ, l-Isvezja u VFAB ammettew li, fil-kontabbiltà tagħhom, huma ma sseparawx l-ispejjeż iġġenerati mill-użu tal-ajruport mill-klabb tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru minn dawk tal-iskejjel tat-titjir u, b'hekk, ma għandhom ebda figura speċifika li tista' tiġi attribwita b'mod sikur għal din l-attività allegatament mhux ekonomika. Konsegwentement, is-servizzi pprovduti lill-klabb tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru ma jaffettwawx is-sejba tal-Kummissjoni li VFAB hija impriża.

(97) Fil-każ inkwistjoni, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-ajruport ta' Västerås huwa operat fuq bażi kummerċjali. L-operatur tal-ajruport jitlob lill-utenti sabiex iħallsu għall-użu tal-infrastruttura tal-ajruport u għas-servizzi li huwa jipprovdi fl-ajruport. B'hekk, skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE, VFAB hija impriża.

7.1.1.2. *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà mogħtija lill-Istat*

(98) Sabiex jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, il-miżuri inkwistjoni għandhom jiġu ffinanzjati minn riżorsi tal-Istat u d-deċiżjoni li tingħata l-miżura għandha tkun imputabbli għall-Istat.

(99) Il-kunċett ta' għajnuna mill-Istat japplika għal kwalunkwe vantaġġ mogħti permezz ta' riżorsi tal-Istat mill-Istat innifsu jew minn kwalunkwe korp intermedjarju li jaġixxi permezz tas-setgħat mogħtija lilu. ([23]) Ir-riżorsi tal-awtoritajiet lokali huma, għall-applikazzjoni tal-Artikolu 107 tat-TFUE, riżorsi tal-Istat. ([24])

(100) Fil-każ preżenti, il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti ġew deċiżi u pprovduti mill-proprjetarji ta' VFAB, jiġifieri l-Belt ta' Västerås u, għal ċerti miżuri, minn SCAA permezz tal-kumpanija sussidjarja tagħha LFV Holding.

(101) Fir-rigward tal-Belt ta' Västerås, il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti ġew deċiżi mill-Kunsill elett tal-Belt (kommunfullmäktige) u tħallsu direttament mill-baġit tal-Belt.

(102) Fir-rigward ta' LFV Holding, il-Kummissjoni tinnota li l-impriża kienet kollha kemm hi proprjetà tal-SCAA, li hija awtorità pubblika. Skont l-istatut tagħha, LFV Holding ma tistax tifforma sussidjarji ġodda jew takkwista ishma mingħajr il-permess tal-gvern Svediż. Il-membri tal-Parlament Svediż għandhom id-dritt li jipparteċipaw fil-laqgħat tal-Bord.

([22]) Il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, il-punt 22(8).
([23]) Il-Kawża C-482/99, *Franza vs il-Kummissjoni* (*"Stardust Marine"*) [2002] Ġabra I-4397.
([24]) Il-Kawżi Konġunti T-267/08 u T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* [2011] Ġabra I-1999, il-paragrafu 108.

(103) Il-Kummissjoni, li tinnota li la l-Isvezja u lanqas ebda parti terza ma kkontestaw is-sejbiet preliminari tad-deċiżjoni tal-ftuħ fuq dan il-punt, hija għalhekk tal-fehma li l-Miżura 1 hija ffinanzjata permezz ta' riżorsi tal-Istat u li hija imputabbli għall-Istat.

7.1.1.3. *Vantaġġ ekonomiku*

L-Allegat SGEI

(104) VFAB sostniet li, fi kwalunkwe każ, il-provvediment ta' servizzi fl-ajruport lill-iskejjel tat-titjir u lill-klabb tad-dilettanti tal-inġenji tal-ajru, kif imsemmi fil-premessa 90, jikkostitwixxi servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali ("SGEI") u li l-appoġġ pubbliku mogħti lil VFAB ma jikkostitwixxi ebda għajnuna mill-Istat, minħabba li dan jitqies bħala kumpens għat-telf li huwa esklussivament attribwibbli għall-eżekuzzjoni ta' dawn l-SGEIs.

(105) L-awtoritajiet pubbliċi jistgħu tabilħaqq jiddefinixxu ċerti attivitajiet ekonomiċi mwettqa mill-ajruporti jew mil-linji tal-ajru bħala SGEI skont it-tifsira tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE u jipprovdu kumpens għal servizzi bħal dawn.

(106) Skont il-każistika ta' *Altmark* ([25]), il-kumpens għall-provvediment ta' SGEI ma jinvolvi ebda vantaġġ selettiv skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE jekk jiġu ssodisfati l-erba' kundizzjonijiet li ġejjin:

(a) il-benefiċjarju tal-kumpens irid jiġi fdat formalment bil-provvediment u t-twettiq ta' SGEI, li l-obbligi tiegħu iridu jiġu definiti b'mod ċar;

(b) il-parametri għall-kalkolazzjoni tal-kumpens iridu jiġu stabbiliti bil-quddiem b'mod oġġettiv u trasparenti;

(c) il-kumpens ma jistax jaqbeż dak li huwa neċessarju biex ikopri l-ispejjeż kollha jew parti mill-ispejjeż imġarrba fit-twettiq tal-SGEI, filwaqt li jiġu kkunsidrati l-irċevuti rilevanti u l-profitt raġonevoli għat-twettiq ta' dawn l-obbligi; u

(d) meta l-benefiċjarju ma jintgħażilx skont proċedura ta' akkwist pubbliku li tippermetti li s-servizz jiġi pprovdut bl-inqas spiża lill-komunità, il-livell ta' kumpens mogħti irid jiġi stabbilit abbażi ta' analiżi tal-ispejjeż li setgħet iġġarrab impriża tipika, li tkun immexxija sewwa, fit-twettiq ta' dawn l-obbligi, filwaqt li jiġu kkunsidrati l-irċevuti rilevanti u l-profitt raġonevoli.

(107) Il-kundizzjonijiet tal-kriterji ta' Altmark huma kumulattivi, li jfisser li jeħtieġ li jiġu ssodisfati l-erba' kundizzjonijiet kollha sabiex l-appoġġ pubbliku ma jikkwalifikax bħala għajnuna mill-Istat għal dawn ir-raġunijiet.

(108) Fil-każ preżenti, il-Kummissjoni tinnota li l-Isvezja u VFAB ma ppreżentaw ebda evidenza li turi li l-allegati obbligi ta' servizz pubbliku kienu effettivament definiti b'mod ċar u formalment fdati lil VFAB. Tabilħaqq, f'dan ir-rigward, VFAB tirreferi biss għal-istatut ta' VFAB, fejn il-missjoni tal-impriża hija definita l-ewwel bħala "li tkopri l-ħtieġa tar-reġjun għat-trasport bl-ajru" ([26]) ["tillgodose regionens behov av flygtransporter"] u aktar tard bħala "li sservi l-avjazzjoni ċivili fl-Ajruport ta' Västerås" ([27]) ["betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats"]. Ebda waħda minn dawn il-formulazzjonijiet ma tagħmel referenza għat-tliet allegati obbligi ta' servizz pubbliku u, fi kwalunkwe każ, dawn ma jistgħux jitqiesu bħala obbligi ċari u effettivi ta' SGEI (minflok huma jidhru bħala li jikkostitwixxu deskrizzjoni ġenerali tal-oġġett tal-impriża). Għal din ir-raġuni waħidha, l-appoġġ pubbliku mogħti lil VFAB ma jistax jitqies bħala li jaqa' barra mill-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat skont il-każistika ta' Altmark.

(109) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li jidher li kien hemm mill-inqas żewġ kriterji oħrajn ta' Altmark li ma ġewx issodisfati: ma teżisti ebda evidenza ta' definizzjoni *ex ante* tal-kumpens (iżda pjuttost kumpens *ex post* għal telf mhux anticipat) u VFAB ma ntgħażlitx permezz ta' proċedura ta' akkwist pubbliku u ma teżisti ebda evidenza li l-allegat kumpens kien ibbażat fuq analiżi tal-ispejjeż ta' impriża mmexxija sewwa (pjuttost l-oppost, billi l-livell ta' appoġġ kien definit sempliċiment mill-ħtieġa li dan jagħmel tajjeb għall-bosta snin ta' telf kontinwu).

(110) Għalhekk, l-affermazzjoni ta' VFAB li l-appoġġ pubbliku lil VFAB jaqa' barra mill-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat minħabba li jitqies bħala kumpens għat-twettiq ta' obbligu ta' servizz pubbliku ma tistax tiġi aċċettata.

([25]) Il-Kawża C-280/00 *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg* vs *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (is-sentenza "*Altmark*"), [2003] Ġabra I-7747, ara l-punti 86 sa 93.
([26]) Fl-istatut li japplika bejn it-28 ta' Diċembru 2000 u t-28 ta' Jannar 2007.
([27]) Fl-istatut li japplika mit-23 ta' Jannar 2007.

Il-Prinċipju ta' MEO

(111) Skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, vantaġġ huwa kwalunkwe benefiċċju ekonomiku li impriża ma setgħetx tikseb taħt kundizzjonijiet normali tas-suq, jiġifieri fin-nuqqas ta' intervent mill-Istat. Huwa biss l-effett tal-miżura fuq l-impriża li huwa rilevanti, la l-kawża u lanqas l-għan tal-intervent mill-Istat. Kull meta s-sitwazzjoni finanzjarja tal-impriża titjieb bħala riżultat ta' intervent mill-Istat, ikun hemm il-preżenza ta' vantaġġ.

(112) Il-Kummissjoni tfakkar ukoll li "l-kapital imqiegħed direttament jew indirettament għad-dispożizzjoni ta' impriża mill-Istat f'ċirkostanzi li jikkorrespondu għal kundizzjonijiet normali tas-suq ma jistax jitqies bħala għajnuna mill-Istat". Fil-każ preżenti, sabiex jiġi stabbilit jekk il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti jagħtux vantaġġ lil VFAB li ma setgħetx tikseb taħt kundizzjonijiet normali tas-suq, il-Kummissjoni għandha tqabbel l-imġiba tal-awtoritajiet pubbliċi li jipprovdu l-injezzjonijiet ta' kapital ma' dik ta' MEO li huwa ggwidat minn prospetti ta' profittabbiltà fit-tul.

(113) Il-valutazzjoni għandha tħalli fil-ġenb kwalunkwe riperkussjonijiet pożittivi fuq l-ekonomija tar-reġjun fejn jinsab l-ajruport, minħabba li l-Qorti kkjarifikat li l-kwistjoni rilevanti għall-applikazzjoni tal-prinċipju ta' MEO hija dwar jekk "f'ċirkostanzi simili, azzjonist privat, wara li jkun ikkunsidra l-prevedibbiltà li jikseb redditu u wara li jwarrab il-kunsiderazzjonijiet soċjali, tal-politika reġjonali u settorjali kollha, ikunx issottoskriva l-kapital inkwistjoni".

(114) Fil-kawża *Stardust Marine*, il-Qorti ddikjarat li, "[…] sabiex jiġi eżaminat jekk l-Istat ikunx adotta jew le l-imġiba ta' investitur prudenti li jopera f'ekonomija tas-suq, jeħtieġ li wieħed iqiegħed lilu nnifsu fil-kuntest tal-perjodu li matulu jkunu ttieħdu l-miżuri ta' appoġġ finanzjarju sabiex jivvaluta r-razzjonalità ekonomika tal-imġiba tal-Istat u, b'hekk, joqgħod lura milli jagħmel valutazzjoni msejsa fuq sitwazzjoni sussegwenti." Barra minn hekk, fil-kawża tal-EDF, il-Qorti ddikjarat li, "[…] bl-iskop li jintwera li, qabel jew fl-istess ħin ingħata vantaġġ, l-Istat Membru ħa dik id-deċiżjoni bħala azzjonista, mhuwiex biżżejjed li wieħed jistrieħ fuq l-evalwazzjonijiet ekonomiċi magħmula wara li jkun ingħata l-vantaġġ, fuq sejba retrospettiva li l-investiment magħmul mill-Istat Membru kkonċernat kien tabilħaqq profittabbli, jew fuq ġustifikazzjonijiet sussegwenti tal-kors ta' azzjoni tabilħaqq magħżul." ([28])

(115) Sabiex tkun tista' tapplika l-prinċipju ta' MEO, il-Kummissjoni għandha tqiegħed lilha nnifisha fiż-żmien meta ttieħdet kull deċiżjoni sabiex jiġu pprovduti fondi pubbliċi lil VFAB. Il-Kummissjoni għandha tibbaża l-valutazzjoni tagħha wkoll fuq l-informazzjoni u s-suppożizzjonijiet li kienu għad-dispożizzjoni tal-awtoritajiet lokali rilevanti fiż-żmien meta ttieħdet id-deċiżjoni rigward l-arranġamenti finanzjarji tal-miżuri infrastrutturali f'riskju.

(116) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni stabbilixxiet l-analiżi preliminari tagħha ta' għaliex l-għoti tal-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti lil VFAB jikkostitwixxi vantaġġ lill-impriża u għaliex, b'mod partikolari, il-prinċipju ta' MEO ma jiġix issodisfat.

(117) Il-Kummissjoni l-ewwel innotat li VFAB iġġenerat telf konsiderevoli għal aktar minn 10 snin. Tabilħaqq, fiż-żmien tal-ewwel kontribuzzjoni tal-azzjonisti mogħtija fl-2003, VFAB kienet diġà mill-inqas (skont l-informazzjoni disponibbli għall-Kummissjoni) fil-ħames sena tagħha ta' telf konsistenti. Dan it-telf kompla mingħajr interruzzjoni matul il-perjodu kopert mill-investigazzjoni b'tali mod li, fiż-żmien ta' kull kontribuzzjoni tal-azzjonisti, VFAB kienet għadha qed tagħmel it-telf. F'dawn iċ-ċirkostanzi, il-Kummissjoni tqis li huwa improbabbli ħafna li investitur privat ikun lest li jikkontribwixxi b'injezzjonijiet ta' kapital b'total ta' SEK 194 miljun (madwar EUR 21,4 miljun) sabiex ikopri dan it-telf. Minħabba li VFAB kienet kollha kemm hi proprjetà tal-Istat matul il-perjodu sħiħ inkwistjoni, ma hemmx proprjetarji privati li jista' jsir paragun magħhom. F'dawn iċ-ċirkostanzi, il-konformità mal-MEO tintwera biss fuq il-bażi ta' prospetti b'saħħithom ta' profittabbiltà fit-tul għal VFAB.

