II

(Atti mhux leġiżlattivi)

DEĊIŻJONIJIET

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2016/1698

tal-20 ta' Frar 2014

dwar il-miżuri SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) implimentati minn Franza favur l-ajruport ta' Marseille Provence u favur il-kumpaniji tal-ajru li jagħmlu użu minn dan l-ajruport

(notifikata bid-dokument C(2014) 870)

(It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

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

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

Wara li stiednet lill-partijiet interessati sabiex jissottomettu l-kummenti tagħhom f'konformità mal-Artikoli msemmija: u wara li kkunsidrat dawn l-osservazzjonijiet

Billi:

1. PROĊEDURA

(1) Fit-8 ta' Mejju 2006, il-Kummissjoni rċeviet ilment mingħand Ryanair dwar għajnuna illegali li kienet tikkonsisti f'differenzjazzjoni tal-imposti tal-ajruport li japplikaw rispettivament għat-titjiriet nazzjonali u għat-titjiriet internazzjonali. Permezz tal-ittra tal-21 ta' Ġunju 2006, il-Kummissjoni talbet xi informazzjoni lil Franza dwar il-punti mqajma f'dan l-ilment.

(2) Fis-27 ta' Marzu 2007, il-Kummissjoni rċeviet ilment ieħor, datat il-15 ta' Marzu 2007 u mressaq minn Air France, li jsemmi għajnuna illegali mogħtija mill-Kunsill Ġenerali ta' Bouches du Rhône (minn hawn 'il quddiem "il-Kunsill Ġenerali"), lill-ajruport ta' Marseille Provence kif ukoll għajnuna illegali mogħtija mill-ajruport lil Ryanair u lil kumpaniji tal-ajru oħrajn. Dawn il-vantaġġi kienu jikkonsistu fost l-oħrajn f'imposti tal-ajruport imnaqqsa biex iheġġu titjiriet mit-terminal tal-ajru l-ġdid "Marseille Provence 2" (minn hawn 'il quddiem "it-terminal mp2").

(3) Permezz tal-ittra tas-27 ta' Novembru 2009, Air France ressqet ilment dwar għajnuna illegali mogħtija minn diversi ajruporti reġjonali u lokali Franċiżi, fosthom l-ajruport ta' Marseille Provence.

(4) Permezz tal-ittra tat-13 ta' Lulju 2011, il-Kummissjoni nnotifikat lil Franza d-deċiżjoni tagħha li tiftaħ il-proċedura prevista fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (TFUE) ([1]).

(5) Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati sabiex jagħtu l-kummenti tagħhom dwar il-miżuri inkwistjoni fi żmien xahar mid-data tal-pubblikazzjoni.

(6) Fit-13 ta' Diċembru 2011 il-Kummissjoni rċeviet kummenti mingħand il-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Marseille Provence (minn hawn 'il quddiem is-"CCIMP") u fil-15 ta' Diċembru 2011 mingħand Air France, Ryanair, AMS, l-Association of European Airlines u s-CCIMP. Permezz tal-ittra tal-10 ta' Frar 2012, hija bagħtet dawn il-kummenti lil Franza u offritilha l-possibbiltà li twieġeb fi żmien xahar. Il-Kummissjoni rċeviet l-osservazzjonijiet ta' Franza permezz ta' ittra datata t-12 ta' Marzu 2012.

([1]) ĠU C 334, 15.11.2011, p. 8.

(7) Hija rċeviet ukoll osservazzjonijiet oħrajn mingħand Ryanair fit-13 ta' April 2012, fl-10 ta' April 2013, fl-20 ta' Diċembru 2013, fis-17 ta' Jannar 2014 u fit-30 ta' Jannar 2014. Dawn il-kummenti addizzjonali ntbagħtu permezz ta' ittra lil Franza fit-13 ta' Lulju 2012, fit-3 ta' Mejju 2013, fid-9 ta' Jannar 2014 u fl-4 ta' Frar 2014 rispettivament. Fl-ittri tagħha tas-17 ta' Lulju 2012, tal-4 ta' Ġunju 2013, tad-29 ta' Jannar 2014 u tal-5 ta' Frar 2014, Franza infurmat lill-Kummissjoni li hija ma kellhiex osservazzjonijiet x'tagħmel.

(8) Franza bagħtet aktar informazzjoni lill-Kummissjoni permezz tal-ittri tas-26 ta' Marzu 2012, tal-10 ta' April 2012, tal-20 ta' Settembru 2012, tat-30 ta' Ottubru 2013 u tal-24 ta' Diċembru 2013 wara t-talbiet li għamlet il-Kummissjoni fl-ittri tat-23 ta' Frar 2012, tat-12 ta' Ġunju 2012 u tal-20 ta' Novembru 2013.

2. DESKRIZZJONI DETTALJATA TAL-FATTI

2.1. *IL-PARTIJIET INTERESSATI*

2.1.1. L-AJRUPORT TA' MARSEILLE PROVENCE

(9) L-ajruport ta' Marseille Provence huwa wieħed mill-akbar ajruporti fi Franza, wara l-ajruporti ta' Pariġi, ta' Nizza u ta' Lyon. Fl-2012, l-ajruport laqa' 8 295 479 passiġġier.

Tabella 1

Evoluzzjoni tal-għadd ta' passiġġieri

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Traffiku ta' passiġġieri mp1	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Traffiku ta' passiġġieri mp2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Traffiku totali	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Sors: Preżentazzjoni ta' Franza tal-24 ta' Diċembru 2013

2.1.2. IL-KAMRA TAL-KUMMERĊ U TAL-INDUSTRIJA TA' MARSEILLE PROVENCE, KONĊESSJONARJA TAL-AJRUPORT TA' MARSEILLE PROVENCE

(10) Fi Franza, il-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija (minn hawn 'il quddiem is-"CCI") huma istituzzjonijiet amministrattivi pubbliċi. Is-CCI tirrappreżenta l-interessi ġenerali tal-kummerċ, tal-industrija u tas-servizzi fi ħdan l-awtoritajiet pubbliċi. Il-missjonijiet u l-prerogattivi tagħha huma stabbiliti bil-liġi ([2]) u hija soġġetta għas-superviżjoni amministrattiva ([3]) tal-gvern, permezz tal-Prefett tar-Reġjun. L-awtorità superviżorja għandha d-dritt ta' aċċess għas-seduti kollha tal-assemblej ġenerali tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija, u tista' żżid punt wieħed jew aktar fuq l-aġenda ta' dawn l-istituzzjonijiet. Fejn ikun meħtieġ, l-awtorità superviżorja tista' tissospendi jew tkeċċi membru tas-CCI. Mill-inqas id-deċiżjonijiet dwar il-baġit, teħid ta' self jew iffirmar ta' ftehimiet ma' partijiet terzi huma infurzabbli biss wara l-approvazzjoni tal-awtorità superviżorja ([4]). Is-CCIMP tmexxi s-sussidjarji tagħha, b'mod partikolari l-ajruport ta' Marseille Provence u diversi organizzazzjonijiet ta' taħriġ. Is-sussidjarji tagħha ma għandhomx personalità ġuridika proprja ([5]). Madankollu, tinżamm kontabbiltà separata għall-attivitajiet tal-ajruport. L-atti huma infurzabbli biss jekk ikunu ġew indirizzati lill-awtorità superviżorja.

([2]) Il-Liġi Nru 2005-882 tat-2 ta' Awwissu 2005 dwar l-impriżi żgħar u ta' daqs medju.
([3]) Fid-dritt Franċiż, is-superviżjoni amministrattiva hija forma ta' setgħa eżerċitata minn persuna ġuridika rregolata bil-liġi pubblika fuq oħra. Is-superviżjoni tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija reġjonali u tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija territorjali ssir mill-Prefett tar-reġjun, mgħejun mill-Uffiċjal reġjonali għall-finanzi pubbliċi. Skont il-Kostituzzjoni u l-liġi, is-superviżjoni amministrattiva tirrigwarda biss il-kontroll tal-legalità tal-atti adottati mill-persuna ġuridika ssorveljata.
([4]) L-Artikoli R.712-2 sa R.712-11-1 tal-Kodiċi tal-Kummerċ.
([5]) Ara http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique

(11) Is-CCIMP ilha tmexxi l-ajruport ta' Marseille Provence mill-1934, taħt konċessjoni ta' ġestjoni, manutenzjoni u operat mogħtija mill-Istat Franċiż, li huwa l-proprjetarju tal-ajruport. Fl-1987, din il-konċessjoni ġiet imġedda għal tletin sena ([6]).

2.1.3. IL-BORD KONSULTATTIV EKONOMIKU TAL-AJRUPORT TA' MARSEILLE PROVENCE

(12) Il-Kunsill Ġenerali ta' Bouches-du-Rhône, il-Kunsill Reġjonali Provence Côte d'Azur u l-komunità urbana Marseille Provence Métropole jiġu kkonsultati dwar il-ġestjoni tal-ajruport fi ħdan il-Bord Konsultattiv Ekonomiku tal-Ajruport (minn hawn 'il quddiem il-"Cocoéco"). Dan il-Bord għandu l-kompitu li jifformula opinjonijiet dwar l-iżvilupp tal-investimenti, il-funzjonament tal-ajruport, kif ukoll dwar it-tariffi tal-benefiċċji u s-servizzi pprovduti mill-ajruport.