(118) Qabel id-deċiżjoni tal-ftuħ, l-awtoritajiet Svediżi sostnew li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti saru abbażi ta' analiżi finanzjarja simili għal dawk magħmula mill-proprjetarju privat tal-ajruport ta' Skavsta (ara l-premessa 52 tad-deċiżjoni tal-ftuħ). Madankollu, kif kien innotat diġà fid-deċiżjoni tal-ftuħ, l-Isvezja ma pprovdiet ebda informazzjoni konkreta li turi li l-proprjetarji tal-ajruport ta' Skavsta setgħu jipprovdu kapital f'ċirkostanzi simili għal dawk tal-ajruport ta' Västerås, kif ukoll li l-komparabbiltà kienet improbabbli wkoll minħabba li l-ajruport ta' Skavsta għandu livelli ta' passiġġieri għaxar darbiet aktar mill-ajruport ta' Västerås. Matul il-kors tal-investigazzjoni formali ma ġiet ipprovduta ebda evidenza addizzjonali fuq dan il-punt.

([28]) Il-Kawża C-124/10 P, *Il-Kummissjoni vs Electricité de France (EDF)*, li għadha ma ġietx ippubblikata, il-punt 84.

(119) Qabel id-deċiżjoni tal-ftuħ, l-awtoritajiet Svediżi ssottomettew evidenza limitata ħafna li kienet maħsuba biex turi li l-Belt ta' Västerås u LFV Holding aġixxew bħala investituri normali fl-ekonomija tas-suq meta kkontribwixxew il-kapital. Kif kien stipulat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, hemm indikazzjonijiet li l-SCAA wettqet xi tip ta' analiżi tas-suq qabel akkwistat l-ishma tagħha f'VFAB fis-sena 2000. Skont il-previżjonijiet li fuqhom sar ix-xiri, l-għadd ta' passiġġieri fl-ajruport ta' Västerås għandu jiżdied minn 120 000 fl-1999 għal 600 000 fi żmien 8 snin, liema żieda għandha tirriżulta fi profittabbiltà sostenibbli ta' SEK 7-10 miljun fis-sena. Kien stmat li VFAB kienet ser tilħaq ekwilibriju fl-2003 bi frekwenza ta' 400 000 passiġġier.

(120) Madankollu, kif indikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, dawn is-suppożizzjonijiet dehru li kienu ottimisti wisq fid-dawl tal-prestazzjoni preċedenti tal-Ajruport ta' Västerås u ma ġiet ipprovduta ebda evidenza oħra li tissostanzja s-soliditàta' dawn il-projezzjonijiet (tabilħaqq, kif ġie deskritt fit-Tabella 1 aktar 'il fuq, il-frekwenza tal-passiġġieri naqset minflok żdiedet b'ħames darbiet). Sal-aħħar tal-2006, LFV Holding AB biegħet is-sehem tagħha lura lill-Belt ta' Västerås għal SEK 1. Skont l-informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Svediżi, ir-raġuni kienet li l-SCAA ma kinitx lesta li tkompli tipprovdi l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti lil VFAB biex tkopri t-telf tagħha.

(121) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li skont il-kummenti ta' VFAB matul l-investigazzjoni, l-għan tal-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti mill-Belt ta' Västerås u minn LFV holding kien li dawn "ikopru t-telf imġarrab fl-operazzjonijiet ta' VFAB". ([29]) VFAB sostniet li ħafna minn dawn l-operazzjonijiet huma ta' natura mhux ekonomika u hija tal-fehma li l-kwistjoni dwar jekk il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti humiex konformi mal-prinċipju ta' MEO għandha tiġi vvalutata biss fir-rigward tar-redditu fuq l-arranġamenti mal-linji tal-ajru kummerċjali li, fil-fehma ta' VFAB, hija l-unika parti mill-operazzjonijiet tal-ajruport illi hija ekonomika. Billi dawn il-ftehimiet kienu profittabbli b'mod inkrementali, VFAB issostni li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti kienu konformi mal-prinċipju ta' MEO.

(122) L-Isvezja ma kkontestatx dawn il-kummenti.

(123) L-ewwelnett, għar-raġunijiet indikati hawn fuq, il-Kummissjoni ma taċċettax l-allegazzjoni ta' VFAB li l-operazzjonijiet tal-ajruporti setgħu fil-parti l-kbira tagħhom ikunu ta' natura mhux ekonomika u li l-konformità tal-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti mal-prinċipju ta' MEO għandha tiġi vvalutata biss fir-rigward tar-redditu fuq il-ftehimiet ta' VFAB mal-linji tal-ajru kummerċjali. VFAB hija impriża u, mill-perspettiva tal-azzjonisti, il-konformità mal-prinċipju ta' MEO għandha tiġi vvalutata fid-dawl tar-riżultat finanzjarju ta' VFAB b'mod ġenerali. F'kull każ, VFAB ma pprovdiet ebda figura sostanzjata li tippermetti li l-attività ekonomika tagħha tiġi sseparata minn dik mhux ekonomika.

(124) Fir-rigward tal-prospetti li r-riżultati ta' VFAB ser jipprovdu redditu fuq il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti li seta' jkun aċċettabbli għal operatur privat, il-Kummissjoni tinnota li la l-Isvezja u lanqas il-partijiet interessati ma ppreżentaw informazzjoni matul l-investigazzjoni maħsuba biex ittaffi s-sejbiet preliminari tal-Kummissjoni li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti ma kinux konformi mal-prinċipju ta' MEO.

(125) Tabilħaqq, ma ġiet ippreżentata ebda evidenza li tikkumplimenta l-evidenza limitata ħafna li ġiet ippreżentata qabel il-ftuħ u li turi li, minkejja l-indikazzjonijiet *prima facie* b'saħħithom li juru l-kuntrarju (kif miġbura fil-qosor fil-premessi minn 119 sa 121), il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti kienu pprovduti abbażi ta' suppożizzjonijiet raġonevoli ta' redditu li jkunu aċċettabbli għal MEO f'sitwazzjoni simili.

(126) Għall-kuntrarju, il-Kummissjoni ssib li l-konklużjonijiet preliminari tagħha huma korroborati mid-dikjarazzjonijiet ta' VFAB stess (ara l-premessa 121), li l-Isvezja ma kkontestatx, jiġifieri li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti ma ngħatawx bil-għan li jinkiseb redditu li jkun kompatibbli ma' MEO, iżda bil-għan li jkopru t-telf iġġenerat mill-operazzjonijiet ta' VFAB fuq bażi kontinwa. Tali kopertura kontinwa tat-telf mingħajr prospetti ċari u kredibbli ta' titjib fil-prestazzjoni tal-impriża, li twassal għal redditu aċċettabbli, ma tkunx aċċettabbli għal MEO.

(127) L-Isvezja ma ppreżentat ebda informazzjoni fir-rigward tad-dubji espressi fid-deċiżjonijiet tal-ftuħ li jirrigwardaw, b'mod partikolari, il-previżjonijiet ottimisti ħafna allegatament magħmula qabel l-ewwel kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti, u lanqas ma ppreżentat evidenza li turi li l-kontribuzzjonijiet sussegwenti kienu magħmula abbażi ta' xi forma ta' valutazzjoni tar-redditi futuri mhux sempliċiment biex jiġi kopert it-telf.

([29]) Il-kummenti ta' VFAB tas-16 ta' Lulju 2012, it-taqsima 3.3.

Konklużjoni

(128) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-fehma li MEO ma kienx jipprovdi l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti. L-evidenza pprovduta mill-Istat Membru ma tissostanzjax li twettqet valutazzjoni li kienet tkun aċċettabbli għal MEO meta seħħew dawk il-kontribuzzjonijiet, iżda pjuttost li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti kienu maħsuba biex ikopru t-telf ta' VFAB fuq bażi kontinwa mingħajr ebda rabta mal-prestazzjoni tal-impriża. Għalhekk, il-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti jagħtu vantaġġ ekonomiku lil VFAB, li hija ma kinitx tkun tista' tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

7.1.1.4. *Is-selettività*

(129) Sabiex taqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, miżura tal-Istat trid tiffavorixxi lil "ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti oġġetti". B'hekk, huma biss dawk il-miżuri li jiffavorixxu lill-impriżi b'mod selettiv li jaqgħu taħt il-kunċett ta' għajnuna mill-Istat.

(130) Fil-każ inkwistjoni, mill-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti bbenifikat biss VFAB u, għalhekk, tali kontribuzzjonijiet huma ċertament selettivi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

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

(131) Meta l-għajnuna mogħtija minn Stat Membru ssaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża mqabbla ma' impriżi oħrajn li jikkompetu fis-suq intern, dawn tal-aħħar iridu jitqiesu bħala li ġew affettwati mill-għajnuna. ([30]) Il-vantaġġ ekonomiku mogħti mill-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti lil VAFB isaħħaħ il-pożizzjoni ekonomika tagħha, billi l-operatur tal-ajruport seta' jkompli bin-negozju tiegħu mingħajr ma kellu jġorr l-ispejjeż inerenti kollha.

(132) Kif ġie spjegat hawn fuq, l-operat ta' ajruport huwa attività ekonomika. Fuq naħa waħda hemm il-kompetizzjoni bejn l-ajruporti sabiex jattiraw il-linji tal-ajru u t-traffiku tal-ajru korrispondenti (passiġġieri u merkanzija) u, fuq in-naħa l-oħra, hemm il-kompetizzjoni bejn il-maniġers tal-ajruporti, li jistgħu jikkompetu bejniethom sabiex jiġu fdati bil-ġestjoni ta' ajruport partikolari. Barra minn hekk, b'mod partikolari fir-rigward tat-trasportaturi low-cost u l-operaturi charter, l-ajruporti li ma jinsabux fl-istess żoni ta' lħuq jew li jinsabu saħansitra fi Stati Membri differenti jistgħu jkunu wkoll f'kompetizzjoni ma' xulxin sabiex jattiraw dawk il-linji tal-ajru.

(133) Kif issemma fil-punt 40 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2005 u kif affermat mill-ġdid fil-punt 45 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, mhuwiex possibbli li jiġu eskluži saħansitra ajruporti żgħar mill-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Barra minn hekk, il-punt 45 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 jiddikjara espliċitament li "d-daqs relattivament żgħir tal-impriża li tirċievi finanzjament pubbliku ma jeskludix, bħala tali, il-possibbiltà li jista' jiġi affettwat il-kummerċ bejn l-Istati Membri."

(134) L-Ajruport ta' Västerås serva bejn 113 626 u 242 376 passiġġier fis-sena fil-perjodu kopert mill-investigazzjoni formali u bħalissa qiegħed iservi madwar 273 000 passiġġier fis-sena (ċifri għall-2013). Proporzjon sinjifikanti tat-traffiku tal-ajru joriġina minn Stati Membri oħrajn, tant li hemm u kien hemm titjiriet internazzjonali minn Västerås lejn destinazzjonijiet bħal London-Stanstead, Alicante u Malaga. Għalhekk, irid jiġi konkluż li VFAB topera f'suq li huwa miftuħ għall-kompetizzjoni fuq skala Ewropea.

(135) Fid-dawl ta' dawn il-fatti, irid jiġi kkunsidrat li l-finanzjament pubbliku mogħti lil VFAB ifixkel jew jhedded li jfixkel il-kompetizzjoni u għandu mill-inqas effett qawwi fuq il-kummerċ.

7.1.1.6. *Konklużjoni*

(136) Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet imsemmija hawn fuq, il-Kummissjoni ssib li l-finanzjament pubbliku mogħti lil VFAB fil-forma ta' kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti bejn l-2003 u l-2010 (il-Miżura 1) jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107 tat-TFUE.

7.1.1.7. *Il-legalità tal-għajnuna*

(137) Skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE, l-Istati Membri iridu jinnotifikaw kull pjan ta' għoti jew tibdil ta' għajnuna u ma jistgħux idaħħlu l-miżuri proposti fis-seħħ qabel mal-proċedura ta' notifika tkun irriżultat f'deċiżjoni finali.

([30]) Il-Kawża T-214/95 *Het Vlaamse Gewest vs il-Kummissjoni* [1998] Ġabra II-717.

(138) Billi l-fondi kienu diġà tpoġġew għad-dispożizzjoni ta' VFAB, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-Isvezja ma rrispettatx il-projbizzjoni tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE.

7.1.2. **Il-kompatibbiltà**

7.1.2.1. *L-applikabbiltà tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2005 u tal-2014*

(139) L-Artikolu 107(3) tat-TFUE jipprevedi ċerti eżenzjonijiet għar-regola ġenerali stabbilita fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE li l-għajnuna mill-Istat mhijiex kompatibbli mas-suq intern. L-għajnuna inkwistjoni tista' tiġi vvalutata fuq il-bażi tal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE, li jistipula li: "għajnuna maħsuba biex tiffaċilita l-iżvilupp ta' ċerti attivitajiet ekonomiċi jew ta' ċerti oqsma ekonomiċi, fejn tali għajnuna ma taffettwax b'mod negattiv il-kundizzjonijiet tal-kummerċ sa punt li jmur kontra l-interess komuni", tista' titqies bħala kompatibbli mas-suq intern.

(140) F'dan ir-rigward, il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 jipprovdu qafas għall-valutazzjoni ta' jekk l-għajnuna lill-ajruporti tistax tiġi ddikjarata bħala kompatibbli skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

(141) Skont il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, jekk l-għajnuna għall-investiment ngħatat mhux skont il-liġi qabel l-4 ta' April 2014, il-Kummissjoni tapplika r-regoli tal-kompatibbiltà fis-seħħ fiż-żmien meta tkun ingħatat l-għajnuna għall-investiment illegali.

(142) Skont il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, il-Kummissjoni hija tal-fehma li d-dispożizzjonijiet tal-avviż tagħha dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat illegali ma għandhomx japplikaw għall-każijiet pendenti ta' għajnuna operattiva illegali mogħtija lill-ajruporti qabel l-4 ta' April 2014. Minflok, il-Kummissjoni ser tapplika l-prinċipji stabbiliti fil-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 għall-każijiet kollha li jikkonċernaw l-għajnuna operattiva (in-notifiki pendenti u l-għajnuna illegali mhux innotifikata) lill-ajruporti, anki jekk l-għajnuna ngħatat qabel l-4 ta' April 2014 u l-bidu tal-perjodu tranżitorju.

(143) Il-Kummissjoni diġà kkonkludiet fil-premessi 136 sa 138 li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat illegali mogħtija qabel l-4 ta' April 2014.

7.1.2.2. *Distinzjoni bejn Investiment u Għajnuna Operattiva*

(144) Fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 imsemmija hawn fuq, il-Kummissjoni għandha tiddetermina jekk il-miżura inkwistjoni tikkostitwixxix għajnuna għall-investiment jew għajnuna operattiva mhux skont il-liġi.

(145) Skont il-punt 25(r) tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, l-għajnuna għall-investiment hija definita bħala "għajnuna maħsuba biex tiffinanzja l-assi kapitali fissi; speċifikament, sabiex tkopri 'd-diskepanza fil-finanzjament tal-ispejjeż kapitali'". Barra minn hekk, skont il-punt 25(r) tal-Linji Gwida, l-għajnuna għall-investiment tista' tkun relatata kemm ma' pagament bil-quddiem (jiġifieri tkun tkopri l-ispejjeż tal-investiment bil-quddiem) kif ukoll mal-għajnuna mħallsa fil-forma ta' pagamenti akkont perjodiċi (sabiex tkopri l-ispejjeż kapitali, f'termini tad-deprezzament annwali u l-ispejjeż tal-finanzjament).

(146) Min-naħa l-oħra, l-għajnuna operattiva hija relatata mal-kopertura tal-ispejjeż operattivi kollha, jew ta' parti minnhom, ta' ajruport, definiti bħala "l-ispejjeż sottostanti tal-provvediment ta' servizzi fl-ajruport, inklużi kategoriji bħall-ispejjeż tal-persunal, is-servizzi mogħtija b'kuntratt, il-komunikazzjoni, l-iskart, l-enerġija, il-manutenzjoni, il-kera, l-amministrazzjoni, eċċ., iżda eskluži l-ispejjeż kapitali, l-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni jew kwalunkwe inċentivi oħrajn mogħtija lil-linji tal-ajru mill-ajruport, kif ukoll l-ispejjeż li jaqgħu fl-ambitu tal-politika pubblika".

(147) Fid-dawl ta' dawn id-definizzjonijiet, jista' jiġi kkunsidrat li l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti, li kienu jintużaw biex ikopru t-telf operattiv ta' VFAB fuq bażi kontinwa, jikkwalifikaw bħala għajnuna operattiva favur VFAB.

7.1.2.3. *Il-kompatibbiltà tal-Għajnuna Operattiva skont il-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014*

(148) It-Taqsima 5.1. tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 tistabbilixxi l-kriterji li tapplika l-Kummissjoni fil-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-għajnuna operattiva mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. B'mod partikolari, skont il-punt 172 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, il-Kummissjoni tapplika dawk il-kriterji għall-każijiet kollha li jikkonċernaw l-għajnuna operattiva, inklużi n-notifiki pendenti u l-każijiet ta' għajnuna illegali mhux innotifikata.

(149) Skont il-punt 137 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, l-għajnuna operattiva mhux skont il-liġi mogħtija qabel il-bidu tal-perjodu tranżitorju (inkluża l-għajnuna mħallsa qabel l-4 ta' April 2014) tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli mal-firxa sħiħa ta' spejjeż operattivi mhux koperti, diment li jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet li ġejjin:

(150) Kontribut għal objettiv definit sewwa ta' interess komuni (il-punti 113 u 114 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014). Din il-kundizzjoni tiġi ssodisfata, fost l-oħrajn, jekk l-għajnuna żżid il-mobbiltà taċ-ċittadini tal-UE u l-konnettività tar-reġjuni billi tistabbilixxi punti ta' aċċess għat-titjiriet ġewwa l-Unjoni jew jekk tiffaċilita l-iżvilupp reġjonali. Madankollu, id-duplikazzjoni ta' ajruporti mhux profittabbli ma tikkontribwixxix għal objettiv ta' interess komuni.

(151) Il-ħtieġa għal intervent mill-Istat (il-punti 116 sa 118 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014). L-għajnuna għandha tkun immirata lejn sitwazzjonijiet fejn hija tista' ġġib magħha titjib materjali li s-suq innifsu ma jistax iwassal. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni innotat li l-kundizzjonijiet li jiffaċċjaw ajruporti iżgħar meta jiżviluppaw is-servizzi tagħhom u sabiex jattiraw finanzjament privat ħafna drabi jkunu inqas favorevoli minn dawk li jiffaċċjaw l-ajruporti ewlenin fl-Unjoni. Għalhekk, bil-kundizzjonijiet preżenti tas-suq, ajruporti iżgħar jistgħu jsibu diffikultajiet sabiex jiżguraw il-finanzjament tal-operat tagħhom mingħajr finanzjament pubbliku.

(152) Konsegwentement, il-Kummissjoni hija tal-fehma, skont il-kundizzjonijiet attwali tas-suq, li:

— ajruporti li jservu sa 200 000 passiġġier fis-sena ma jkunux jistgħu jkopru l-biċċa l-kbira tal-ispejjeż operattivi tagħhom;

— ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 200 000 u 700 000 passiġġier ma jkunux jistgħu jkopru l-ispejjeż operattivi tagħhom b'mod sostanzjali;

— ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 700 000 sa miljun passiġġier għandhom, b'mod ġenerali, ikunu jistgħu jkopru l-biċċa l-kbira tal-ispejjeż operattivi tagħhom; u

— ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn miljun u 3 miljun passiġġier għandhom, bħala medja, ikunu jistgħu jkopru l-maġġoranza tal-ispejjeż operattivi tagħhom.

(153) L-adegwatezza tal-għajnuna mill-Istat bħala strument ta' politika (il-punt 120 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni). L-Istati Membri jridu juru li l-għajnuna hija adegwata sabiex jintlaħaq l-objettiv maħsub jew sabiex jiġu riżolti l-problemi maħsuba biex jiġu indirizzati mill-għajnuna. Miżura ta' għajnuna ma titqiesx bħala kompatibbli mas-suq intern jekk ikun hemm strumenti ta' politika jew strumenti ta' għajnuna inqas distortivi li jippermettu li jintlaħaq l-istess objettiv.

(154) L-eżistenza tal-effett ta' inċentiv (il-punt 124 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014). Din il-kundizzjoni tiġi ssodisfata jekk ikun probabbli li, fin-nuqqas ta' għajnuna operattiva, u b'kunsiderazzjoni tal-preżenza possibbli tal-għajnuna għall-investiment u l-livell ta' traffiku, il-livell tal-attività ekonomika tal-ajruport ikkonċernat jitnaqqas b'mod sinjifikanti.

(155) Il-proporzjonalità tal-ammont ta' għajnuna, jiġifieri għajnuna limitata għall-minimu neċessarju (il-punt 125 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014). Sabiex tkun proporzjonata, l-għajnuna operattiva lill-ajruporti għandha tkun limitata għall-minimu neċessarju b'mod li tkun tista' titwettaq l-attività megħjuna.

(156) Il-prevenzjoni ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ (il-punt 131 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni). Meta tivvaluta l-kompatibbiltà tal-għajnuna operattiva, il-Kummissjoni se tieħu inkonsiderazzjoni d-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-effetti fuq il-kummerċ. Meta ajruport ikun jinsab fl-istess żona ta' lhuq bħal ajruport ieħor b'kapaċità żejda, il-pjan tan-negozju, ibbażat fuq previżjonijiet tajbin tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija, irid jidentifika l-effett probabbli fuq it-traffiku tal-ajruporti l-oħrajn li jinsabu f'dik iż-żona ta' lhuq.

7.1.2.4. *Il-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-Miżura 1*

Kontribut għal objettiv definit sewwa ta' interess komuni

(157) L-għajnuna operattiva pprovduta lil VFAB serviet sabiex l-ajruport jibqa' jopera u ppermettietlu jżomm konnessjonijiet regolari bl-ajru kemm fuq livell domestiku kif ukoll fuq livell internazzjonali.

(158) Västerås hija l-ħames l-akbar belt tal-Isvezja f'termini tal-popolazzjoni tagħha. Hija tinsab fiż-żona ekonomikament prosperuża u b'popolazzjoni densa tal-Isvezja ċentrali. Fl-1999 diġà kien hemm 450 000 abitant, jiġifieri madwar 5,5 % tal-popolazzjoni totali tal-pajjiż, 45 minuta 'l bogħod mill-ajruport. Barra minn hekk, kien hemm miljun abitant li jgħix fiż-żona ta' lhuq tal-ajruport definita minn ħin tal-ivvjaġġar ta' siegħa. Skont l-estimi li saru mill-awtoritajiet tat-traffiku tal-ajru Svediżi fis-sena 2000, madwar 59 % tal-passiġġieri li vjaġġaw minn ajruporti fir-reġjun tal-Isvezja Ċentrali (Mälardalsregionen) kienu residenti taż-żona.

(159) Madankollu, l-eqreb ajruporti jinsabu f'distanza ta' aktar minn 100 kilometru jew aktar minn siegħa ta' sewqan (bl-eċċezzjoni tal-ajruport ta' Bromma, li jinsab 59 minuta 'l bogħod bil-karozza). Għalhekk, billi offra titjiriet kemm fuq livell domestiku (mill-inqas sal-2006) u lejn destinazzjonijiet fl-UE (pereż. Oslo, Copenhagen, Londra), l-ajruport ikkontribwixxa għal żieda tal-mobbiltà taċ-ċittadini tal-UE u żieda tal-aċċessibbiltà billi stabbilixxa punti ta' aċċess għat-titjiriet ġewwa l-Unjoni f'post ċentrali ta' reġjun b'popolazzjoni densa. Dawn il-punti ta' aċċess ikkomplimentaw l-offerta ta' ajruporti oħrajn li jinsabu fil-marġini taż-żona ta' lħuq (Bromma u Arlanda), minħabba li ġew ipprovduti konnessjonijiet ta' titjiriet fi ħdan perimetru ta' vjaġġar konvenjenti bbażat l-aktar fuq mudell ta' negozju (trasportaturi low-cost) li huwa differenti minn dak segwit minn Bromma u Arlanda. Il-Kummissjoni tinnota wkoll li, skont l-estimi li saru mill-Belt ta' Västerås, l-ajruport ta' Västerås ikkontribwixxa direttament u indirettament sabiex jinżammu madwar 180 impjieg f'Västerås.

(160) Il-Kummissjoni tikkonkludi li l-għajnuna operattiva serviet sabiex tittejjeb l-aċċessibbiltà bejn iż-żona ta' Västerås u partijiet oħrajn tal-Isvezja u tal-UE, kif ukoll li l-għajnuna operattiva serviet objettiv definit sewwa ta' interess komuni.

Il-ħtieġa għal intervent mill-Istat

(161) Kif ġie stabbilit fil-punt 118 tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014, il-Kummissjoni hija tal-fehma li taħt il-kundizzjonijiet attwali tas-suq, il-ħtieġa għal finanzjament pubbliku sabiex jiġu ffinanzjati l-ispejjeż operattivi ser tvarja, minħabba l-ispejjeż fissi għoljin, skont id-daqs ta' ajruport u normalment tkun proporzjonalment akbar għall-ajruporti iżgħar. Il-Kummissjoni hija tal-fehma li, taħt il-kundizzjonijiet attwali tas-suq, il-vijabbiltà finanzjarja relattiva tal-ajruporti tista' tiġi identifikata f'termini tad-daqs. B'hekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li ajruporti li jservu sa 200 000 passiġġier fis-sena ma jkunux jistgħu jkopru ħafna mill-ispejjeż operattivi tagħhom u li l-ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 200 000 u 700 000 passiġġier ma jkunux jistgħu jkopru l-ispejjeż operattivi tagħhom b'mod sostanzjali.

(162) Kif muri fil-premessa 20 aktar 'il fuq, VFAB ma setgħetx tkopri l-ispejjeż operattivi tagħha mill-inqas mill-1999 u fil-perjodu kollu kopert mill-valutazzjoni.

(163) Il-Kummissjoni tinnota li fil-perjodu kopert mill-investigazzjoni, l-għadd ta' passiġġieri annwalment kien taħt il-200 000, għajr għall-2004 (242 376 passiġġier) u għall-2005 (221 422 passiġġier), fejn l-ammont xorta baqa' taħt it-300 000.

(164) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li VFAB ma setgħetx tkopri ħafna mill-ispejjeż operattivi tagħha, jew għall-inqas proporzjon sostanzjali minnhom, u li, għalhekk, kien hemm il-ħtieġa għal intervent mill-Istat.

L-adegwatezza tal-miżura ta' għajnuna

(165) Fil-każ preżenti, l-attività fl-ajruport ta' Västerås kienet ipperikolata min-nuqqas ta' abbiltà tiegħu li jkopri l-ispejjeż operattivi tiegħu.

(166) Minħabba n-natura ta' din il-problema, il-Kummissjoni hija tal-fehma li ebda miżura politika oħra ma setgħet tippermetti lill-ajruport jissokta bl-operazzjonijiet tiegħu. L-għajnuna operattiva kienet limitata sal-punt tat-telf operattiv mikxuf u kienet limitata wkoll għall-minimu neċessarju, minħabba li hija kkumpensat biss it-telf effettivament imġarrab. B'hekk, il-kumpens tat-telf huwa limitat għall-minimu u ma jipprevedi ebda profitt.

(167) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-miżura kienet adegwata sabiex jintlaħaq l-objettiv ta' interess komuni mixtieq.

Effett ta' inċentiv

(168) L-għajnuna operattiva mogħtija fil-passat serviet sabiex l-ajruport seta' jibqa' jopera. Mingħajr l-għajnuna, l-ajruport kien ikollu jagħlaq u ma kienx ikun jista' jikkontribwixxi għall-aċċessibbiltà lokali. L-ammont ta' għajnuna kien limitat sal-punt tat-telf operattiv effettiv, minħabba li tali għajnuna kkumpensat biss it-telf operattiv mikxuf.

(169) Fid-dawl ta' dan, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-miżura ta' għajnuna kellha effett ta' inċentiv.

Il-proporzjonalità tal-għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu)

(170) L-għajnuna operattiva għandha tkun limitata għall-minimu neċessarju b'mod li tkun tista' titwettaq l-attività megħjuna.