(13) Skont il-Kodiċi tal-Avjazzjoni Ċivili, dan il-bord jitlaqqa' tal-inqas darba fis-sena biex jagħti opinjoni dwar ir-regoli għall-istabbiliment u l-applikazzjoni tal-imposti għas-servizzi tal-ajruport fl-ajrudrom ikkonċernat, kif ukoll dwar il-programmi ta' investiment tal-ajrudrom. Jista' jiġi kkonsultat dwar kwalunkwe suġġett relatat mas-servizzi offruti mill-operatur tal-ajrudrom.

(14) Il-Cocoéco huwa magħmul minn kulleġġ ta' utenti u kulleġġ ta' operaturi, b'dan tal-aħħar jinkludi l-President tal-Kunsill Reġjonali Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) jew ir-rappreżentant tiegħu, il-President tal-Kunsill Ġenerali ta' Bouches-du-Rhône jew ir-rappreżentant tiegħu u l-President tal-Komunità Urbana ta' Marseille Provence Métropole jew ir-rappreżentant tiegħu.

2.2. *IT-TERMINAL IL-ĠDID "B'RATI BAXXI" MP2*

2.2.1. IL-ĠUSTIFIKAZZJONI TAL-BINI TAT-TERMINAL MP2

(15) Wara t-telf ta' aktar minn miljun passiġġier mill-2001 'l hawn, dovut l-aktar għall-kompetizzjoni mit-TGV Méditerranée fuq ir-rotta Marsilja-Pariġi, għall-attakk tal-11 ta' Settembru 2001 u għall-fallimenti ta' diversi kumpaniji tal-ajru (Sabena, SwissAir, eċċ.), l-ajruport ta' Marseille Provence ipprova jerġa' jsaħħaħ it-traffiku tiegħu u jidderieġi l-iżvilupp tiegħu lejn destinazzjonijiet Ewropej. Għal dan il-għan, fl-2004 l-ajruport iddeċieda li joħloq terminal tal-ajru "b'rati baxxi".

(16) Biex toħloq dan it-terminal il-ġdid, is-CCIMP iddeċidiet li tikkonverti l-istazzjon l-antik tal-merkanzija nru 1. Dan il-bini ġie rranġat bi ftit spejjeż bl-għan li jilqa' l-klijenti tar-rati baxxi. Ix-xogħlijiet bdew f'Diċembru tal-2005 u t-terminal mp2 beda jopera f'Settembru 2006.

(17) It-tqassim tal-għadd ta' passiġġieri (ċifri realizzati) bejn it-terminals mp1 u mp2 mill-2006 sal-2013 huwa indikat fit-tabella fil-premessa (9).

2.2.2. IL-KUMPANIJI LI BDEW JUŻAW IT-TERMINAL IL-ĠDID MP2

(18) Fl-2004, biex tivvaluta l-interess tal-kumpaniji tal-ajru fl-użu tat-terminal tal-ajru mp2, is-CCIMP nediet sejħa għal proġetti indirizzata lill-kumpaniji tal-ajru. Il-kumpaniji tal-ajru Air France, Ryanair u easyJet wieġbu għaliha. Il-volum totali tal-offerti ppreżentati minn dawn il-kumpaniji tal-ajru ma qabiżx il-kapaċità prevista tat-terminal u għalhekk ma kienx hemm bżonn ta' għażla.

(19) Ryanair hija l-akbar fost l-utenti tat-terminal mp2, iżda Franza semmiet ukoll lil Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com, Myair.com.

(20) Fit-12 ta' Lulju 2004, Air France ippreżentat applikazzjoni għat-terminal mp2 lis-CCIMP. Din kienet tindika li l-passiġġieri ta' "La Navette" (rotot Marsilja/Paris-Orly) setgħu eventwalment jużaw it-terminal mp2. Air France kienet qiegħda tipproponi programm ta' 19-il titjira kuljum mit-Tnejn sal-Ġimgħa, 14-il titjira s-Sibt, 18-il titjira l-Ħadd lejn Paris-Orly. In-negozjati bejn Air France u s-CCIMP għat-trasferiment tax-shuttle fallew. Air France

([6]) Id-Digriet tat-22 ta' Lulju 1987 dwar il-konċessjoni ta' ġestjoni, manutenzjoni u operat tat-terminal tal-ajru ta' Marseille-Marignane lill-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija ta' Marseille, il-Ġurnal Uffiċjali tar-Repubblika Franċiża tad-29 ta' Lulju 1987, p. 8487.

kienet qiegħda tara żewġ ostakoli partikolari: il-limitazzjoni tat-traffiku tat-terminal mp2 għal titjiriet "punt għal punt" u l-fatt li t-terminal kellu jilqa' biss titjiriet nazzjonali u fl-Unjoni.

(21) Skont l-informazzjoni li pprovdiet Franza, kull kumpanija tal-ajru li xtaqet tagħmel użu mit-terminal mp2 setgħet tistabbilixxi ruħha hemmhekk

2.3. *IL-MIŻURI EŻAMINATI*

(22) Id-deċiżjoni tal-ftuħ tal-proċedura eżaminat dawn il-miżuri:

(a) sussidju għall-investiment li jammonta għal EUR 24,2 miljun lis-CCIMP fil-perjodu ta' bejn l-2001 u l-2010, li kien jinkludi sussidju għall-bini tat-terminal mp2, li l-ammont tiegħu kien ta' EUR 7,577 miljun;

(b) flussi finanzjarji li jammontaw għal EUR […] (*) miljun fil-perjodu bejn l-2001 u l-2010 bejn is-CCIMP u s-servizz ġenerali tas-CCI;

(c) l-iffissar tal-ammont ta' imposta fuq il-passiġġieri għat-terminal mp2;

(d) l-imposti għal kull passiġġier imraħħsa għat-titjiriet nazzjonali;

(e) it-tnaqqis tal-imposti tal-ajruport b'konnessjoni mal-ħolqien ta' linji ġodda;

(f) ir-roħs fuq l-imposta għall-ipparkjar matul il-lejl;

(g) il-finanzjament tal-attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni;

(h) il-kuntratt tax-xiri ta' spazju għar-reklamar konkluż ma' Airport Maketing Services mingħajr sejħa għall-offerti jew reklamar minn qabel;

(i) il-profittabbiltà tat-terminal mp2. irrapportata fil-pjan tan-negozju ppreżentat mis-CCIMP.

2.3.1. IS-SUSSIDJI GĦALL-INVESTIMENT LIS-CCIMP

(23) Skont it-tagħrif li għandha l-Kummissjoni, l-investiment maħsub għall-bini tat-terminal il-ġdid mp2 kien iffinanzjat permezz ta' sussidju ta' EUR 7,577 miljun mingħand il-Kunsill Ġenerali ta' Bouches-du-Rhône.

(24) Barra minn hekk, matul il-perjodu ta' bejn l-2001 u l-2010, is-CCIMP kienet irċeviet sussidji għall-investiment mingħand il-Kunsill Ġenerali, il-Kunsill Reġjonali, Marseille Provence Métropole, l-Istat (id-Direttorat Ġenerali tal-Avjazzjoni Ċivili, anness għall-Ministeru tal-Ekoloġija, l-Iżvilupp Sostenibbli u l-Enerġija, minn hawn 'il quddiem id-"DGAC") u l-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali (FEŻR), li kienu jammontaw għal total ta' EUR 16,624 miljun. Mingħand il-Kunsill Ġenerali, hija rċeviet tliet sussidji għall-estensjoni u r-ristrutturar tal-ajruport, li kienu jammontaw għal EUR 1,519-il miljun, EUR 210 000 u EUR 2,997 miljun rispettivament. Il-Kunsill Reġjonali taha EUR 3,616-il miljun għall-estensjoni u l-iżvilupp tal-ajruport u EUR 255 000 għall-kostruzzjoni taż-żona tat-tagħbija. Marseille Provence Métropole tatha sussidju ta' EUR 889 000 għall-iżvilupp tat-traffiku internazzjonali. L-Istat (id-DGAC) iffinanzja l-ispezzjoni u l-iskrining tal-bagalja tal-istiva għal EUR 464 000 kif ukoll it-tisħiħ/l-iskrining tal-bagali u x-xiri tat-tagħmir ta' kontroll tal-bagalji għal EUR 5,032 miljun. Fl-aħħar nett, il-FEŻR issussidja l-iżvilupp tal-merkanzija bl-ajru (żoni ta' parkeġġ għall-ajruplani tal-merkanzija, it-triq taż-żona tal-merkanzija, l-iżvilupp mill-ġdid tal-istazzjonijiet tal-merkanzija, manutenzjoni taż-żona) għall-ammont ta' EUR 1,520 miljun.

(25) Skont l-Artikolu 2(1°)(b) u l-Artikolu 15(1°) tal-Ispeċifikazzjonijiet li japplikaw għall-konċessjoni tal-ajrudrom ta' Marsilja, l-investimenti huma responsabbiltà tal-konċessjonarju.

2.3.2. FLUSSI FINANZJARJI BEJN IS-CCIMP U S-SERVIZZ ĠENERALI TAS-CCI

(26) Bejn l-2001 u l-2010, il-flussi finanzjarji skambjati bejn is-CCIMP u s-servizz ġenerali tas-CCI telgħu għal EUR […]* miljun.

(*) Tagħrif kopert mis-sigriet professjonali.

2.3.3. L-IMPOSTI GĦAL KULL PASSIĠĠIER IMRAĦĦSA GĦALL-UTENTI TAT-TERMINAL TAL-AJRU MP2

(27) It-tariffi tal-imposta għal kull passiġġier ivarjaw skont liema terminal jużaw il-kumpaniji tal-ajru: aktar baxxi għal dawk li jużaw it-terminal "low cost" mp2, aktar għaljin għal dawk li jużaw it-terminal mp1 (is-Swali 1-4). Dawn it-tariffi jiġu stabbiliti b'deċiżjoni tas-CCIMP. Air France ikkontestat it-tariffi inizjali tal-ajruport ta' Marseille Provence għall-2006, l-2007 u l-2008 u dawn tal-aħħar ġew annullati mill-Kunsill tal-Istat.

(28) Fis-7 ta' Mejju 2008, il-Kunsill tal-Istat annulla [7] t-tariffi approvati tal-imposta għal kull passiġġier applikabbli fit-terminal mp2 tal-ajruport ta' Marseille Provence, mill-1 ta' Ġunju 2006 kif ukoll dawk applikabbli mill-1 ta' Jannar 2007, minħabba nuqqas ta' ġustifikazzjoni tal-elementi ta' kontabilità kkunsidrati għall-kalkolu tal-imposta. F'din il-kawża, il-Kunsill tal-Istat ma annullax it-tariffi tal-imposta għal kull passiġġier applikabbli għat-terminal prinċipali.

(29) Fis-26 ta' Diċembru 2008, il-Kunsill tal-Istat annulla t-tariffi approvati tal-imposta għal kull passiġġier applikabbli fit-terminal prinċipali u fit-terminal mp2 tal-ajruport ta' Marseille Provence, mill-1 ta' Jannar 2008.

(30) Fis-sentenza tal-15 ta' Mejju 2009, il-Kunsill tal-Istat ikkonferma r-rifjut mill-Ministri kompetenti li japprovaw it-tariffi applikabbli għat-terminal mp2 mill-1 ta' Jannar 2009.

(31) Wara l-annullament ta' dawn it-tariffi, id-DGAC qabbad lil Cabinet Mazars (Ditta Mazars) tagħmel studju, li ġie ppreżentat f'Novembru 2008, dwar il-metodi ta' allokazzjoni tal-ispejjeż u d-dħul fuq il-prezzijiet taż-żewġ terminals. Fuq il-bażi ta' dan l-awditjar, is-CCIMP iddeċidiet tariffi ġodda tal-imposta għal kull passiġġier, applikabbli b'mod retroattiv. Dawn it-tariffi retroattivi jirrigwardaw it-terminal mp1 (is-swali 1 sa 4), għas-sena 2008, u t-terminal mp2, għas-snin 2006 sa 2008. Skont is-CCIMP, dawn it-tariffi l-ġodda ġew iffissati b'mod li jilħqu rati ta' kopertura simili [8] tal-ispejjeż tal-funzjoni tal-passiġġieri għat-terminals mp1 u mp2.

(32) Bid-deċiżjoni tal-25 ta' Mejju 2009, is-CCIMP iffissat it-tariffi tal-imposta għal kull passiġġier applikabbli mill-1 ta' Awwissu 2009. Billi l-awtoritajiet superviżorji oġġezzjonaw għat-tariffi proposti mis-CCIMP mill-1 ta' Lulju 2010, kompliet tapplika t-tariffa tal-1 ta' Awwissu 2009.

(33) Fis-17 ta' Lulju 2009, Air France ressqet talba quddiem il-Kunsill tal-Istat sabiex jannulla d-deċiżjoni tas-CCIMP tal-25 ta' Mejju 2009 peress li din tiffissa t-tariffi tal-imposta għal kull passiġġier applikabbli b'mod retroattiv fuq it-terminals mp1 u mp2 mill-1 ta' Jannar 2008 u min-naħa l-oħra, it-tariffi tal-imposta għal kull passiġġier applikabbli mill-1 ta' Awwissu 2009.

(34) Fis-17 ta' Lulju 2009, Air France ressqet ukoll talba għal miżuri provviżorji. Fit-28 ta' Lulju 2009, il-Kunsill tal-Istat issospenda l-ħlas tal-imposta għal kull passiġġier sa 20 % għall-imposti dovuti taħt is-sena 2008 u mill-1 ta' Lulju 2009. Sakemm toħroġ sentenza fuq il-mertu, din is-sospensjoni ġiet applikata għat-tariffi riportati fl-2010 u mill-1 ta' Jannar 2011.

(35) Fl-14 ta' Ġunju 2010, Air France ressqet talba quddiem il-Kunsill tal-Istat sabiex jannulla d-deċiżjoni tas-CCIMP tal-2010 li tirriporta t-tariffi preċedenti mill-1ta' Lulju 2010.

(36) Fis-27 ta' Lulju 2011, il-Kunsill tal-Istat [9] annulla d-deċiżjoni tas-CCIMP tal-25 ta' Mejju 2009 li tiffissa t-tariffi tal-imposti tal-passiġġieri tat-terminal mp2 għas-snin 2008, 2009 u mill-1 ta' Awwissu 2009 minħabba li dawn it-tariffi ġew ikkalkulati wara li ttieħed inkunsiderazzjoni sussidju li jammonta għal EUR 2,4 miljun mogħti mill-Kunsill Ġenerali ta' Bouches-du-Rhône għall-finanzjament ta' parti mix-xogħlijiet ta' kostruzzjoni tat-terminal mp2, li tiegħu l-ajruport ta' Marseille Provence huwa l-benefiċjarju dirett u l-kumpaniji tal-ajru l-benefiċjarji indiretti. Skont il-Kunsill tal-Istat din id-deċiżjoni ħolqot għajnuna mill-Istat mogħtija b'mod irregolari u li tivvizzja d-deċiżjoni tas-CCIMP b'illegalità. Il-Kunsill tal-Istat iddeċieda wkoll li l-fatt li t-tariffi tat-terminal mp2

(7) Il-Kummissjoni tifhem li s-sentenza tal-Kunsill tal-Istat tannulla t-tariffi *ex tunc*, jiġifieri, mid-dħul fis-seħħ tagħhom. Għaldaqstant, wara li jiġu annullati, dawn it-tariffi jitqiesu li qatt ma eżistew. Il-Kummissjoni tifhem li fin-nuqqas ta' tariffi ġodda approvati, l-Artikolu 224-4-1-II tal-Kodiċi tal-Avjazzjoni Ċivili jipprovdi li japplikaw it-tariffi preċedenti (fis-seħħ qabel l-1 ta' Ġunju 2006).

(8) Rata ta' kopertura f'medja ta' [50-80]* % 2007-2012 mill-imposti ajrunawtiċi fiż-żewġ każijiet u rati ta' [100-150]* % (mp1) u [100-150]* % (terminal mp2) ta' kopertura globali f'medja (inkluż dħul mhux mill-ajrunawtika mill-parkeġġi tal-karozzi, ħwienet u minn dawk li jikru).

(9) KE, is-27 ta' Lulju 2011, kumpanija Air France u oħrajn, Nru 329818, 340540.

ġew ikkanċellati ma għandux jaffettwa l-legalità tat-tariffi ffissati għat-terminal mp1, li huwa jenfasizza li huma ġġustifikati bi studji ta' kontabilità preċiżi. Il-Kunsill tal-Istat qal fid-deċiżjoni tiegħu li jirriżulta mill-evidenza tal-każ li l-ispejjeż ta' komunikazzjoni li jammontaw għal madwar EUR 800 000 li kellhom ikunu imposti skont ir-rikorrenti (Air France u Britair) fuq it-terminal mp2 biss, fir-realtà ġew addebitati kollha fuq l-ispejjeż ġenerali u assenjati bejn it-terminals skont skema ta' kontribuzzjonijiet li mhuwiex stabbilit li hija vvizzjata minn żball manifest ta' valutazzjoni. Għalhekk il-Kunsill tal-Istat ivvalida t-tariffi tal-imposta għal kull passiġġier fuq it-terminal mp1. Fl-istess deċiżjoni, il-Kunsill tal-Istat annulla t-tariffa tal-imposta fuq l-inżul għall-2009 minħabba li din tkopri kważi tliet darbiet l-ispejjeż marbuta mal-provvista ta' dan is-servizz u tirrappreżenta aktar minn kwart tal-introjtu totali tal-imposti tal-ajruport, u għalhekk ma tintroduċix kumpens limitat bejn l-introjtu ta' din l-imposta u dak ta' imposti oħrajn kif jitlob id-dritt nazzjonali ([10]). Il-Kunsill tal-Istat jinnota finalment ir-rinunzja tal-kumpaniji rikorrenti rigward l-annullament tal-inċentivi għall-iżvilupp tat-traffiku.

(37) Fil-15 ta' Diċembru 2010, Air France ressqet talba quddiem il-Kunsill tal-Istat sabiex jannulla d-deċiżjoni tas-CCIMP ta' Diċembru 2010 li tirriporta t-tariffi preċedenti mill-1 ta' Jannar 2011. Air France finalment irrinunzjat għar-rikorsi kollha tagħha fil-livell nazzjonali fl-2011.