(171) Fil-każ preżenti, l-ammont ta' għajnuna qatt ma qabeż il-limitu tat-telf operattiv mikxuf. Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-għajnuna operattiva kienet proporzjonali u limitata għall-minimu neċessarju b'mod li tkun tista' titwettaq l-attività megħjuna.

Il-prevenzjoni ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ

(172) Il-Kummissjoni tosserva li hemm ajruport wieħed biss li jinsab fiż-żona ta' lħuq tal-ajruport ta' Västerås, kif definita fil-punt 25(12) tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014. Barra minn hekk, l-ajruport ta' Arlanda jinsab kemm kemm barra miż-żona ta' lħuq.

(173) Madankollu, fir-rigward ta' dan l-ajruport — Bromma — il-Kummissjoni l-ewwel tinnota li dan jinsab fl-estremità taż-żona ta' lħuq tal-Ajruport ta' Västerås (59 minuta 'l bogħod bil-karozza), fatt li x'aktarx inaqqas il-potenzjal għal effetti negattivi tal-għajnuna.

(174) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li l-mudelli tan-negozju tal-Ajruport ta' Västerås u tal-Ajruport ta' Bromma kienu pjuttost differenti. Matul il-perjodu kopert mill-investigazzjoni, l-ajruport ta' Västerås iffoka b'mod ċar fuq it-trasportaturi low-cost billi żviluppa r-relazzjoni tiegħu ma' Ryanair, fejn beda jnaqqas b'mod gradwali t-titjiriet domestiċi. Għall-kuntrarju, il-profil tal-ajruport ta' Bromma kien fuq it-titjiriet domestiċi sabiex iservi ż-żona taċ-ċentru ta' Stokkolma, flimkien ma' xi destinazzjonijiet internazzjonali (pereż. Brussell, Ħelsinki) b'linji tal-ajru tradizzjonali, tant li l-iżvilupp ta' Bromma (imkejjel f'għadd ta' passiġġieri) kien qawwi ħafna matul il-perjodu kopert mill-investigazzjoni, fejn minn 981 256 passiġġier fis-sena 2000 żdied għal 2 037 382 passiġġier fl-2010 ([31]). Barra minn hekk, fir-rigward tal-ajruport ta' Arlanda, il-Kummissjoni tinnota li dan jinsab barra miż-żona ta' lħuq preżunta tal-ajruport ta' Västerås, li jnaqqas l-effetti negattivi potenzjali tal-għajnuna. Minbarra hekk, fi kwalunkwe eventwalità, fil-każ ta' Bromma, tali effetti negattivi jsiru saħansitra inqas probabbli minħabba l-fatt li l-ajruport ta' Arlanda segwa wkoll mudell ta' negozju pjuttost differenti minn dak ta' Västerås. Tabilħaqq, Arlanda, li huwa l-ajruport prinċipali taż-żona kapitali, joffri għadd kbir ta' destinazzjonijiet domestiċi u internazzjonali servuti minn linji tal-ajru tradizzjonali. Fl-aħħarnett, l-iskala modesta ta' traffiku fl-ajruport ta' Västerås tfisser li huwa improbabbli ħafna li l-effett tal-għajnuna seta' kellu impatt materjali fuq l-operazzjonijiet ta' Arlanda, li huwa l-akbar ajruport tal-Isvezja. ([32])

(175) Għalhekk, huwa improbabbli ħafna li l-għajnuna mogħtija lill-ajruport ta' Västerås kellha twassal għal duplikazzjoni inutli jew negozju ddevjat minn Bromma jew Arlanda.

(176) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-effetti negattivi bla bżonn fuq it-tlestija u fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri huma limitati.

Konklużjoni

(177) Il-Kummissjoni tikkonstata li l-għajnuna operattiva mogħtija lil VFAB permezz tal-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti mogħtija bejn l-2003 u l-2010 (il-Miżura 1) hija kompatibbli mas-suq intern.

7.2. MIŻURA 2: L-ALLEGATA KERA MNAQQSA MĦALLSA MINN VFAB LIL VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB GĦALL-UŻU TAL-INFRASTRUTTURA TAL-AJRUPORT

(178) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ ([33]), il-Kummissjoni qalet li kien hemm indikazzjonijiet li l-kera setgħet kienet taħt ir-rata tas-suq. Dan kien jiddependi essenzjalment fuq dikjarazzjoni għal dan il-għan f'dokument intern tal-Belt ta' Västerås. Konsegwentement, il-Kummissjoni talbet lill-awtoritajiet Svediżi biex jikkummentaw dwar dawn l-indikazzjonijiet, kif ukoll dwar il-kera stmata tas-suq. Madankollu, abbażi tal-indikazzjonijiet disponibbli, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-kera tat vantaġġ lil VFAB.

(179) L-Isvezja u VFAB ikkontestaw li l-kera ġiet ifissata taħt il-livelli tas-suq fi kwalunkwe żmien bejn l-2003 u l-2010. B'reazzjoni għat-talba għal kjarifiki magħmula fid-deċiżjoni tal-ftuħ, huma sostnew li d-dikjarazzjoni f'dokument imħejji għall-kunsill tal-Belt ta' Västerås, li għalih tirreferi d-deċiżjoni tal-ftuħ, illi tissuġġerixxi li l-kera tkun taħt il-livelli tas-suq, ma tistrieħx fuq ċifri jew spjegazzjonijiet konkreti, iżda hija dikjarazzjoni mhux sostanzjata. Għalhekk, l-Isvezja u VFAB ma għandhom ebda mezz kif jikkummentaw dwarha fis-sustanza. Minflok, huma jsostnu li kwalunkwe valutazzjoni tal-kera tas-suq għandha ssir fid-dawl tal-fatt li l-proprjetà, skont ir-regolamenti tal-ippjanar rilevanti, tista' tintuża biss għall-attivitajiet fl-ajruport u, minħabba l-profittabbiltà baxxa ħafna tal-operazzjonijiet, il-kera preżenti tidher li hija konformi mas-suq. Barra minn hekk, il-kirja tipprovdi li l-kera tiġi aġġustata jekk isiru investimenti ġodda.

([31]) Sors: www.transportstyrelsen.se
([32]) Permezz ta' illustrazzjoni, l-ajruport ta' Arlanda kellu 18 263 926 passiġġier fis-sena 2000 (u 16 948 127 fl-2010) (sors: www.transportstyrelsen.se).
([33]) Ara l-punt 62, u 62 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.

(180) Fi kwalunkwe eventwalità, l-Isvezja u VFAB isostnu li l-kera tiġi ffissata liberament minn VFAB fuq il-bażi ta' kunsiderazzjonijiet purament kummerċjali u li l-Kummissjoni naqset milli turi li d-deċiżjoni sabiex tiġi ffissata l-kera għal VFAB tkun imputabbli għall-Istat.

(181) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tieħu nota tal-argumenti tal-Isvezja u ta' VFAB li l-profittabbiltà baxxa (tabilħaqq negattiva) tal-attivitajiet tal-ajruport f'Västerås għandha impatt fuq il-livell tal-kera li tista' tintalab.

(182) Ma kien hemm ebda parti terza oħra li kkummentat dwar dan il-punt. L-investigazzjoni formali ma ressqet ebda informazzjoni li setgħet tippermetti li jiġi ssostanzjat li l-kera mħallsa minn VFAB tkun aktar baxxa minn dik li seta' jitlob sid il-kera privat taħt ċirkostanzi simili. Għalhekk, id-dikjarazzjoni msemmija fid-deċiżjoni tal-ftuħ ma komplietx tiġi ssostanzjata. F'dawn iċ-ċirkostanzi, il-Kummissjoni ssib li ma hemm ebda evidenza li tikkorrobora l-indikazzjonijiet preliminari b'vantaġġ lil VFAB. Il-Kummissjoni ma tistax tikkonkludi li ngħatat għajnuna mill-Istat abbażi ta' allegazzjonijiet mhux issostanzjati.

(183) Konsegwentement, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-Miżura 2, li tikkonċerna l-kera mħallsa minn VFAB lil Västerås Flygfastigheter AB għall-użu tal-infrastruttura tal-ajruport, ma tikkostitwixxi l-ebda għajnuna mill-Istat.

7.3. MIŻURA 3: L-APPOĠĠ OPERATTIV MOGĦTI TAĦT L-ISKEMA TAL-AJRUPORTI LOKALI FIL-PERJODU MILL-2001 SAL-2010

(184) L-awtoritajiet Svediżi pprovdew spjegazzjonijiet fir-rigward tal-appoġġ ipprovdut mill-Istat taħt l-Iskema tal-Ajruporti Lokali matul il-perjodu kopert mill-investigazzjoni, jiġifieri mill-2001 sal-2010. L-iskema kompliet tiġi mmodifikata fl-2011 ([34]).

(185) Għalkemm il-bażi legali tal-Iskema varjat kemmxejn matul il-perjodu rilevanti, il-karatteristiċi fundamentali tal-Iskema baqgħu l-istess. Mill-2007, il-bażi legali għall-appoġġ huwa r-Regolament (2006:1577) dwar l-appoġġ operattiv għall-ajruporti li mhumiex proprjetà tal-Istat. Fl-2005, il-baġit totali tal-appoġġ kien jammonta għal SEK 103 miljun, li kien ipprovdut lil 22 ajruport fl-Isvezja. Matul il-perjodu meta l-Istat, permezz ta' LFH Holding, kellu 40 % tal-ishma f'VFAB, l-appoġġ operattiv tnaqqas kif xieraq b'40 %.

(186) L-għan tal-Iskema kien li tippromwovi l-iżvilupp reġjonali u l-konnettività inter-reġjonali, abbażi tar-responsabbiltà ġenerali tal-Gvern għan-netwerk tat-trasport nazzjonali u għall-infrastruttura tat-trasport bl-ajru b'mod partikolari.

(187) Għall-għajnuna kienu eliġibbli l-ajruporti kollha bi traffiku tal-ajru regolari, irrispettivament mit-tip ta' pussess (iżda l-objettivi tal-iżvilupp reġjonali, imkejla bħala d-distanza għat-tliet ajruporti nazzjonali kbar, għandhom jittieħdu f'kunsiderazzjoni fil-valutazzjoni tal-ħtieġa għall-għajnuna). Madankollu, l-ajruport tilef l-eliġibbiltà tiegħu għall-għajnuna hekk kif laħaq volum ta' traffiku (normalment iffissat għal 300 000 passiġġier fis-sena) li fih kien meqjus li kellu prospetti tajbin ta' profittabbiltà. Mill-1 ta' Jannar 2007, l-eliġibbiltà kompliet tonqos meta l-Iskema eskludiet ajruporti minn fejn Stokkolma setgħet tintlaħaq f'mhux aktar minn sagħtejn permezz tat-trasport pubbliku fuq l-art.

(188) Fir-rigward tal-intensità tal-għajnuna, l-għajnuna mogħtija lil ajruport individwali ma tistax taqbeż it-telf operattiv ta' dak l-ajruport. Barra minn hekk, l-Isvezja kkjarifikat li l-intenzjoni oriġinali kienet li l-għajnuna għandha, bħala medja, tkopri 75 % tat-telf operattiv, iżda qalet ukoll li, fil-prattika, rari tinqabeż il-medja ta' 50 %.

(189) L-aħħar sena li matulha tħallset l-għajnuna taħt l-Iskema lill-Ajruport ta' Västerås kienet l-2006.

7.3.1. **L-eżistenza tal-għajnuna**

(190) L-Isvezja tirrikonoxxi li l-Iskema tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat. Kif indikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni tinnota li l-kriterji tal-Artikolu 107 tat-TFUE ġew issodisfati.

(191) L-Iskema hija ffinanzjata b'mod ċar mir-riżorsi tal-Istat, billi kienet iffinanzjata primarjament mill-baġit ġenerali u, sa ċertu punt, mill-baġit tal-SCAA, li hija aġenzija tal-gvern ċentrali stabbilita bil-liġi. L-għajnuna hija wkoll imputabbli għall-Istat billi l-Iskema kienet amministrata b'suċċess mill-SCAA (mill-1999 sal-2005), mill-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili (mill-2005 sal-2010) u mis-suċċessur tagħha, jiġifieri l-Amministrazzjoni tat-Trasport fl-Isvezja (mill-2010 'il quddiem). Dawn huma kollha awtoritajiet pubbliċi stabbiliti u rregolati bil-liġi.

([34]) Din id-deċiżjoni tkopri l-iskema inkwistjoni sal-2010.

(192) L-Iskema tipprovdi vantaġġ ċar lill-benefiċjarji tagħha, hekk kif dawn jinħelsu mit-telf operattiv illi altrimenti jkollhom iġorru matul l-attività ekonomika tagħhom. L-għajnuna, li tingħata fil-forma ta' għotjiet, ma tingħatax mill-Istat bil-prospett li jfittex redditu fuq il-fondi tiegħu. Dan il-vantaġġ huwa selettiv minħabba li jingħata biss lill-ajruporti li mhumiex proprjetà tal-gvern ċentrali u li jissodisfaw il-kriterji tal-eliġibbiltà. Fl-aħħarnett, il-vantaġġ jista' jfixkel il-kompetizzjoni u jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri, minħabba l-kompetizzjoni li teżisti bejn l-Istati Membri ġewwa l-Unjoni.

7.3.2. **Il-legalità tal-għajnuna**

(193) Skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE, l-Istati Membri għandhom jinnotifikaw kwalunkwe pjan li jagħtu jew ibiddlu l-għajnuna, u ma jistgħux jimplimentaw il-miżuri proposti qabel ma l-proċedura ta' notifika tkun irriżultat f'deċiżjoni finali.

(194) Billi l-fondi ngħataw, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-Isvezja ma rrispettatx il-projbizzjoni tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE. Għalhekk, l-Iskema hija illegali minħabba li ma ġietx innotifikata lill-Kummissjoni.

7.3.3. **Il-kompatibbiltà tal-għajnuna**

(195) Kif ġie spjegat fil-premessi 137 sa 141, id-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 japplikaw għall-każijiet pendenti ta' għajnuna operattiva illegali mogħtija lill-ajruporti qabel l-4 ta' April 2014.