(38) Matul il-perjodu kollu, l-imposti għat-terminal mp2 kienu 57 % sa 66 % aktar baxxi għat-traffiku nazzjonali, b'66 % sa 80 % għat-titjiriet fl-Unjoni ([11]) meta mqabbla mal-imposti għas-Swali 1-4, rispettivament għat-traffiku nazzjonali, it-traffiku fl-Unjoni u t-traffiku internazzjonali

2.3.4. L-IMPOSTI GĦAL KULL PASSIĠĠIER IMRAĦĦSA GĦAT-TITJIRIET NAZZJONALI

(39) L-imposti għal kull passiġġier applikabbli għall-passiġġieri li jimbarkaw fis-Swali 1-4 tal-ajruport tradizzjonalment kienu jvarjaw bi tliet tariffi skont id-destinazzjoni tat-titjiriet: tariffa għat-titjiriet nazzjonali, tariffa għat-titjiriet lejn destinazzjoni fl-Unjoni Ewropea, u tariffa għat-titjiriet internazzjonali.

(40) It-tariffi applikabbli fl-2006 u fl-2007 inizjalment ġew iffissati b'deċiżjoni tas-CCIMP tas-26 ta' Lulju 2006. It-tariffi kienu jipprovdu imposta ferm aktar baxxa għat-titjiriet nazzjonali. Id-differenza kienet ta' aktar minn 50 %.

(41) Wara lment mingħand Ryanair, infetħet proċedura ta' ksur. Franza infurmat lill-Kummissjoni fin-nota tagħha tat-2 ta' Awwissu 2007 li hija "fakkret diversi drabi lill-operatur li kien jeħtieġ jieqaf jagħmel distinzjoni bejn it-tariffi eżistenti skont id-destinazzjoni tat-titjiriet sakemm dan ma kienx iġġustifikat minn differenza fl-ispejjeż."

(42) It-tariffi l-ġodda ġew adottati għas-snin finanzjarji 2006 u 2007 u d-differenzjazzjoni inkwistjoni ma baqgħetx issir.

2.3.5. IT-TRAĦĦIS TA' ĊERTI IMPOSTI TAL-AJRUPORT B'KONNESSJONI MAL-ĦOLQIEN TA' LINJI ĠODDA

(43) Biex jinkoraġġixxu l-ħolqien ta' linji ġodda jew l-iżvilupp tas-sigħat maħduma, il-kumpaniji tal-ajru jistgħu jingħataw kundizzjonijiet ta' tariffi preferenzjali. Dan ir-roħs jirrigwarda l-imposti fuq l-inżul, fuq id-dwal tar-runway u fuq l-ipparkjar fil-każ ta' trasport ta' passiġġieri u fuq id-dwal tar-runway fil-każ tat-titjiriet bil-merkanzija.

(44) L-ewwel miżura ta' traħħis fuq l-imposti tal-ajruport ġiet introdotta mis-CCIMP bid-deċiżjoni tas-7 ta' Settembru 2004 u daħlet fis-seħħ fl-1 ta' Marzu 2005. Il-miżuri kienu soġġetti għall-opinjoni tal-Cocoéco tal-ajruport waqt il-laqgħa tiegħu tas-6 ta' Diċembru 2004 ([12]). Din l-iskema ġiet applikata sal-31 ta' Lulju 2009.

([10]) L-Artikolu L224-2 tal-Kodiċi tal-Avjazzjoni Ċivili jeħtieġ li l-introjtu globali ta' dawn l-imposti ma jistax jaqbeż il-kost tas-servizzi pprovduti fl-ajruport.

([11]) Sal-31 ta' Diċembru 2007, it-tariffa kienet tiddistingwi bejn id-destinazzjonijiet nazzjonali, fl-Unjoni u dawk internazzjonali għat-terminal mp1. Ma kienet issir l-ebda distinzjoni għat-terminal mp2. Mill-1 ta' Jannar 2008 (u għat-tariffi retroattivi 2006 u 2007, it-tariffi jiddistingwu bejn UE Schengen/UE barra Schengen/Internazzjonali għat-terminal mp1, Nazzjonali + UE/Internazzjonali għat-terminal mp2.

([12]) Ir-rappreżentant ta' Air France fil-Cocoéco ma vvutax kontra l-introduzzjoni tal-għajnuna tal-bidu, ara l-ilment ta' Air France tas-27 ta' Marzu 2007, p. 14.

(45) L-ammont tar-roħs offrut huwa ta' 90 % fl-ewwel sena u ta' 50 % fit-tieni sena tal-operat. Dan ir-roħs jingħata biss għal rotta ġdida li tissodisfa l-kundizzjonijiet li ġejjin: ([13])

— il-linja l-ġdida trid topera lejn ajruport li mhuwiex moqdi b'mod regolari meta tinħoloq il-linja;

— il-linja l-ġdida trid topera lejn ajruport li jkun tal-inqas 75 km 'il bogħod minn ajruport diġà moqdi jew li ż-żona ta' kopertura tiegħu hija sostanzjalment differenti minn dik ta' ajruport diġà moqdi;

— id-destinazzjoni tal-linja ma tridx tkun f'medda ta' 160 km minn destinazzjoni moqdija matul it-tnax-il xahar preċedenti, mill-kumpanija nnifisha, waħda mis-sussidjarji tagħha, kumpanija li tappartjeni għall-istess grupp jew li għandha rabtiet permezz ta' ftehimiet kummerċjali (fosthom frankiġja, kondiviżjoni ta' kodiċi fuq l-imsemmija destinazzjoni,…);

— il-linja trid topera tal-inqas darba fil-ġimgħa għal mill-inqas xahrejn konsekuttivi;

— matul il-perjodu li fih kumpanija tat-trasport bl-ajru tibbenefika mit-tnaqqis imsemmi hawn fuq, minħabba li topera destinazzjoni partikolari, jekk kumpanija jew diversi kumpaniji tal-ajru oħra jiddeċiedu li joperaw rotta lejn l-istess destinazzjoni, din jew dawn tal-aħħar jibbenefikaw mill-istess miżura fil-limitu tal-iskeda definita mill-ewwel kumpanija.

(46) Ir-roħs fuq l-imposti ngħata lill-kumpaniji li joperaw kemm mit-terminal mp1 kif ukoll mit-terminal mp2.

(47) F'sentenza tat-30 ta' Ġunju 2009, il-Qorti Amministrattiva ta' Marsilja laqgħet it-talba ta' Air France għall-annullament tal-iskema ta' inċentivi tariffarji adottata fl-2005. Is-CCI Marseille Provence ma appellatx din is-sentenza peress li sadanittant l-iskema ta' inċentivi ġiet parzjalment imġedda abbażi ta' deċiżjoni ġdida dwar it-tariffi. Il-kumpanija tal-ajru Air France, kif ukoll is-sussidjarji tagħha Britair u Regional, imbagħad ippreżentaw rikors għal annullament quddiem il-Kunsill tal-Istat, kontra d-deċiżjoni tas-CCIMP, li kienet tistabbilixxi t-tariffi tal-imposti għas-snin 2008 u 2009, u li kienet tinkludi t-tariffi ajrunawtiċi iżda wkoll l-iskema ta' inċentivi għall-ftuħ ta' linji ġodda. Dan ir-rikors għal annullament kien akkumpanjat minn talba għal miżuri provviżorji ta' sospensjoni, li l-imħallef għal miżuri provviżorji tal-Kunsill tal-Istat laqa' parzjalment, permezz ta' digriet datat it-28 ta' Lulju 2009, fejn iddikjara fost l-oħrajn is-sospensjoni ta' din l-iskema ta' inċentivi. Fid-deċiżjoni tiegħu dwar il-mertu tas-27 ta' Lulju 2011 ([14]), il-Kunsill tal-Istat innota r-rinunzja tal-kumpaniji rikorrenti għall-konklużjonijiet tagħhom ta' annullament tal-miżuri ta' inċentivi għall-iżvilupp tat-traffiku għas-snin 2009 u 2010.

(48) Mill-1 ta' Frar 2010 sal-31 ta' Ottubru 2011, ġie implimentat ir-roħs il-ġdid fuq l-imposti fuq l-inżul, id-dwal tar-runway u l-ipparkjar għall-kumpaniji kollha li ssodisfaw il-kundizzjonijiet oġġettivi tal-għoti.

(49) L-ammont ta' roħs offrut kien ta'

— 60 % fl-ewwel sena tal-operat;

— 45 % fit-tieni sena tal-operat; u

— 20 % fit-tielet sena tal-operat.

(50) Dan ir-roħs jingħata biss għal rotta ġdida li tissodisfa l-kundizzjonijiet li ġejjin: ([15])

— it-titjiriet tal-passiġġieri u t-titjiriet tat-tagħbija huma eliġibbli;

— il-linja l-ġdida trid topera tal-inqas darba fil-ġimgħa għal mill-inqas erba' xhur konsekuttivi;

— il-linja l-ġdida trid topera lejn ajruport li jkun tal-inqas 50 km 'il bogħod minn ajruport diġà moqdi jew li ż-żona ta' kopertura tiegħu hija sostanzjalment differenti minn dik ta' ajruport diġà moqdi;

— id-destinazzjoni tal-linja ma tridx tkun operata matul it-tmintax-il xahar preċedenti, mill-kumpanija nnifisha, waħda mis-sussidjarji tagħha, kumpanija li tappartjeni għall-istess grupp jew li għandha rabtiet permezz ta' ftehimiet kummerċjali;

([13]) Air France bagħtet kopja tal-kundizzjonijiet lill-Kummissjoni.
([14]) KE, 27.7.2011, kumpanija Air France u oħrajn, Nru 329818, 340540.
([15]) Air France bagħtet kopja tal-kundizzjonijiet lill-Kummissjoni.