(196) L-Iskema tikkostitwixxi għajnuna operattiva skont il-prinċipji tal-Linji Gwida, minħabba li l-iskop tagħha kien preċiżament li tikkumpensa għad-diskrepanza fil-finanzjament operattiv tal-ajruporti, jiġifieri d-defiċit bejn id-dħul u l-ispejjeż operattivi tal-ajruporti. ([35])

(197) L-Iskema koperta minn din l-investigazzjoni formali ġiet implimentata wkoll qabel l-4 ta' April 2014.

(198) Konsegwentement, il-Kummissjoni ser tivvaluta l-kompatibbiltà tal-Miżura 3 b'konformità mad-dispożizzjonijiet dwar il-kompatibbiltà tal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni tal-2014 għall-għajnuna operattiva, kif ġie spjegat fid-dettall fil-premessi 147 sa 154.

7.3.3.1. *Kontribut għal objettiv ta' interess komuni definit sewwa*

(199) L-għan tal-Iskema kien li tippromwovi l-iżvilupp reġjonali u l-konnettività inter-reġjonali, abbażi tar-responsabbiltà ġenerali tal-Gvern għan-netwerk tat-trasport nazzjonali u għall-infrastruttura tat-trasport bl-ajru b'mod partikolari.

(200) L-Iskema llimitat ir-riskju ta' duplikazzjoni għall-minimu billi mmirat lejn ajruporti żgħar f'żoni b'konnettività ħażina. Barra minn hekk, l-Iskema eskludiet espliċitament dawk l-ajruporti li jinsabu qrib l-akbar ajruporti tal-pajjiż (Arlanda, Landvetter u Sturup).

(201) Id-daqs tal-pajjiż, id-densità baxxa tal-popolazzjoni u l-kundizzjonijiet tas-sewqan sikwit diffiċli jnaqqsu wkoll ir-riskju għal duplikazzjoni fil-każijiet rari fejn żewġ ajruporti li bbenifikaw mill-għajnuna setgħu kienu jinsabu eqreb mid-distanzi indikattivi msemmija fil-punt 136 tal-Linji Gwida. B'hekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-Iskema kkontribwixxiet għal objettiv definit sewwa ta' interess komuni.

7.3.3.2. *Il-ħtieġa għal intervent mill-Istat*

(202) Kif ġie spjegat hawn fuq, l-ajruporti tilfu l-eliġibbiltà taħt l-Iskema meta huma tqiesu bħala li għandhom prospetti raġonevoli li jiksbu profittabbiltà, li tipikament kienet għal madwar 300 000 passiġġier fis-sena. Dan huwa approċċ konservattiv li jiżgura li l-għajnuna tingħata biss fejn ikun hemm il-ħtieġa għal intervent mill-Istat bil-għan li jiġi żgurat l-operat tal-ajruport.

(203) Tabilħaqq, il-Kummissjoni hija tal-fehma li, bil-kundizzjonijiet attwali tas-suq, ajruporti li jaqdu sa 200 000 passiġġier fis-sena ma jistgħux ikopru ħafna mill-ispejjeż operattivi tagħhom u li ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 200 000 u 700 000 passiġġier ma jistgħux ikopru l-ispejjeż operattivi tagħhom b'mod sostanzjali.

(204) Wara li applikat dawn il-kategoriji għall-ajruporti koperti mill-Iskema, il-Kummissjoni tosserva dan li ġej.

([35]) Kif definit fil-punt 21 tal-Linji Gwida.

(205) Il-maġġoranza kbira tal-ajruporti li bbenifikaw mill-Miżura 3 huma żgħar ħafna. Tabilħaqq, minn fost id-29 ajruport li rċevew għajnuna f'xi żmien bejn l-1999 u l-2007, 24 kellhom — bħala massimu — inqas minn 200 000 passiġġier fis-sena. Minn dawn, 21 kellhom inqas minn 100 000 passiġġier fis-sena u 16 kellhom inqas minn 50 000 passiġġier fis-sena.

(206) Tliet ajruporti biss (Kristianstad, Västerås u Växjö) kellhom, bħala l-massimu tagħhom fil-perjodu, aktar minn 200 000 iżda xorta waħda inqas minn 300 000 passiġġier (iżda l-aktar ċifri baxxi tagħhom fil-perjodu kienu 62 639, 107 565 u 154 755, rispettivament). Kif muri hawn fuq, l-ajruport ta' Västerås ma rċieva ebda għajnuna taħt il-Miżura 3 wara l-2006.

(207) Miż-żewġ ajruporti li jifdal, l-akbar wieħed matul il-perjodu kopert kien dak ta' Skavsta (bil-massimu ta' 1 994 512-il passiġġier fis-sena u bil-minimu ta' 240 233 passiġġier). Madankollu, dan l-ajruport ma rċeviex aktar għajnuna wara l-2004, is-sena meta qabeż l-għadd ta' 1 000 000 passiġġier għall-ewwel darba. ([36]) L-Ajruport tal-Belt ta' Göteborg (massimu ta' 743 892 u minimu ta' 2 972 passiġġier fis-sena) irċieva għajnuna biss fl-2003 (304 095 passiġġier) u fl-2004 (433 935 passiġġier). ([37])

(208) Abbażi ta' dan, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-għajnuna taħt l-Iskema tal-Ajruporti Lokali ngħatat fejn kienet neċessarja sabiex jintlaħaq l-objettiv ta' interess komuni.

7.3.3.3. *L-adegwatezza (il-punt 120 tal-Linji Gwida)*

(209) L-għajnuna operattiva hija l-istrument adegwat sabiex jirrimedja l-problemi tal-ajruporti koperti mill-Iskema, jiġifieri n-nuqqas ta' abbiltà tagħhom li jiffinanzjaw l-operazzjonijiet tagħhom.

7.3.3.4. *Effett ta' inċentiv (il-punt 124 tal-Linji Gwida)*

(210) Kif muri hawn fuq, minħabba l-livell ta' traffiku u l-kriterji tal-eliġibbiltà tal-Iskema, huwa improbabbli ħafna li l-ajruporti koperti mill-Iskema ma jkunux jistgħu jiffinanzjaw l-attivitajiet tagħhom weħidhom u, b'hekk, iżommu l-livell mixtieq ta' attività mingħajr l-għajnuna. Għalhekk, l-Iskema għandha effett ta' inċentiv.

7.3.3.5. *Il-proporzjonalità (il-punt 125 tal-Linji Gwida)*

(211) L-għajnuna kienet limitata għall-minimu neċessarju minħabba li hija qatt ma qabżet id-diskrepanza fil-finanzjament operattiv (u, bħala medja, rari qabżet il-75 %).

7.3.3.6. *Il-prevenzjoni ta' distorsjonijiet bla bżonn tal-kompetizzjoni (il-punti 131 tal-Linji Gwida)*

(212) L-ajruporti koperti mill-Miżura 3 huma tipikament żgħar jew żgħar ħafna u huma mifruxin mal-pajjiż kollu u għandhom żoni ta' lħuq kbar bi standards Ewropej kontinentali.

(213) Kif muri hawn fuq, il-prinċipji tal-Iskema eskludew ajruporti li jinsabu qrib l-akbar ajruporti tal-pajjiż (Arlanda fi Stokkolma, Landvetter f'Göteborg u Skurup qrib Malmö), biex b'hekk naqqsu d-duplikazzjonijiet potenzjali.

(214) Għalkemm fi ftit każijiet xi ajruporti koperti mill-Iskema jistgħu jkunu jinsabu eqreb mill-kriterji tad-distanza indikattiva msemmija fil-punt 136, il-Kummissjoni tfakkar li dawn l-ajruporti huma żgħar ħafna u, għalhekk, li d-distorsjoni tal-kompetizzjoni x'aktarx tkun limitata ħafna.

7.3.4. **Konklużjoni**

(215) Għar-raġunijiet imsemmija hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-għajnuna pprovduta taħt l-Iskema tal-Ajruporti Lokali mis-sena 2000 sal-2010 kienet kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

7.4. L-ALLEGATA GĦAJNUNA LIL RYANAIR U AMS

7.4.1. **L-eżistenza tal-għajnuna**

7.4.1.1. *L-attività ekonomika u l-kunċett ta' impriża*

(216) Billi jipprovdu servizzi ta' trasportazzjoni bl-ajru, il-linji tal-ajru jkunu qegħdin iwettqu attività ekonomika u, għalhekk, jikkostitwixxu impriżi fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE. Għaldaqstant, għandu jiġi analizzat jekk il-ftehimiet bejn il-linji tal-ajru u l-ajruport inkwistjoni, jekk ikunu imputabbli lill-Istat u jinvolvu trasferiment ta' riżorsi tal-Istat, tawx vantaġġ ekonomiku lil tal-ewwel.

([36]) L-għadd ta' passiġġieri fl-ajruport ta' Skavsta żdied minn 980 000 fl-2003 għal 1 350 000 fl-2004. Sors: Is-sit elettroniku tal-Ajruport ta' Skavsta, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp.

([37]) L-għadd ta' passiġġieri għas-snin 2003 u 2004 minn http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf.

7.4.1.2. *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà lill-Istat*

(217) Fis-sentenza *Stardust Marine* msemmija aktar 'il fuq, il-Qorti tal-Ġustizzja sostniet li r-riżorsi ta' impriża inkorporata taħt liġi privata, li l-maġġoranza tal-ishma tagħha huma proprjetà pubblika, jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat.

(218) Fir-rigward tal-imputabbiltà, fis-sentenza tagħha Stardust Marine, il-Qorti tal-Ġustizzja sostniet ukoll li l-fatt li l-Istat jew entità tal-Istat ikunu l-azzjonist waħdieni jew maġġoritarju ta' impriża mhuwiex biżżejjed sabiex jinstab li trasferiment tar-riżorsi minn dik l-impriża huwa imputabbli għall-azzjonisti pubbliċi tiegħu. Skont il-Qorti tal-Ġustizzja, anki jekk l-Istat kien f'pożizzjoni li jikkontrolla impriża pubblika u li jeżerċita influwenza dominanti fuq l-operazzjonijiet tagħha, l-eżerċitar effettiv ta' dak il-kontroll f'każ partikolari ma jistax jiġi preżunt awtomatikament, minħabba li impriża pubblika tista' taġixxi wkoll b'aktar jew inqas indipendenza, skont il-livell ta' awtonomija li jħallilha l-Istat.

(219) Skont il-Qorti tal-Ġustizzja, l-indikaturi li minnhom tista' tiġi dedotta l-imputabbiltà huma:

(a) il-fatt li l-impriża inkwistjoni ma setgħetx tieħu d-deċiżjoni kkontestata mingħajr ma tieħu inkonsiderazzjoni r-rekwiżiti tal-awtoritajiet pubbliċi;

(b) il-fatt li l-impriża kellha tieħu inkonsiderazzjoni d-direttivi maħruġa mill-awtoritajiet governattivi;

(c) l-integrazzjoni tal-impriża pubblika fl-istrutturi tal-amministrazzjoni pubblika;

(d) in-natura tal-attivitajiet tal-impriża pubblika u t-twettiq ta' dawn l-attivitajiet fis-suq f'kundizzjonijiet normali ta' kompetizzjoni ma' operaturi privati;

(e) l-istatus legali tal-impriża;

(f) l-intensità tas-superviżjoni eżerċitata mill-awtoritajiet pubbliċi fuq it-tmexxija tal-impriża; u

(g) kwalunkwe indikatur ieħor li juri, fil-każ partikolari, l-involviment mill-awtoritajiet pubbliċi fl-adozzjoni ta' miżura jew in-nuqqas ta' probabbiltà tal-involviment tagħhom, fid-dawl ukoll tal-portata tal-miżura, tal-kontenut tagħha u tal-kundizzjonijiet li din tinvolvi.

7.4.1.3. *Riżorsi tal-Istat*

(220) Matul il-perjodu kollu soġġett għad-deċiżjoni preżenti, VFAB kienet kollha kemm hi proprjetà tal-Istat, direttament mill-Belt ta' Västerås jew b'mod konġunt mill-Belt ta' Västerås u LFV Holding, impriża sussidjarja ta' SCAA, entità pubblika. L-Istat, bħala l-azzjonist waħdieni ta' VFAB u billi jaħtar il-bord tad-diretturi tagħha, jista' jiġi preżunt bħala li għandu influwenza sħiħa fuq VFAB u li jikkontrolla r-riżorsi tagħha. B'hekk, kwalunkwe vantaġġ mogħti mir-riżorsi ta' VFAB jingħata permezz ta' riżorsi tal-Istat.

7.4.1.4. *Imputabbiltà*

(221) Il-Kummissjoni l-ewwel tinnota li skont l-istatut ta' VFAB, l-għan tal-impriża huwa li tissodisfa l-ħtiġijiet tat-trasport bl-ajru tar-reġjun f'konformità mal-prinċipji tal-liġi pubblika li japplikaw għall-attivitajiet tal-amministrazzjonijiet lokali. B'hekk, l-għan ġenerali tal-kumpanija jirreferi għall-objettivi ta' interess ġenerali li, ġeneralment, huma dawk segwiti mill-awtoritajiet pubbliċi, kif ukoll għad-dispożizzjonijiet legali speċifiċi li japplikaw għall-amministrazzjonijiet lokali. Barra minn hekk, hija l-Belt ta' Västerås (flimkien ma' LFV Holding meta din tal-aħħar kienet azzjonista) li taħtar il-Bord ta' VFAB ([38]).

(222) Barra minn hekk, id-deċiżjoni li jingħata mandat lis-CEO ta' VFAB sabiex jikkonkludi l-Arranġament oriġinali tal-2001 ma' Ryanair ġiet adottata mill-Bord, li huwa magħmul mill-membri ordinarji maħtura mill-Belt ta' Västerås. ([39])

(223) Barra minn hekk, l-istatut jitlob li l-impriża tippreżenta d-deċiżjonijiet operattivi importanti kollha lill-Kunsill tal-Belt, sabiex dan ikun jista' jagħti l-fehma tiegħu dwarhom.

(224) Mid-dokumenti sottomessi matul il-kors tal-investigazzjoni formali jidher ċar li l-Belt ta' Västerås kienet involuta direttament f'deċiżjonijiet kummerċjali kbar. B'hekk, l-evidenza turi li fl-2006, hekk kif il-ftehim dwar il-kopertura tal-ispejjeż ma' LFV Holding kien wasal biex jiskadi, il-Kunsill tal-Belt iddibatta l-istrateġija kummerċjali

([38]) Ara, pereżempju, http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx
([39]) Minuti tal-laqgħa tal-bord tad-diretturi ta' VFAB tat-18 ta' Ottubru 2000.

futura ta' VFAB u ħa deċiżjoni espliċita dwar l-istrateġija kummerċjali li kellha ssegwi l-impriża fil-perjodu sal-2011. B'hekk, l-awtorità pubblika kienet direttament involuta fit-tfassil tal-istrateġija kummerċjali tal-operatur tal-ajruport u, għalhekk, hija għandha titqies bħala li kienet involuta fid-deċiżjonijiet li ttieħdu minn tal-aħħar fl-implimentazzjoni ta' dik l-istrateġija.