(51) F'każ ta' waqfien staġjonali, il-proċess ta' inċentivi ta' roħs ikompli meta terġa' tibda topera l-linja daqs li kieku qatt ma ġiet sospiża: il-perjodu ta' waqfien huwa inkluż fil-perjodu ta' roħs. Din il-miżura ta' inċentivi hija applikabbli fl-Ajruport ta' Marseille Provence għaż-żewġ terminals u għall-kumpaniji kollha.

2.3.6. IPPARKJAR BLA ĦLAS MATUL IL-LEJL

(52) Fis-sottomissjoni tagħha tat-28 ta' Diċembru 2010 is-CCIMP issemmi l-introduzzjoni tal-miżura "aġġustament tal-imposta tal-ipparkjar matul il-lejl" mill-1 ta' Frar 2010. Għalhekk, l-ipparkjar bejn l-għaxra ta' filgħaxija u s-sitta ta' filgħodu huwa bla ħlas taħt dawn il-kundizzjonijiet li ġejjin:

— attività ta' trasport tal-passiġġieri;

— ħames frekwenzi fil-ġimgħa fuq l-istess destinazzjoni għal minimu ta' staġun IATA;

— l-ajruplan irid ikun ipparkjat għal mill-inqas sitt sigħat konsekuttivi bejn l-għaxra ta' filgħaxija u s-sitta ta' filgħodu.

(53) Din il-miżura ta' inċentivi hija applikabbli fl-Ajruport ta' Marseille Provence għaż-żewġ terminals u għall-kumpaniji kollha.

2.3.7. IL-FINANZJAMENT TAL-ATTIVITAJIET TA' KUMMERĊJALIZZAZZJONI

(54) Permezz tad-deċiżjoni tal-21 ta' Novembru 2005, is-CCIMP stabbilixxiet skema finanzjarja ta' inċentivi għall-ħolqien ta' linji ġodda billi assumiet parzjalment l-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni u ta' reklamar speċifiċi li jsiru fuq mezzi approvati mill-Ajruport ta' Marseille Provence. Abbażi ta' din il-miżura, il-kumpanija benefiċjarja kellha tipprovdi ġustifikazzjoni tal-ispejjeż għar-reklamar ta' din il-linja. L-ammont tal-għajnuna ma setax jaqbeż il-50 % tal-ispejjeż ġustifikati.

(55) Id-deċiżjoni li jiġi introdott ħlas għall-kummerċjalizzazzjoni ttieħdet mingħajr l-awtorizzazzjoni minn qabel ta' Franza, qabel il-pubblikazzjoni tal-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni, Linji gwida Komunitarji dwar il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil linji tal-ajru li jitilqu mill-ajruporti reġjonali (minn hawn 'il quddiem il-"Linji Gwida tal-2005") ([16]). Permezz tal-ittra tat-22 ta' Awwissu 2006, Franza talbet lis-CCIMP biex twaqqfu sa mhux aktar tard mill-1 ta' Ġunju 2007, billi qieset li dan il-ħlas ta' kummerċjalizzazzjoni ma kienx jirrispetta l-kriterji stabbiliti mil-Linji Gwida tal-2005.

(56) Is-CCIMP ikkonfermat li l-parteċipazzjoni għall-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni li kienet prevista inizjalment ma ġietx implimentata ħlief għal parteċipazzjoni [ta' inqas minn EUR 300 000]*favur BMI Baby.

2.3.8. IL-KUNTRATT TA' XIRI TA' SPAZJU GĦAR-REKLAMAR MAL-AMS

(57) Fid-19 ta' Mejju 2006, is-CCIMP ikkonkludiet kuntratt ta' xiri ta' spazju għar-reklamar għal ħames snin, mal-kumpanija Airport Marketing Services (minn hawn 'il quddiem AMS), sussidjarja 100 % tal-kumpanija tal-ajru Ryanair, mingħajr proċedura għal sejħa minn qabel għall-kompetizzjoni u mingħajr reklamar.

(58) Skont dak li hemm stipulat f'dan il-kuntratt, is-CCIMP kellha tħallas lil AMS:

— EUR […]* fix-xahar bejn Novembru 2006 u Ottubru 2007,

— EUR […]* fix-xahar bejn Novembru 2007 u Mejju 2008,

— EUR […]* fix-xahar minn Ġunju 2008.

(59) Huwa ddikjarat fid-deċiżjoni tal-Cocoéco tat-18 ta' Frar 2009 għall-iffissar tat-tariffi soġġetti għad-deċiżjoni tal-25 ta' Mejju 2009, li "l-ispiża tal-kuntratt AMS matul il-perjodu tal-kuntratt, jiġifieri Ottubru 2006-Ottubru 2011, hija ta' EUR […]*, jiġifieri EUR […]* fis-sena".

([16]) Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni, Linji gwida Komunitarji dwar il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna ta' bidu lil linji tal-ajru li jitilqu mill-ajruporti reġjonali (traduzzjoni mhux uffiċjali —ĠU C 312, 9.12.2005, p. 1).

(60) It-tagħrif ipprovdut minn Franza jippermetti wkoll li tiġi ddeterminata l-ispiża tal-kuntratt AMS, kif speċifikat fit-Tabella 2:

Tabella 2

Spejjeż assoċjati mal-kuntratt AMS skont it-tagħrif ipprovdut minn Franza (f'eluf ta' euro)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(61) Skont is-CCIMP, l-għan ta' dan il-kuntratt huwa li tiġi rreklamata d-destinazzjoni ta' Marsilja bl-għan li jġi attirat numru kbir ta' passiġġieri. Dan jippermetti l-iżgurar tas-sostenibbiltà tat-terminal mp2 u l-livell xieraq ta' kumpens għas-servizzi offruti mill-operatur tal-ajruport.

(62) Għal dan il-għan, is-CCIMP temmen li l-insegwiment ta' dan l-għan huwa bbażat fuq żewġ fatturi:

— volum kbir ta' internawti;

— internawti Ewropej sensittivi għall-mudell low cost.

(63) Is-CCIMP tiġġustifika l-konklużjoni ta' dan il-kuntratt ma' AMS minħabba li s-sit tagħha biss kien jissodisfa l-ħtiġijiet tas-CCIMP fl-2006, peress li kien joffri s-servizzi li ġejjin:

— sistema unika u esklussiva ta' kummerċjalizzazzjoni tal-biljetti tal-kumpanija Ryanair, l-uniku operatur li ħa impenn li jistabbilixxi bażi ta' ajruplani kbira fit-terminal il-ġdid mp2;

— udjenza wiesgħa ta' internawti fil-mira tal-politika promozzjonali tas-CCIMP;

— servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni adattati għax-xiri ta' biljetti tal-ajru lejn id-destinazzjoni ta' Provence.

(64) Il-parti li qed tagħmel l-ilment, min-naħa tagħha, tqis li dan il-kuntratt konkluż ma' AMS jirrappreżenta għajnuna lil Ryanair biex tattiraha lejn MRS. Għal dan il-għan hija tressaq evidenza biex issostni l-pożizzjoni tagħha, abbażi tal-fajl ta' tħejjija għal-laqgħa tal-"kunsill tal-ajruport" tas-CCIMP datat il-15 ta' Novembru 2005.

2.3.9. IL-PJAN TA' NEGOZJU GĦAT-TERMINAL MP2 U L-APPLIKAZZJONI TAL-PRINĊIPJU TAL-OPERATUR PRUDENTI F'EKONOMIJA TAS-SUQ

(65) F'Novembru 2004, is-CCIMP stabbilixxiet pjan ta' negozju sabiex turi l-profittabbiltà tat-terminal mp2. Dan ġie aġġornat fl-2005. Aġġornamenti oħrajn għal dan il-pjan ta' negozju ġew ivvalutati minn PricewaterhouseCoopers (PwC) fuq talba ta' Air France fi Frar 2005, Novembru 2005 u Mejju 2006.

(66) Il-pjan ta' negozju ppreżentat minn Franza jqabbel, xenarju bit-terminal mp2 u xenarju mingħajr it-terminal mp2 għall-perjodu 2004-2020. Skont Franza, il-likwidità kumulattiva annwali u l-valur nett deprezzat għall-perjodu 2004-2020 fl-2020 jirrappreżentaw:

— EUR […]* miljun fix-xenarju mingħajr it-terminal mp2;

— EUR […]* miljun fix-xenarju bit-terminal mp2.

(67) Franza tikkonkludi għalhekk li x-xenarju bit-terminal mp2 huwa ta' EUR […]* miljun orħos milx-xenarju mingħajr it-terminal mp2, li jikkorrispondi għal rata ta' profittabbiltà ta' […]* %.

(68) Il-pjan ta' negozju jinkludi wkoll analiżi ta' sensittività għal suppożizzjonijiet differenti ta' traffiku u ta' tariffi. Ix-xenarji "traffiku" studjati kienu xenarju "mingħajr trasferiment tax-shuttle Air France" u xenarju "tkabbir inqas tat-traffiku tat-terminal mp2". Ix-xenarji "tariffi" studjati kienu tariffi ta' EUR […]* u ta' EUR […]* EUR għal kull passiġġier għal mp2.

(69) Fl-2005, il-pjan ta' negozju ġie aġġornat. Din id-darba, ġew simulati tliet xenarji. Ix-xenarji huma dawn li ġejjin:

— **L-ewwel simulazzjoni**: il-previżjonijiet tat-traffiku 2005 saru l-bażi tal-kalkoli, it-trasferiment tax-shuttle Air France lejn it-terminal mp2 ma baqax jintuża fix-xenarju bażiku, u l-kalkoli saru għall-perjodu mill-2005 sal-2021. Abbażi ta' dawn is-suppożizzjonijiet, ir-rata ta' profittabbiltà interna hija [aktar minn 7,5 %]*.

— **It-tieni simulazzjoni**: ir-rata ta' profittabbiltà interna hija ffissata għal 7,5 % u jiġi mistoqsi liema numru ta' passiġġieri jikkorrispondi għal din ir-rata ta' profittabbiltà interna. Is-simulazzjoni tasal għall-konklużjoni li n-numru ta' passiġġieri matul il-perjodu mill-2007 sal-2021 jista' jkun 1,32 miljun inqas minn dak tal-ewwel simulazzjoni.

— **It-tielet simulazzjoni**: jekk fl-2010 it-traffiku tat-terminal mp2 ikun biss ta' miljun passiġġier (minflok 1,65 miljun kif stabbilit fl-ewwel simulazzjoni), x'tariffa addizzjonali trid tiġi applikata għal kull passiġġier mill-2011 biex tinżamm rata ta' profittabbiltà interna ta' 7,5 %? Is-simulazzjoni tasal għall-konklużjoni li ż-żieda fit-tariffi meħtieġa tkun ta' EUR […]*.

(70) Il-valutazzjonijiet li saru minn PwC fuq talba ta' Air France fil-kawża quddiem il-Kunsill tal-Istat jirrigwardaw simulazzjonijiet ta' Frar 2005, Settembru 2005 u Mejju 2006 prodotti mis-CCIMP u maħsuba sabiex jistabbilixxu r-rata ta' profittabbiltà interna u l-valur preżenti nett (VPN) tal-proġett tat-terminal mp2 abbażi tal-likwidità mistennija. F'din l-okkażjoni, PwC għamlet diversi rimarki u kritiki fir-rigward tal-pjanijiet ta' negozju inkwistjoni.

3. KUMMENTI MINN FRANZA

3.1. *IS-SUSSIDJI GĦALL-INVESTIMENT LIS-CCIMP*

3.1.1. UĦUD MIS-SUSSIDJI MOGĦTIJA HUMA PRESKRITTI

(71) Franza tikkontesta l-pożizzjoni tal-Kummissjoni li s-EUR 7,577 miljun allokati bejn l-2005 u l-2007 għall-bini tat-terminal mp2 u s-EUR 16-il miljun mogħtija mill-2001 taħt l-investiment fuq il-pjattaforma huma kollha kemm huma għajnuna mill-Istat li tista' tiġi analizzata mill-Kummissjoni.

(72) Bl-applikazzjoni tal-Artikolu 15 tar-Regolament (KE) Nru 659/1999 tal-Kunsill ([17]), Franza ssostni li s-sussidji li ġejjin u li jidhru fit-tabella 3 huma preskritti:

Tabella 3

Organizzazzjoni	Data u firma tal-ftehim	Deskrizzjoni tas-sussidju	Total tal-ammont imħallas (f'eluf ta' euro)
Il-Kunsill Ġenerali	fl-14 ta' Diċembru 1999	Xogħlijiet ta' estensjoni u ta' ristrutturar tal-faċilitajiet tal-ajruport	3 064
Il-Kunsill Reġjonali	fl-24 ta' Ottubru 1997	Xogħlijiet ta' estensjoni u ta' żvilupp tal-ajruport	8 032
Il-Kunsill Reġjonali	08 ta' Lulju 1994	Żvilupp taż-żona tal-merkanzija	1 372

([17]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1).

Organizzazzjoni	Data u firma tal-ftehim	Deskrizzjoni tas-sussidju	Total tal-ammont imħallas (f'eluf ta' euro)
L-Istat	fis-26 ta' April 2000	Titjib tat-tabelli tat-traffiku	290
L-Istat	fit-23 ta' Ġunju 1999	Skrinjar tal-bagalji tal-istiva	579

(73) Franza targumenta li s-sussidji preskritti ma jistgħux jiġu soġġetti għal ordni ta' rkupru u li għalhekk għandhom bilfors ikunu esklużi mill-ambitu tal-inkjesta tal-Kummissjoni.

3.1.2. UĦUD MIS-SUSSIDJI NGĦATAW BIEX JIFFINANZJAW ATTIVITAJIET U INFRASTRUTTURI MHUX EKONOMIĊI U GĦALDAQSTANT MA JIKKOSTITWIXXUX GĦAJNUNA MILL-ISTAT.

(74) Franza targumenta li wħud mis-sussidji ngħataw biex jiffinanzjaw infrastrutturi jew attivitajiet marbutin mal-eżerċizzju tas-setgħat ta' sigurtà pubblika, tat-tifi tan-nar u ta' sigurtà operattiva, jiġifieri:

— fil-każ tas-sussidju li ngħata mill-Istat fid-19 ta' Diċembru 2001, dan kellu l-għan li jsaħħaħ il-miżuri ta' sigurtà tal-avjazzjoni, u b'mod partikolari li jiffinanzja t-tiftix każwali ta' ċertu persentaġġ ta' bagalji tal-idejn, l-ispezzjoni sistematika tal-persunal li jidħol fiż-żoni riservati u t-tħaffif tal-programm ta' kontroll tal-bagalji tal-istiva biex tintlaħaq ir-rata ta' 100 % fil-bidu tat-tieni semestru 2002, għal ammont totali ta' EUR 5 032 000;

— is-sussidju mogħti mill-Kunsill Ġenerali fis-27 ta' Settembru 2002, bħala tali kien maħsub għat-tqegħid ta' wajers fir-runway 2, għal xogħlijiet fil-kamra tal-emerġenza tal-kompjuters, għal spazju għall-impjant tat-TFE, ir-restawr tal-faċċata tal-blokk tekniku tal-bini tat-traffiku tal-ajru, is-sostituzzjoni tat-TGBT (pannell ewlieni ta' vultaġġ baxx) ċentrali mill-pożizzjoni B, l-aġġornament ta' konformità tas-sistema ta' twissija tat-terminal u s-sigurtà kontra n-nar fis-sala tal-kompjuters, għal ammont totali ta' EUR 209 885;

— is-sussidju mogħti mill-Kunsill Ġenerali fis-26 ta' April 2003, kien maħsub għat-tiġdid tat-tagħmir ta' dwal tar-runway, it-tkabbir u l-aċċess għall-PCS, għar-rikonfigurazzjoni tal-kamra tal-SPAF, il-ħolqien ta' taqsima għall-kura, il-kostruzzjoni tar-ring road fiż-żona tan-Nofsinhar, it-tibdil tal-fannijiet tal-arja, it-tqegħid ta' kameras ta' sorveljanza bil-vidjo, it-tibdil tal-bojler tal-impjant tat-TFE, in-netwerk tat-tifi tan-nar taż-żona tal-Punent, it-tagħmir ta' protezzjoni diġitali, għal ammont totali ta' EUR 2 111 542,82;

— is-sussidju mogħti mill-Kunsill Ġenerali fid-19 ta' Mejju 2005 bl-għan li jiffinanzja parti mit-terminal mp2, li parti minnu ġiet allokata għall-finanzjament ta' infrastrutturi mhux ekonomiċi għal ammont totali ta' EUR 2 273 258,64. Franza tispeċifika li l-missjonijiet identifikati bħala mhux ekonomiċi jitwettqu fuq żona li tkopri 16,96 % tat-terminal mp2 u tikkunsidra li sehem ekwivalenti tax-xogħlijiet kien jirrigwarda ż-żoni ddedikati għal dawn il-missjonijiet. Franza targumenta għalhekk li 16,96 % tal-ispiża tax-xogħlijiet wara t-tnaqqis tal-investimenti marbutin ma' attivitajiet mhux ekonomiċi, jiġifieri EUR 1 416 238,75 għadhom iridu jitnaqqsu mill-evalwazzjoni tal-Kummissjoni.

— is-sussidju ta' Marseille Métropole mogħti fis-26 ta' Lulju 2004, fil-każ tiegħu kien maħsub għad-dwal tar-runways, għal ammont totali ta' EUR 72 095;

— is-sussidju tal-FEŻR mogħti fit-22 ta' Awwissu 2002, bħala tali kien maħsub għal xogħlijiet ta' dwal fiż-żoni tal-parkeġġ tal-ajruplani tal-merkanzija, għal ammont totali ta' EUR 587 350,53.

(75) Skont Franza, is-somom ikkonċernati għandhom jitnaqqsu mill-ammont soġġett għall-evalwazzjoni tal-Kummissjoni.

3.1.3. IL-KOMPATIBILITÀ TAS-SUSSIDJI GĦALL-INVESTIMENT MAL-LINJI GWIDA DWAR IL-FINANZJAMENT TAL-AJRUPORTI

(76) Franza targumenta, taħt il-prinċipju tal-aspettattivi leġittimi, li l-Kummissjoni għandha tevalwa l-kwalifika ta' għajnuna mill-Istat tas-sussidji mogħtija qabel id-data tal-pubblikazzjoni tal-Linji Gwida tal-2005 skont il-Linji Gwida dwar l-għajnuna mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni tal-10 ta' Diċembru 1994, u b'hekk tikkonkludi li l-imsemmija sussidji mhumiex għajnuna mill-Istat.