(225) Abbażi ta' dawn l-elementi, jidher li l-Istat għandu jitqies bħala li kien involut fid-deċiżjonijiet kummerċjali ta' VFAB, li hija kumpanija li ma tistax tfassal l-istrateġija tagħha fis-suq, irrispettivament mid-direttivi formali jew informali tal-awtorità pubblika. B'hekk, il-Kummissjoni, li tinnota li l-Isvezja ma kkontestatx l-imputabbiltà, hija tal-fehma li l-arranġamenti kummerċjali ta' VFAB ma' Ryanair u AMS taħt il-Miżuri 4 u 5 huma imputabbli għall-Istat.

7.4.1.5. *Vantaġġ ekonomiku*

(226) Sabiex jiġi vvalutat jekk ftehim bejn ajruport li huwa proprjetà pubblika u linja tal-ajru jagħtix vantaġġ ekonomiku lil tal-aħħar, jeħtieġ li jiġi analizzat jekk dan il-ftehim kienx konformi mal-prinċipju ta' MEO. Fl-applikazzjoni tat-test tal-MEO għal ftehim bejn ajruport u linja tal-ajru, għandu jiġi vvalutat jekk, fid-data meta ġie konkluż il-ftehim, operatur prudenti fl-ekonomija tas-suq setax jistenna li dan il-ftehim iwassal għal profitt ogħla milli seta' jinkiseb b'mod ieħor. Dan il-profitt ogħla għandu jitkejjel permezz tad-differenza bejn id-dħul inkrementali li mistenni jiġi ġġenerat mill-kuntratt (jiġifieri, id-differenza bejn id-dħul li jinkiseb li kieku kellu jiġi konkluż il-kuntratt u d-dħul li jinkiseb fin-nuqqas tal-kuntratt) u l-ispejjeż inkrementali li mistennija jiġġarrbu bħala riżultat tal-kuntratt (jiġifieri, id-differenza bejn l-ispejjeż li jiġġarrbu li kieku kellu jiġi konkluż il-kuntratt u l-ispejjeż li jiġġarrbu fin-nuqqas tal-kuntratt), bil-flussi tal-flus li jirriżultaw jiġu skontati b'rata ta' skont xierqa. Meta tiġi biex tivvaluta l-arranġamenti bejn ajruport u linja tal-ajru, il-Kummissjoni ser tikkunsidra wkoll il-firxa safejn l-arranġamenti taħt valutazzjoni jistgħu jitqiesu bħala parti mill-implimentazzjoni ta' strateġija globali tal-ajruport li mistennija twassal għal profittabbiltà mill-inqas fit-tul (il-punt 66 tal-Linji Gwida).

(227) F'din l-analiżi, għandhom jiġu kkunsidrati d-dħul u l-ispejjeż inkrementali rilevanti kollha assoċjati mat-tranżazzjoni. Id-diversi elementi (skontijiet għall-imposti tal-ajruporti, għotjiet għall-kummerċjalizzazzjoni u inċentivi finanzjarji oħrajn) ma jistgħux jiġu vvalutati separatament. Tabilħaqq, kif ġie ddikjarat fis-sentenza ta' Charleroi: "Huwa (…) neċessarju, meta jiġi applikat it-test tal-investitur privat, li t-tranżazzjoni kummerċjali tiġi kkunsidrata b'mod globali sabiex jiġi stabbilit jekk l-entità pubblika u l-entità li hija kkontrollata minnha, meħuda flimkien, aġixxewx bħala operaturi razzjonali f'ekonomija tas-suq. Meta tivvaluta l-miżuri inkwistjoni, il-Kummissjoni għandha teżamina l-karatteristiċi rilevanti kollha tal-miżuri u l-kuntest tagħhom […]."

(228) Id-dħul inkrementali mistenni irid jinkludi, b'mod partikolari, id-dħul mill-imposti tal-ajruporti, b'kunsiderazzjoni tal-iskontijiet kif ukoll tat-traffiku li mistenni jiġi ġġenerat mill-ftehim u d-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi li mistenni jiġi ġġenerat mit-traffiku addizzjonali. L-ispejjeż inkrementali mistennija iridu jinkludu, b'mod partikolari, l-ispejjeż operattivi u l-ispejjeż għall-investiment inkrementali kollha li ma jiġux imġarrba fin-nuqqas tal-ftehim, kif ukoll l-ispejjeż tal-għotjiet għall-kummerċjalizzazzjoni u ta' inċentivi finanzjarji oħrajn.

(229) Il-Kummissjoni tinnota wkoll f'dan il-kuntest li d-differenzazzjoni tal-prezzijiet (inkluż l-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni u inċentivi oħrajn) hija prattika kummerċjali standard. Madankollu, tali politiki differenzjati tal-prezzijiet għandhom ikunu kummerċjalment ġustifikati.

L-applikazzjoni tal-MEOP għall-Ftehimiet inkwistjoni, b'mod partikolari ma' Ryanair

(230) Għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-MEOP f'dan il-każ, huwa xieraq li l-ewwel jiġu vvalutati l-mistoqsijiet li ġejjin:

a) Il-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni u l-arranġamenti dwar l-imposti tal-ajruport għandhom jiġu kkunsidrati flimkien għall-finijiet tal-MEOP jew, kif sostnew Ryanair u AMS, separatament?

b) Huwa rilevanti li l-Arranġamenti koperti mill-investigazzjoni formali jitqabblu mal-imposti tal-ajruporti applikati f'ajruporti oħrajn għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-MEOP?

(231) Il-Kummissjoni l-ewwel ser tindirizza dawn iż-żewġ mistoqsijiet u mbagħad tapplika l-MEOP għall-Miżuri 4 u 5.

Valutazzjoni konġunta tal-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni u l-arranġamenti dwar l-imposti tal-ajruport

(232) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li ż-żewġ tipi ta' miżuri koperti mill-investigazzjoni formali f'dan il-każ, jiġifieri l-ftehim dwar is-servizzi offruti fl-ajruporti u l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni, għandhom jiġu evalwati flimkien bħala miżura waħda. Dan l-approċċ jikkonċerna l-ftehim dwar is-servizzi offruti fl-ajruporti konkluż bejn VFAB u Ryanair, fuq naħa waħda, u l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni konklużi bejn VFAB u Ryanair, kif ukoll bejn VFAB u AMS, fuq in-naħa l-oħra. Ryanair ma tikkontestax li l-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż direttament bejn Ryanair u VFAB għandu jiġi vvalutat flimkien mal-ftehim dwar l-imposti tal-ajruport. Tabilħaqq, iż-żewġ ftehimiet flimkien jirregolaw ir-relazzjoni kummerċjali bejn VFAB u Ryanair. Fil-fehma tal-Kummissjoni, l-istess japplika għall-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, għar-raġunijiet li ġejjin.

(233) Hemm bosta indikazzjonijiet li jħarsu lejn il-fatt li dawn il-kuntratti għandhom jiġu evalwati bħala miżura waħda minħabba li kienu konklużi fi ħdan il-qafas ta' tranżazzjoni waħda.

(234) L-ewwelnett, AMS hija 100 % sussidjarja ta' Ryanair. Il-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni ġie ffirmat f'isem AMS mis-Sur Edward Wilson, li f'dak iż-żmien kien Direttur ma' AMS u fl-istess ħin Direttur ma' Ryanair. Għall-fini tal-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, AMS u Ryanair huma meqjusa bħala impriża waħda, fis-sens li AMS taġixxi bħala intermedjarja fl-interess u taħt il-kontroll ta' Ryanair. Għall-ftehimiet preżenti, dan jista' jiġi dedott ukoll mill-fatt li l-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni jgħid fil-preambolu tiegħu li "[…]www.ryanair.com, is-sit elettroniku tal-linja tal-ajru Irlandiża b'nollijiet baxxi Ryanair."

(235) Barra minn hekk, dawn il-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni, għalkemm nominalment isiru bejn VFAB u AMS, huma espliċitament ittri sekondarji għall-Ftehim tal-2005, jiġifieri għall-ftehim dwar l-imposti tal-ajruport tal-31 ta' Jannar 2005 bejn VFAB u Ryanair. Dan juri b'mod ċar li ż-żewġ partijiet ma għamlu ebda disassoċjazzjoni bejn il-ftehimiet dwar is-servizzi offruti fl-ajruport u l-ftehim dwar is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, iżda minflok qisuhom bħala parti minn arranġament kummerċjali wieħed (il-Kummissjoni tinnota wkoll li għalkemm iż-żewġ ittri sekondarji tal-1 ta' Awwissu nominalment isiru bejn VFAB u AMS, madankollu, huma jiġu ffirmati f'isem Ryanair Ltd).

(236) It-tieni, il-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni tal-2010 ma' AMS jgħid fl-ewwel taqsima tiegħu, intitolata "Skop tal-Ftehim", li l-ftehim huwa "[…]". Din il-formulazzjoni tistabbilixxi rabta diretta mhux ambigwa bejn il-ftehim dwar is-servizzi u dan il-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni fis-sens li wieħed ma setax jiġi konkluż mingħajr l-ieħor. Il-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni huwa bbażat fuq il-konklużjoni tal-ftehim dwar is-servizzi offruti fl-ajruport u s-servizzi pprovduti minn Ryanair. Tabilħaqq, il-preambolu jgħid ukoll li VFAB għandha l-għan li timmira għall-passiġġieri ta' Ryanair sabiex tippromwovi t-turiżmu u l-opportunitajiet ta' negozju fir-reġjun.

(237) It-tielet, il-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni jgħid fil-preambolu tiegħu li VFAB iddeċidiet li "tippromwovi b'mod attiv lil Västmanland u Västerås bħala destinazzjoni turistika għall-vjaġġaturi tal-ajru internazzjonali, kif ukoll bħala ċentru tan-negozju attraenti." Din hija indikazzjoni li l-iskop primarju u speċifiku tal-konklużjoni tal-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni huwa li tippromwovi speċifikament lill-Ajruport ta' Västerås (u ż-żona tal-madwar, jiġifieri Västmanland) fost il-klijenti potenzjali ta' Ryanair.

(238) Bħala konklużjoni, il-kuntratt dwar is-servizz ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż minn VFAB u AMS b'hekk ma jistax jiġi sseparat mill-ftehimiet dwar is-servizzi offruti fl-ajruport li ġew iffirmati minn Ryanair u VFAB. Il-kunsiderazzjonijiet imsemmija hawn fuq juru li mingħajr il-ftehimiet dwar is-servizzi offruti fl-ajruport, il-kuntratti ta' kummerċjalizzazzjoni ma setgħux jiġu konklużi. Tabilħaqq, il-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni jgħid espliċitament li huwa bbażat fuq is-servizz ta' Ryanair bejn Västerås u Londra, u essenzjalment jipprevedi servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mmirati lejn il-promozzjoni ta' dik ir-rotta.

(239) Għal dawn ir-raġunijiet, il-Kummissjoni tqis li huwa xieraq li tanalizza l-Arranġamenti dwar is-servizzi offruti fl-ajruport bejn VFAB u Ryanair u l-ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni tal-1 u tas-17 ta' Awwissu 2010 b'mod konġunt, bil-għan li tiddetermina jekk dawn jikkostitwixxux miżuri ta' għajnuna mill-Istat jew le.

Il-fattibbiltà tat-tqabbil tal-Ajruport ta' Västerås ma' ajruporti Ewropej oħrajn

(240) Kemm l-Isvezja kif ukoll Ryanair sostnew li l-valutazzjoni tal-MEOP għandha titwettaq billi jitqabblu t-termini tal-arranġamenti kummerċjali bejn VFAB, fuq naħa waħda, u Ryanair u AMS fuq in-naħa l-oħra, mat-termini tal-ftehimiet komparabbli f'ajruporti oħrajn.

(241) Skont il-linji gwida ġodda għall-applikazzjoni tal-prinċipju ta' MEO, l-eżistenza tal-għajnuna mogħtija lil linja tal-ajru li tuża ajruport partikolari tista', fil-prinċipju, tiġi eskluża jekk il-prezz mitlub għas-servizzi offruti fl-ajruport ikun jikkorrespondi għall-prezz fis-suq, jew jekk ikun jista' jintwera permezz ta' analiżi ex-ante li l-arranġament tal-ajruport/linja tal-ajru jkun ser iwassal għal kontribuzzjoni ta' profitt inkrementali pożittiv għall-ajruport. Madankollu, fir-rigward tal-ewwel approċċ (tqabbil mal-"prezz fis-suq"), il-Kummissjoni għandha d-dubji dwar kemm, fil-preżent, jista' jiġi identifikat punt ta' riferiment xieraq sabiex jiġi stabbilit prezz tas-suq veru għas-servizzi pprovduti mill-ajruporti. Għalhekk, hija tal-fehma li analiżi ex-ante tal-profittabbiltà inkrementali hija l-aktar kriterju rilevanti għall-valutazzjoni tal-arranġamenti konklużi mill-ajruporti ma' linji tal-ajru individwali.

(242) B'mod ġenerali, ta' min jinnota li l-applikazzjoni tal-prinċipju ta' MEO abbażi ta' prezz medju fi swieq simili oħrajn tista' tkun utli jekk tali prezz ikun jista' jiġi identifikat jew dedott b'mod raġonevoli minn indikaturi oħrajn tas-suq. Madankollu, dan il-metodu mhuwiex rilevanti fil-każ tas-servizzi offruti fl-ajruport, billi l-istruttura tal-ispejjeż u d-dħul għandha t-tendenza li tvarja ħafna minn ajruport għal ieħor. Dan minħabba li l-ispejjeż u d-dħul jiddependu fuq kemm ajruport ikun żviluppat, l-għadd ta' linji tal-ajru li jużaw l-ajruport, il-kapaċità tiegħu f'termini ta' traffiku tal-passiġġieri, l-istat tal-infrastruttura u l-investimenti relatati, il-qafas regolatorju li jista' jvarja minn Stat Membru għal ieħor u kwalunkwe dejn jew obbligu li jkun daħal għalihom l-ajruport fl-imgħoddi.

(243) Barra minn hekk, kif jista' jidher fil-każ preżenti, il-prattiki kummerċjali bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru mhux dejjem ikunu bbażati esklussivament fuq skeda tal-imposti ppubblikata. Minflok, dawn ir-relazzjonijiet kummerċjali jkunu varjati ħafna. Huma jinkludu l-kondiviżjoni tar-riskji fir-rigward tat-traffiku tal-passiġġieri u kwalunkwe obbligazzjoni kummerċjali u finanzjarja relatata, skemi ta' inċentivi standard u t-tibdil tal-firxa tar-riskji tul it-terminu tal-ftehimiet. Konsegwentement, tranżazzjoni waħda ma tistax titqabbel ma' oħra abbażi ta' prezz varjabbli jew prezz għal kull passiġġier.

(244) Fl-aħħarnett, wara li nassumu li jista' jiġi stabbilit, abbażi ta' analiżi komparattiva valida, li l-"prezzijiet" involuti fid-diversi tranżazzjonijiet li huma s-suġġett ta' din il-valutazzjoni huma ekwivalenti għal jew ogħla mill-"prezzijiet tas-suq" stabbiliti permezz ta' kampjun komparattiv ta' tranżazzjonijiet, il-Kummissjoni ma tkunx tista', għal dan kollu, tikkonkludi li dawn it-tranżazzjonijiet huma konformi mat-test tal-MEO jekk jirriżulta li, meta ġew stabbiliti, l-operatur tal-ajruport kien stenna li dawn jiġġeneraw spejjeż inkremenali ogħla mid-dħul inkrementali. B'hekk, MEO ma jkollu ebda inċentiv sabiex joffri prodotti jew servizzi bi "prezz tas-suq" soġġett għal punt ta' riferiment jekk dan iwassal għal telf inkrementali.

(245) F'kundizzjonijiet bħal dawn, il-Kummissjoni hija tal-fehma li, wara li kkunsidrat l-informazzjoni kollha disponibbli għaliha, analiżi *ex-ante* tal-profittabbiltà inkrementali hija l-aqwa approċċ sabiex tivvaluta jekk ir-relazzjonijiet kummerċjali bejn VFAB u Ryanair tawx vantaġġ lil Ryanair għall-fini tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

7.4.1.6. *Valutazzjoni tal-Ispejjeż u d-Dħul Inkrementali*

(246) Sabiex jiġi vvalutat jekk arranġament konkluż minn ajruport ma' linja tal-ajru jissodisfax it-test tal-MEO, għandu jittieħed f'kunsiderazzjoni d-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi li jirriżulta mill-attività tal-linja tal-ajru flimkien mal-imposti magħmula mill-ajruport, netti minn kwalunkwe rifużjonijiet, appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni jew skemi ta' inċentivi. Bl-istess mod, jeħtieġ li jittieħdu f'kunsiderazzjoni wkoll l-ispejjeż kollha li mistennija jiġu mġarrba b'mod inkrementali mill-ajruport fir-rigward tal-attività tal-linja tal-ajru fl-istess ajruport. Tali spejjeż inkrementali jistgħu jinkludu l-kategoriji kollha ta' spejjeż jew investimenti, bħall-ispejjeż inkrementali marbuta mal-persunal, mat-tagħmir u mal-investiment ikkawżati mill-preżenza tal-linja tal-ajru fl-ajruport. Pereżempju, jekk l-ajruport ikollu bżonn jespandi jew jibni terminal ġdid jew faċilitajiet oħrajn primarjament sabiex jakkomoda l-ħtiġijiet ta' linja tal-ajru speċifika, tali spejjeż għandhom jittieħdu f'kunsiderazzjoni meta jiġu kkalkolati l-ispejjeż inkrementali. B'kuntrast ma' dan, l-ispejjeż li l-ajruport ikollu jġarrab xorta waħda, indipendentement mill-arranġament mal-linja tal-ajru, ma għandhomx jittieħdu f'kunsiderazzjoni fit-test tal-MEO.

(247) Barra minn hekk, l-infrastruttura tal-ajruport għandha tkun miftuħa għal-linja tal-ajru kollha u mhux tkun iddedikata għal linja tal-ajru speċifika sabiex jiġi eskluż li l-vantaġġ li jirriżulta mill-għajnuna kompatibbli lill-operatur tal-ajruport ma jiġix ittrasferit lil linja tal-ajru speċifika.

(248) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni tivvaluta jekk l-arranġamenti bejn VFAB u Ryanair, inklużi l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, humiex ser iwasslu għal kontribuzzjoni ta' profitt inkrementali pożittiv għall-ajruport. Din il-valutazzjoni trid issir fid-dawl tas-sitwazzjoni tal-ajruport fiż-żmien meta jkunu saru l-Ftehimiet ma' Ryanair u fid-dawl tal-iżvilupp prevedibbli fir-rigward tan-negozju fil-mument.

(249) Fl-2001, l-Ajruport ta' Västerås kien ajruport b'nuqqas ta' użu sinjifikanti. Fis-snin disgħin (1990s) huwa kien jiddependi fuq mudell ta' negozju fejn linji tal-ajru tradizzjonali, essenzjalment SAS, kienu assiguraw konnessjonijiet regolari lejn destinazzjonijiet domestiċi u oħrajn barranin, prinċipalment Oslo u Copenhagen, li kienu attraenti għal dawk li jivvjaġġaw fuq negozju mir-reġjun ta' Västerås, illi kienu imponew primjum fuq konnessjonijiet veloċi, iżda li kienu komparattivament insensittivi fir-rigward tal-prezzijiet. Bħala eżempju, fis-snin 1999 u 2000, SAS assigurat 4 konnessjonijiet kuljum ma' Copenhagen, filwaqt li Skyways assigurat 3 konnessjonijiet kuljum lejn Göteborg, 3 konnessjonijiet kuljum lejn Malmö u 2 titjiriet kuljum lejn Copenhagen.

(250) Dan il-mudell tan-negozju falla fil-bidu tas-snin 2000 meta l-impriżi saru aktar konxji tal-prezzijiet, liema sitwazzjoni kompliet tiggrava bit-tnaqqis fl-ivvjaġġar bl-ajru wara l-avvenimenti terroristiċi tal-11 ta' Settembru 2001. B'hekk, SAS waqfet ittir minn Västerås għal kollox fl-2002 u Skyways, li kienet ħadet f'idejha whud mir-rotot ta' SAS, abbandunat hija wkoll l-ajruport ta' Västerås fl-2004. Minn hemm 'il quddiem, linji tal-ajru tradizzjonali kellhom biss attività limitata fl-Ajruport ta' Västerås, kif muri fit-Tabella 1 aktar 'il fuq.

(251) B'hekk, fl-2001, l-Ajruport ta' Västerås kien iffaċċjat bil-fatt li l-klijenti tal-linji tal-ajru tradizzjonali tiegħu kienu qegħdin jikkontemplaw li jnaqqsu l-attivitajiet tagħhom fl-ajruport u ma kinux lesti li jidħlu fi ftehimiet fit-tul li jġibu d-dħul fit-tul tal-ajruport f'sitwazzjoni stabbli.

(252) Fl-2001, l-Ajruport ta' Västerås kellu rata baxxa ħafna ta' użu. Il-kapaċità massima disponibbli kienet stmata għal madwar 950 000 passiġġier li jitilqu fis-sena, filwaqt li l-għadd proprju ta' passiġġieri kien ta' 93 487, jiġifieri inqas minn 10 %.

(253) Fl-istess ħin, l-ajruport kien qiegħed jopera bi spejjeż fissi għoljin, li l-maġġoranza tagħhom kienu, skont il-figuri sottomessi mill-Isvezja, attribwibbli għal attività mhux relatata mal-linji tal-ajru fl-ajruport li, fis-snin 2000-2010, kienet tammonta għal bejn 72 % u 92 % tat-traffiku fl-ajruport. ([40]) B'kuntrast ma' dan, l-operat tal-linji tal-ajru kummerċjali dejjem ikkontribwixxa b'mod inkrementali għall-profittabbiltà tal-ajruport.

(254) F'dak iż-żmien, l-għażla naturali kienet li jiġi kkunsidrat l-iżvilupp ta' operazzjonijiet ta' linji tal-ajru low-cost fl-ajruport. Skont l-estimi li ġew irrapportati mill-Ministeru tal-Intrapriża tal-gvern Svediż f'rapport tal-1999 dwar il-prospetti tal-Ajruport ta' Västerås ([41]), is-sehem mis-suq tal-linji tal-ajru low-cost fl-Ewropa kien mistenni li jikber minn 3 % għal 12 % f'termini ta' passiġġieri, evoluzzjoni li kienet mistennija tkun partikolarment rilevanti fiż-żona usa' ta' Stokkolma, li hija mmarkata mill-frekwenza għolja tal-ivvjaġġar tar-residenti tagħha. Tabilħaqq, kien hemm ajruporti oħrajn li għamlu l-istess valutazzjoni f'dak iż-żmien u li orjentaw mill-ġdid il-mudelli tan-negozju tagħhom fuq linji simili, pereż. l-ajruport ta' Skavsta.

(255) Huwa f'dan il-kuntest li VFAB ipprevediet li tidħol fil-Ftehimiet ma' Ryanair li, kuntrarju għal SAS, li kienet qiegħda tnaqqas l-operazzjonijiet tagħha fl-ajruport, u linji tal-ajru tradizzjonali oħrajn, kienet lesta li tipprevedi relazzjonijiet kuntrattwali fit-tul u tiggarantixxi għadd minimu ta' passiġġieri li jikkontribwixxu lejn il-profittabbiltà inkrementali tal-ajruport. Il-Kummissjoni ssib li operatur ta' ajruport privat fl-istess sitwazzjoni probabbilment kien jispiċċa jsegwi l-istess strateġija bħal VFAB, ħekk kif kien jidher li din kienet l-unika għażla raġonevoli sabiex jiżdied it-traffiku fl-ajruport u, b'hekk, id-dħul tiegħu.

(256) F'dan ir-rigward, Ryanair ippreżentat rapport ikkummissjonat mill-impriża ta' konsulenza Oxera, li jivvaluta l-profittabbiltà mistennija tal-Arranġamenti bejn VFAB u Ryanair fuq bażi *ex-ante*.

(257) Ir-rapport jeżamina l-profittabbiltà mistennija tal-Ftehimiet tal-2001, tal-2003 u tal-2005 bejn VFAB u Ryanair, kif ukoll tal-Ftehim dwar is-Servizzi ta' Kummerċjalizzazzjoni bejn VFAB u AMS. Il-profittabbiltà mistennija ġiet ivvalutata mal-iffirmar ta' kull Ftehim — jiġifieri d-dħul addizzjonali li mistenni jakkumula għal VFAB bħala riżultat tal-ftehimiet ("dħul inkrementali") tqabbel mal-ispejjeż addizzjonali mistennija ta' VFAB bħala riżultat tal-ftehimiet ("spejjeż inkrementali"). Din il-valutazzjoni tieħu inkonsiderazzjoni wkoll l-impatt ta' valutazzjoni konġunta tal-profittabbiltà tal-arranġamenti dwar is-servizzi offruti fl-ajruport u l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni li, għar-raġunijiet indikati fil-premessi 232 sa 239, il-Kummissjoni tqis li huwa l-approċċ korrett.

(258) Il-valutazzjoni ta' Oxera hija bbażata fuq dokumenti u dejta li kienu disponibbli fiż-żmien tan-negozjati tal-Ftehimiet bl-użu ta' dejta mill-perjodi qabel kull ftehim sabiex jiġu ssostanzjati s-suppożizzjonijiet dwar l-aspettattivi raġonevoli fiż-żmien tal-iffirmar. L-analiżi tibni fuq il-previżjonijiet li jikkonċernaw bosta parametri:

([40]) Imkejla f'movimenti ta' titjiriet, dejta minn Transportstyrelsen irrapportata minn VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245, iddatat il-15 ta' Jannar 2000.

it-traffiku tal-passiġġieri totali fl-ajruport ta' Västerås (abbażi tal-livelli tat-traffiku totali osservati qabel l-iffirmar ta' kull ftehim, imsaħħa mit-tkabbir preżunt fit-traffiku tal-ajru Ewropew), it-traffiku tal-passiġġieri ta' Ryanair (abbażi tad-dejta dwar ir-riżultati ta' Ryanair sal-iffirmar ta' kull ftehim), id-dħul minn attivitajiet ajrunawtiċi (abbażi tal-imposti maqbula fl-arranġamenti u l-previżjonijiet tal-passiġġieri mistennija), id-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi (previżjonijiet ibbażati fuq dejta dwar ir-riżultati qabel l-iffirmar ta' kull ftehim), l-ispejjeż operattivi inkrementali (abbażi tal-estimi *ex-ante* minn VFAB), l-ispejjeż tal-kummerċjalizzazzjoni u l-ispejjeż tal-investiment inkrementali (sal-punt li dawn tal-aħħar kienu mistennija li jitħallsu lura permezz tal-arranġamenti kummerċjali mal-linji tal-ajru). Għall-finijiet tal-verifika tar-robustezza ta' dawn is-suppożizzjonijiet *ex-ante*, VFAB ipprovdiet dejta dwar id-dħul minn attivitajiet ajrunawtiċi, id-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi, l-ispejjeż operattivi u n-nefqa kapitali matul il-perjodu 2000-2010.

(259) Is-sensittività tal-previżjonijiet ġiet ittestjata permezz ta' diversi kontrolli sabiex jiġi osservat kif il-profittabbiltà tal-arranġamenti tiġi affettwata minn ċerti fatturi negattivi. Il-każ bażi, li huwa x-xenarju bbażat fuq is-suppożizzjonijiet imsemmija fil-premessa 258, kien ittestjat fl-isfond tas-sensittivitajiet li ġejjin: (i) rata ta' skont ta' 10 % fil-kalkolu tal-NPV minflok ir-rati ta' referenza stabbiliti fl-avviż dwar ir-rata ta' referenza tal-Kummissjoni; (ii) it-traffiku tal-passiġġieri (għal Ryanair u fl-ajruport) abbażi tal-livelli tar-riżultati proprji aktar milli s-suppożizzjonijiet *ex-ante*; (iii) l-ispejjeż operattivi inkrementali stmati fuq approċċ ta' rigressjoni fejn l-estimi jiġu ttestjati u kkoreġuti fl-isfond tal-effetti proprji tal-bidliet fl-għadd ta' passiġġieri fuq l-ispejjeż operattivi tal-ajruport.