(77) B'mod sussidjarju, Franza tqis li s-sussidji mogħtija huma kompatibbli mal-Linji Gwida tal-2005.

3.1.3.1. ***Il-kompatibilità tas-sussidju tal-Kunsill Ġenerali għall-investiment fit-terminal mp2***

(78) Franza targumenta li dan is-sussidju jservi għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar, li jaħseb għall-ħolqien u ż-żamma tal-impjiegi diretti f'reġjun li jirreġistra rata ta' qgħad ogħla mill-medja nazzjonali, għall-iżvilupp ekonomiku reġjonali f'żona eliġibbli għall-għajnuna reġjonali taħt id-deroga tal-Artikolu 107(3)(c), għat-tisħiħ tal-kapaċitajiet tal-ajruport f'riskju ta' saturazzjoni ([18]), u għat-titjib tal-konnettività tat-territorju minħabba traffiku ġdid li ma kienx qed jiġi moqdi mil-linja tat-TGV jew mit-terminal mp1 u li bbenefika miż-żieda tan-numru ta' destinazzjonijiet moqdija.

(79) Franza tqis li l-infrastruttura hija meħtieġa u proporzjonata fid-dawl tal-għanijiet imfittxija. Anki jekk parti mit-terminal mp1 kellu kapaċità żejda wara l-2001, il-ħolqien tat-terminal mp2, prodott ġdid b'servizz differenzjat, jikkorrispondi għal offerta li tikkumplimenta dik tat-terminal ewlieni. Barra minn hekk, jekk wieħed jikkunsidra l-previżjonijiet tat-traffiku, l-ajruport ta' Marseille Provence kien ser ikollu jiffaċċja problemi ta' konġestjoni li kienu joħolqu l-ħtieġa tal-ftuħ ta' żoni ġodda ta' imbarkazzjoni fl-2008 u fl-2018. Skont Franza, il-bini tat-terminal mp2 għen biex jiġu posposti x-xogħlijiet ta' titjib meħtieġa fl-infrastruttura (fl-2016 u wara fl-2020), u fl-istess waqt offra prospetti aqwa ta' profittabbiltà. Barra minn hekk, it-terminal il-ġdid mp2 jissodisfa b'mod speċifiku l-istrateġija tal-ajruport li jilqa' lill-kumpaniji tal-ajru b'rati baxxi, li ma kinux jistgħu jistabbilixxu ruħhom fit-terminal mp1, minħabba t-tariffi pjuttost ogħla tal-imposti tiegħu u l-fatt li mhuwiex adattat għall-ħtieġa ta' imbark u żbark rapidu tal-passiġġieri. Franza targumenta li fl-2007, l-ewwel sena sħiħa ta' operat tat-terminal mp2, ir-rata ta' użu tat-terminal kienet ta' 68 %, li ma tindikax kapaċità żejda effettiva. Hija tgħid ukoll li r-riserva ta' kapaċità tat-terminal mp1 mill-2007 sal-2011, relatata mal-ħolqien tat-terminal mp2, għenet biex jiġu ssodisfati l-ħtiġijiet ġodda tal-kumpanija Air France għall-ftuħ tal-bażi tagħha fit-2 ta' Ottubru 2011 li jirrigwardaw il-ħolqien ta' 13-il linja ġdida u ż-żieda tal-frekwenzi maħduma. Fl-aħħar nett, il-bini tat-terminal mp2 ġewwa stazzjon antik tal-merkanzija, kif ukoll il-kumdità mnaqqsa offruta lill-passiġġieri f'dan it-terminal, għenu biex l-ispejjeż tal-investiment u ta' manutenzjoni jkunu inqas.

(80) Franza targumenta li l-prospetti ta' użu fit-tul tat-terminal mp2 huma sodisfaċenti. Il-bini ta' dan it-terminal jirrappreżenta x-xewqa li jiġi żviluppat traffiku ġdid fuq din il-pjattaforma, li ma kienx partikolarment moqdi mit-terminal mp1, u li jwassal biex l-ajruport jevita li jiftaħ konnessjonijiet diġà moqdija mit-TGV. Iż-żieda fin-numru ta' destinazzjonijiet operati minn 100 fl-2005 għal 119 fl-2010 tkompli żżid l-attrazzjoni ta' dan is-servizz ġdid, u għalhekk il-prospetti ta' użu fit-tul tiegħu. Franza tenfasizza li l-previżjonijiet tat-traffiku għat-terminal mp2, li ġew ikkorroborati miċ-ċifri tat-traffiku attwali għas-snin 2007 sa 2010, jiżvelaw li 50 % tal-kapaċità tiegħu ser tkun intużat sa ħames snin. Fl-aħħar nett, iż-żieda fit-traffiku ta' Air France mit-terminal mp1 mit-2 ta' Ottubru 2011 turi li l-kapaċità addizzjonali li ġab it-terminal mp2 mhijiex f'kompetizzjoni mat-terminal ewlieni, iżda hija ta' vantaġġ għall-ajruport, peress li għenet biex it-talba ta' Air France tkun tista' tiġi milqugħa.

(81) Franza ssostni li s-sussidji mogħtija jaffettwaw il-kummerċ intra-Komunitarju b'mod limitat biss. F'dak li jirrigwarda lill-ajruport ta' Avignon, li jinsab inqas minn 60 minuta 'l bogħod minn dak ta' Marseille Provence, Franza tinnota li t-traffiku low cost f'dan l-ajruport baqa' stabbli mill-2007 waqt li nfetħu konnessjonijiet ġodda u ebda waħda mid-destinazzjonijiet moqdija ma hija aċċessibbli mill-ajruport ta' Marseille Provence. Rigward iż-żona usa' li tilħaq l-ajruporti ta' Nîmes u Toulon, Franza tinnota li dawn jaqgħu fil-kategorija ta' ajruporti żgħar reġjonali, u għaldaqstant ma għandhomx l-istess skop tal-ajruport ta' Marseille Provence, li t-traffiku tiegħu jaqbeż il-ħames miljun passiġġier. Il-fatt li d-destinazzjonijiet moqdija mhumiex kollha (minbarra Londra u Brussell) aċċessibbli mill-ajruport ta' Marseille Provence jikkonferma l-assenza ta' kompetizzjoni bejn dawn il-pjattaformi.

(82) Franza targumenta li s-sussidju tal-Kunsill Ġenerali kien meħtieġ biex jintlaħaq il-punt ta' ekwilibriju li normalment jitolbu l-operaturi. Il-pjan ta' negozju ta' Mejju 2006 jirrapporta rata ta' redditu interna (RRI) ta' […]* % bit-tnaqqis tas-sussidju tal-Kunsill Ġenerali, Franza ssostni li l-profittabbiltà tal-proġett kienet tinżel għal […]* % mingħajr is-sussidju. Franza ssostni wkoll li l-proporzjonalità tas-sussidju riċevut hija ġġustifikata minħabba li għen biex tintlaħaq RRI sodisfaċenti, fin-nuqqas ta' possibbiltà irħas li setgħet twassal għall-istess riżultati. Hija tispeċifika li x-xogħlijiet relatati mat-terminal kienu soġġetti għal kuntratti pubbliċi, li jikkonferma li

([18]) IL-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni "Pjan ta' azzjoni għall-kapaċità, l-effiċjenza u s-sikurezza tal-ajruporti fl-Ewropa", COM 2006 (819) finali mhux ippubblikata fil-ĠU.

l-ispejjeż kienu l-inqas possibbli. Fl-aħħar nett, Franza tfakkar li s-sussidju mogħti jkopri biss 50 % tal-ammont totali tal-proġett tat-terminal mp2, jiġifieri 80 % tax-xogħlijiet marbutin mal-ajruplani u 30 % tax-xogħlijiet marbutin mat-terminal.

3.1.3.2. ***Il-kompatibilità tas-sussidji tal-FEŻR tat-22 ta' Awwissu 2002 għall-iżvilupp tal-merkanzija bl-ajru.***

(83) Franza tinnota l-ewwel nett li parti mis-sussidju kienet tirrigwarda investimenti relatati ma' attivitajiet mhux ekonomiċi, u li l-bilanċ tal-għajnuna mogħtija biss għandu jiġi rikonoxxut kompatibbli mar-regoli tat-TFUE ([19]).

(84) Franza tfakkar li t-talba għall-finanzjament tal-ajruport ta' Marseille Provence lill-FEŻR saret bħala parti mill-programmazzjoni tal-Objettiv 2 tal-Fondi Strutturali għall-perjodu 2000-2006, li għalih ir-reġjun ta' Provence Alpes Côte d'Azur huwa eliġibbli, u li ġiet approvata mill-Kummissjoni Ewropea fit-22 ta' Marzu 2001.

(85) Skont Franza, l-għajnuna mogħtija tissodisfa objettiv definit b'mod ċar ta' interess komuni: it-titjib tal-infrastrutturi eżistenti għall-iżvilupp tal-attività tal-merkanzija, b'reazzjoni għat-tnaqqis fit-tunnellaġġ ittrasportat, u b'rabta mal-bażi ta' xogħol mobilizzata mill-ajruport ([20]) f'żona milquta minn rata ta' qgħad partikolarment għolja.