(260) Il-valutazzjoni sabet li l-ftehimiet kollha kienu mistennija li jkunu profittabbli fiż-żmien meta ddaħħlu fis-seħħ. Tabilhaqq, anki fix-xenarji kollha "taħt stress" (jiġifieri l-applikazzjoni tal-kontrolli tas-sensittività), l-NPV ta' kull ftehim individwali kien pożittiv. B'hekk, fl-aktar xenarju avvers, l-NPV għall-Ftehim tal-2001 kien ta' SEK 5,8 miljun, l-NPV għall-Ftehim tal-2003 kien ta' SEK 8,7 miljun, l-NPV għall-Ftehim tal-2005 (bil-Ftehim ta' Kummerċjalizzazzjoni tal-2008) kien ta' SEK 15,87 miljun u l-NPV għall-Ftehim ta' Kummerċjalizzazzjoni tal-2010 kien ta' SEK 9,9 miljun. Valutazzjoni konġunta tal-NPV ikkombinat tal-Ftehimiet kollha (imwettqa bħala kontroll) tindika li l-NPV ser ikun ta' SEK 22,2 miljun fil-każ bażi u ta' SEK 13,7 miljun fl-aktar xenarju avvers.

(261) Għalhekk, il-konklużjoni tal-valutazzjoni hija, abbażi ta' analiżi *ex-ante*, li l-profittabbiltà mistennija tad-diversi Ftehimiet koperti minn din l-investigazzjoni kienet pożittiva, anki taħt suppożizzjonijiet konservattivi.

(262) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li din il-valutazzjoni, li ma hija kkontestata minn ebda evidenza sottomessa matul il-kors tal-investigazzjoni formali, hija plawżibbli u tappoġġja s-sejba li, f'ċirkostanzi normali, investitur MEO x'aktarx kien jidħol fi ftehimiet simili.

(263) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li l-Isvezja pprovdiet informazzjoni *ex-post* finanzjarja ddettaljata li, fost l-oħrajn, turi l-ispejjeż u d-dħul inkrementali għal Ryanair u għal-linji tal-ajru l-oħrajn kollha li joperaw fl-Ajruport ta' Västerås fil-perjodu kopert mill-investigazzjoni formali. Din l-informazzjoni hija miġbura fil-qosor fit-Tabella 6 (fejn l-ispejjeż kollha għall-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ma' Ryanair u AMS kienu allokati bħala spiża operattiva ddedikata lil Ryanair). Il-Kummissjoni tinnota li din id-dejta, għalkemm hija bbażata fuq perspettiva *ex-post*, iġġorr il-valutazzjoni *ex-ante* li l-ftehimiet ma' Ryanair jikkontribwixxu għall-profittabbiltà tal-Ajruport ta' Västerås.

Tabella 6

L-ispejjeż u d-dħul inkrementali mil-linja tal-ajru fl-Ajruport ta' Västerås. L-ammont kollu f'EUR.

Sena	Dħul totali għal kull linja tal-ajru (minn attivitajiet relatati mal-avjazzjoni u dawk li mhumiex relatati mal-avjazzjoni)			Spejjeż operattivi ddedikati għal linji tal-ajru speċifiċi [1]			Profittabbiltà inkrementali	
	Linja tal-Ajru A SAS	Linja tal-Ajru B Ryanair	Linja tal-Ajru C Oħrajn	Linja tal-Ajru A SAS	Linja tal-Ajru B Ryanair	Linja tal-Ajru C Oħrajn	Ryanair	Il-linji tal-ajru kollha
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sena	Dħul totali għal kull linja tal-ajru (minn attivitajiet relatati mal-avjazzjoni u dawk li mhumiex relatati mal-avjazzjoni)			Spejjeż operattivi ddedikati għal linji tal-ajru speċifiċi [1]			Profittabbiltà inkrementali	
	Linja tal-Ajru A SAS	Linja tal-Ajru B Ryanair	Linja tal-Ajru C Oħrajn	Linja tal-Ajru A SAS	Linja tal-Ajru B Ryanair	Linja tal-Ajru C Oħrajn	Ryanair	Il-linji tal-ajru kollha
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] L-ispejjeż kollha mħallsin skont il-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ma' Ryanair u AMS ġew assenjati bħala spejjeż operattivi ddedikati għal Ryanair;

(264) Fir-rigward tas-suppożizzjoni *ex-ante* fiż-żmien meta ġew konklużi l-Ftehimiet bejn VFAB u Ryanair, l-Isvezja spjegat li f'dan il-kuntest, għalkemm ma kien ġie stabbilit ebda pjan ta' negozju formali u komprensiv, kien ċar għal VFAB li l-Ftehimiet kellhom jikkontribwixxu għal profitt inkrementali pożittiv. Fid-dawl tan-nuqqas ta' użu tal-ajruport, l-ispiża inkrementali dovuta għall-operazzjonijiet ta' Ryanair tista' tabilħaqq tkun mistennija li tkun relattivament limitata.

(265) Skont l-Isvezja, l-imposti tal-ajruport maqbula skont il-Ftehim tal-2001 u d-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi kienu mistennija, *ex-ante*, illi jkopru l-ispejjeż inkrementali li jirriżultaw mill-Arranġament u jrendu profitt ta' SEK […] fis-sena għal VFAB.

(266) Fiż-żmien li ġie konkluż il-Ftehim tal-2003, VFAB setgħet tibbaża lilha nnifisha fuq ir-riżultat finanzjarju attwali tal-operazzjonijiet ta' Ryanair fil-perjodu 2001-2002, li kkonferma l-valutazzjoni *ex-ante* tal-2001 li l-ftehim kien ser jikkontribwixxi għal profitt inkrementali pożittiv. Skont dak li kien magħruf f'dak iż-żmien, VFAB ivvalutat li l-bidliet introdotti mill-Arranġament tal-2003 ikopru l-ispejjeż inkrementali li jirriżultaw mill-arranġamenti ta' Ryanair u jrendu profitt ta' SEK […] fis-sena lil VFAB. Meta ddaħħal fis-seħħ il-Ftehim tal-2005, VFAB setgħet tibbaża lilha nnifisha fuq ir-riżultat attwali tal-operazzjonijiet ta' Ryanair fl-ajruport bejn l-2001 u l-2004, li kkontribwixxew b'mod pożittiv u konsistenti għall-profitt inkrementali tal-ajruport. Il-valutazzjoni ta' VFAB f'dak iż-żmien kienet li l-imposti tal-ajruport flimkien mad-dħul minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi li jirriżulta mill-kuntratt kellhom ikopru l-ispejjeż li rriżultaw mill-operazzjonijiet ta' Ryanair u, mill-2007 'il quddiem, irendu profitt ta' SEK […] fis-sena għall-ajruport.

(267) B'konnessjoni mal-irtirar ta' LFV Holding minn VFAB fl-2006, il-Belt ta' Västerås wettqet ukoll reviżjoni tal-prospetti tan-negozju tal-ajruport sabiex setgħet tiddeċiedi fuq l-istrateġija futura tagħha bħala l-unika azzjonista li fadal (kif imsemmi fil-premessa 224). F'dak iż-żmien, il-belt ikkunsidrat bosta xenarji, b'mod partikolari a) "iż-żamma tal-istatus quo", jiġifieri li tinżamm l-istrateġija kummerċjali eżistenti u l-istrutturi tal-ispejjeż mhux mibdula jew b) li jibqgħu jiġu segwiti l-iskala u l-orjentazzjoni eżistenti tal-ajruport — billi jinżammu l-operazzjonijiet ta' Ryanair — iżda fl-istess ħin jitnaqqsu l-ispejjeż tal-persunal skont mudell ta'"ajruport bażiku". Din il-valutazzjoni indikat li x-xenarju b — jiġifieri li jissoktaw l-operazzjonijiet fuq il-linji kummerċjali eżistenti, inklużi l-arranġamenti ma' Ryanair, filwaqt li jsir sforz biex jitnaqqsu l-ispejjeż tal-persunal — huwa l-aktar wieħed finanzjarjament ta' benefiċċju, minħabba li jnaqqas it-telf għall-Belt, meta mqabbel ma' għażliet kummerċjali oħrajn li ġew ikkunsidrati. Konsegwentement, din l-analiżi kkonfermat il-valutazzjoni li l-arranġamenti ma' Ryanair (inklużi l-arranġamenti ta' kummerċjalizzazzjoni) kienu ekonomikament razzjonali.

(268) Meta tiġi biex tivvaluta l-arranġamenti bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru, il-Kummissjoni għandha tivvaluta wkoll il-punt safejn l-arranġamenti jistgħu jitqiesu bħala parti mill-implimentazzjoni ta' strateġija globali tal-ajruport li twassal għal profittabbiltà mill-inqas fit-tul. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni għandha tieħu f'kunsiderazzjoni l-evidenza fattwali li kienet disponibbli, kif ukoll l-iżviluppi li setgħu kienu mistennija b'mod raġonevoli, fiż-żmien meta saru l-arranġamenti, b'mod partikolari l-kundizzjonijiet prevalenti tas-suq, b'mod partikolari, il-bidliet fis-suq ikkawżati mil-liberalizzazzjoni fis-suq tat-trasport bl-ajru, id-dħul fis-suq u l-iżvilupp ta' trasportaturi low-cost u trasportaturi oħrajn li jivvjaġġaw minn punt sa punt, il-bidliet fl-istruttura organizzazzjonali u ekonomika tal-industrija tal-ajruporti, kif ukoll il-livell ta' diversifikazzjoni u kumplessità tal-funzjonijiet imwettqa mill-ajruporti, it-tishiħ tal-kompetizzjoni bejn il-linji tal-ajru u l-ajruporti, l-ambjent ekonomiku inċert minħabba l-bidliet fil-kundizzjonijiet prevalenti tas-suq jew kwalunkwe inċertezza oħra fl-ambjent ekonomiku. Il-Kummissjoni tinnota li, kif ġie deskritt fil-premessi 249 sa 255, kien hemm bosta raġunijiet (bħat-telf tan-negozju ta' linji tal-ajru tradizzjonali u l-prospett ta' arranġamenti fit-tul li jkunu profittabbli b'mod inkrementali b'għadd garantit ta' passiġġieri permezz tal-linji tal-ajru low-cost li huma kummerċjalment dinamiċi) li wasslu lill-Ajruport ta' Västerås sabiex jikkunsidra l-arranġamenti kummerċjali ma' Ryanair, li kkontribwixxew b'mod pożittiv għall-profittabbiltà ta' VAFB, bħala pass neċessarju fi strateġija maħsuba biex tiżgura l-vijabbiltà u l-profittabbiltà tiegħu fil-ġejjieni.

(269) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li l-infrastruttura fl-Ajruport ta' Västerås hija miftuħa għal-linji tal-ajru kollha u mhijiex iddedikata għal linja tal-ajru speċifika. Hija tinnota wkoll li, kif muri fit-Tabella 6, l-operazzjonijiet tal-linji tal-ajru fl-Ajruport ta' Västerås kienu profittabbli b'mod inkrementali fil-perjodu kollu kopert mid-deċiżjoni.

(270) Fid-dawl ta' dawn il-kunsiderazzjonijiet, billi taċċetta li l-attività li tirriżulta mill-arranġamenti ma' Ryanair tista' tkun mistennija li toħloq dħul inkrementali fuq perspettiva *ex-ante*, il-Kummissjoni taċċetta li permezz tad-dħul fi ftehimiet dwar l-imposti tal-ajruporti ma' Ryanair (il-Miżura 4) u l-ftehimiet ta' kummerċjalizzazzjoni ma' Ryanair u AMS (il-Miżura 5), VFAB aġixxiet bħala MEO. Għalhekk, il-miżuri ma taw ebda vantaġġ ekonomiku lil Ryanair jew AMS.

8. **KONKLUŻJONI**

(271) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-Isvezja implimentat b'mod illegali l-kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti pprovduti lil VFAB bejn l-2003 u l-2010 fi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li l-għajnuna mill-Istat hija kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

(272) Il-Kummissjoni tqis li l-kera mħallsa minn VFAB lil Västerås Flygfastigheter AB (il-Miżura 2) ma tikkostitwixxi ebda għajnuna mill-Istat.

(273) Il-Kummissjoni tqis li l-Isvezja implimentat b'mod illegali l-Iskema tal-Ajruporti Lokali bejn l-2001 u l-2010 (il-Miżura 3) fi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea. Madankollu, din l-iskema ta' għajnuna hija kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

(274) Il-Kummissjoni ssib li l-arranġamenti kummerċjali bejn VFAB, fuq naħa waħda, u Ryanair u AMS, fuq in-naħa l-oħra (il-Miżuri 4 u 5) ma jikkostitwixxu ebda għajnuna mill-Istat.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

L-għajnuna mill-Istat li l-Isvezja implimentat fil-forma ta' kontribuzzjonijiet tal-azzjonisti pprovduti lil VFAB bejn l-2003 u l-2010 (il-Miżura 1) hija kompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 2

L-iskema ta' għajnuna mill-Istat li l-Isvezja implimenat fil-forma tal-appoġġ operattiv ipprovdut lil VFAB u ajruporti oħrajn taħt l-Iskema tal-Ajruporti Lokali (il-Miżura 3) bejn l-2001 u l-2010 hija kompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 3

Il-kera mħallsa minn VFAB lil Västerås Flygfastigheter AB bejn l-2003 u l-2010 (il-Miżura 2) ma tikkostitwixxi l-ebda għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 4

L-imposti tal-Ajruport applikati minn VFAB lil Ryanair bejn l-2001 u l-2010 (il-Miżura 4) ma jikkostitwixxu ebda għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 5

L-appoġġ għall-kummerċjalizzazzjoni mogħti minn VFAB lil Ryanair u AMS fl-2001, fl-2008 u fl-2010 (il-Miżura 5) ma jikkostitwixxi ebda għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 6

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Renju tal-Isvezja.

Magħmul fi Brussell, l-1 ta' Ottubru 2014.

Għall-Kummissjoni
Joaquín ALMUNIA
Viċi President