(86) Franza targumenta li l-infrastruttura kkonċernata hija meħtieġa u proporzjonata għal dan il-għan. Hija tispeċifika li din l-infrastruttura tikkonsisti fil-ħolqien ta' bajpas u ta' roundabout biex jiżguraw il-fluss ta' traffiku b'antiċipazzjoni għaż-żieda fit-traffiku, fir-rinovazzjoni tal-istazzjonijiet tal-merkanzija fil-binjiet vojta, fil-ħolqien ta' żoni ta' parkeġġ għall-ajruplani li jkunu qrib it-terminals tal-merkanzija biex jonqos il-ħin tal-ipproċessar, u fit-tkabbir taż-żona tal-merkanzija biex tiżdied l-attrazzjoni tagħha.

(87) Franza tgħid li r-riżultati tat-traffiku ([21]) juru li l-infrastruttura kienet toffri prospett sodisfaċenti ta' użu fit-tul u tispeċifika li l-infrastruttura hija disponibbli għall-operaturi kollha.

(88) Fl-aħħar nett, Franza targumenta li sussidju ġġustifikat mill-ħtieġa tal-iżvilupp ta' żona f'diffikultà strutturali, u li kien jiffinanzja biss 28 % tal-ispiża totali tal-proġett, ma jistax jaffettwa l-kummerċ intra-Komunitarju. Hija ssostni li l-finanzjament tal-proġett ma jistax jiġi ddubitat meta l-kriterji ta' eliġibbiltà għall-FEŻR ġew issodisfati. Franza tenfasizza li l-finanzjamenti mogħtija għenu biex jiffaċilitaw l-aċċess bit-triq għall-infrastrutturi tal-ajruport u biex jissolvew in-nuqqasijiet li kienu jfixklu ċ-ċirkolazzjoni ħielsa tal-merkanzija.

3.1.3.3. ***Il-kompatibilità tas-sussidju tas-26 ta' Ġunju 2003 għall-estensjoni u r-ristrutturar tal-ajruport.***

(89) Franza tinnota l-ewwel nett li parti mis-sussidju kienet tirrigwarda investimenti relatati ma' attivitajiet mhux ekonomiċi, u li l-bilanċ tal-għajnuna mogħtija biss, jiġifieri EUR 888 457,18 għandu jiġi rikonoxxut kompatibbli mar-regoli tat-TFUE.

(90) Franza żżid li dan is-sussidju jissodisfa għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar immirat lejn l-iżvilupp ekonomiku tad-dipartiment ta' Bouches-du-Rhône u ta' Provence.

(91) Hija targumenta li l-investimenti kkonċernati kienu meħtieġa u proporzjonati għal dan il-għan peress li kienu intiżi biex iżidu n-numru ta' movimenti fis-siegħa, permezz tat-tiġdid tar-runway 1, il-ħolqien ta' toroq ta' aċċess u ta' passaġġi ta' ħruġ rapidu.

([19]) Il-Kummissjoni tinnota inkoerenza fit-tweġiba ta' Franza, li suċċessivament tinvoka li l-ammont tal-għajnuna li għandu jkun soġġett għal analiżi ta' kompatibilità huwa ta' EUR 932 649 (p. 26) imbagħad EUR 980.

([20]) Franza tispeċifika li studju ta' impatt li għamlet is-CCIMP kien jikkonkludi li l-attivitajiet ta' merkanzija fl-ajruport kienu jirrappreżentaw 582 impjieg fis-sena 2000 u 614-il impjieg fl-2009.

([21]) Franza tispeċifika li t-traffiku tal-merkanzija żdied b'20,86 % bejn l-2005 u l-2010, biex laħaq 52 179 tunnellata fl-2010.

(92) Franza targumenta li l-investimenti kienu indispensabbli biex jiġi akkomodat it-traffiku addizzjonali. B'hekk ix-xogħlijiet li saru żiedu l-kapaċità tar-runways għal 140 000 moviment kummerċjali fis-sena. Madankollu, fit-tweġiba tagħha Franza tippreżenta miri ta' traffiku ta' 113 909 moviment fl-2015 u 122 449 moviment fl-2020. L-iżviluppi li saru jippermettu għalhekk li ma jsirux pjanijiet ta' xogħlijiet ta' kapaċità fuq ir-runways fl-għaxar snin li ġejjin, u fl-istess ħin, skont Franza, joffru prospetti sodisfaċenti ta' użu fuq terminu medju.

(93) Franza tikkonferma li l-infrastruttura hija aċċessibbli għall-utenti kollha u ssostni li l-uniku ajruport kummerċjali li jinsab inqas minn 60 minuta 'l bogħod bit-triq huwa l-ajruport ta' Avignon, u peress li huwa ajruport ta' kategorija D, u mhuwiex f'kompetizzjoni mal-ajruport ta' Marseille Provence, l-għajnuna analizzata ma taffettwax il-kummerċ intra-Komunitarju.

3.1.3.4. ***Il-kompatibilità tas-sussidju tas-26 ta' Lulju 2004 għall-iżvilupp tal-ajruport.***

(94) Franza tinnota l-ewwel nett li parti mis-sussidju kienet tirrigwarda investimenti relatati ma' attivitajiet mhux ekonomiċi, u li l-bilanċ tal-għajnuna mogħtija biss, jiġifieri EUR 816 535 għandu jiġi rikonoxxut kompatibbli mar-regoli tat-TFUE.

(95) Franza żżid li dan is-sussidju jissodisfa għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar immirat lejn l-iżvilupp tat-territorju tal-metropoli ta' Marsilja u r-reġjun tagħha, filwaqt li jibbaża fuq il-konsolidazzjoni tat-traffiku nazzjonali u l-iżvilupp tat-traffiku internazzjonali fl-ajruport ta' Marseille Provence, kif ukoll il-konnessjoni mal-ferrovija.

(96) Franza ssostni li t-twettiq ta' dan l-għan kien jeħtieġ ix-xogħlijiet li saru, jiġifieri l-estensjoni tal-kapaċità tas-sala 1 u l-aġġornament tagħha mal-istandards internazzjonali, it-titjib tar-runway 1 u l-kostruzzjoni mill-ġdid tar-runway 2 kif ukoll il-ħolqien ta' stazzjon tal-ferrovija aċċessibbli għat-TGV.

(97) Franza targumenta li l-evoluzzjoni tat-traffiku tal-passiġġieri li nħolqot turi li dawn il-faċilitajiet igawdu minn prospetti sodisfaċenti ta' użu fit-tul. Hija żżid li l-pjan ta' twettiq tas-servizz ferrovjarju seta' biss isaħħaħ l-attendenza fl-ajruport.

(98) Skont Franza, l-infrastruttura hija aċċessibbli mingħajr diskriminazzjoni għall-utenti kollha. Hija tenfasizza li t-tqassim tas-swali bejn it-titjiriet nazzjonali, Schengen u internazzjonali huwa meħtieġ għal ġestjoni xierqa tal-flussi ta' passiġġieri fir-rispett tar-regoli dwar il-kontroll fil-fruntieri, u li l-istabbiliment tat-titjiriet bejn terminal jew ieħor ma jibdilx il-fatt li l-kumpaniji kollha huma liberi li jużaw iż-żewġ terminals skont it-titjiriet li joffru.

(99) Franza tfakkar li hija tqis li x-xogħlijiet li saru ma jaffettwawx il-kummerċ intra-Komunitarju minħabba l-assenza ta' ajruport tal-istess kategorija fl-istess żona ta' attività u tenfasizza wkoll li l-investimenti relatati mas-sussidju tas-26 ta' Lulju 2004 ma kinux direttament maħsuba biex iżidu l-kapaċità tal-ajruport.

(100) Franza targumenta li l-arranġamenti ta' allokazzjoni tas-sussidju analizzat kienu tali li jiggarantixxu r-rispett tal-prinċipju ta' proporzjonalità ([22]). Hija tfakkar li l-impenn tal-awtorità pubblika kien limitat għal EUR 1 miljun fuq tliet snin.

3.2. *IT-TEST TAL-OPERATUR PRUDENTI F'EKONOMIJA TAS-SUQ APPLIKAT GĦAT-TERMINAL MP2*

(101) Franza targumenta li l-kritika tad-ditta PwC li t-tnaqqis mill-prorata tas-sussidju ta' investiment fl-amortizzazzjoni tal-infrastrutturi tat-terminal mp2 ibiddel it-test tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq mhijiex fondata. Għal Franza, ir-regoli ta' kontabilità fis-seħħ jimponu li s-sussidji ta' tagħmir attribwibbli għas-snin futuri jitnaqqsu mill-valuri netti deprezzati tal-assi fissi. Barra minn hekk, it-trattament tas-sussidji kien l-istess għat-terminals

([22]) Il-ftehim konkluż bejn is-CCIMP u l-Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole jistipula li l-parteċipazzjoni tal-awtorità pubblika kienet iffissata skont programmi ta' investiment proposti mill-ajruport ta' Marseille u aċċettati mill-Métropole, u li l-fondi huma strettament intiżi biex ikopru l-ispejjeż ivvalidati, li l-parteċipazzjoni pubblika annwali hija limitata għall-ispejjeż effettivament imġarrba mill-ajruport matul is-sena, li kull sejħa għall-fondi hija akkumpanjata minn dikjarazzjoni sommarja tal-ispejjeż u li s-CCIMP iżżomm għad-dispożizzjoni tal-Métropole il-fatturi kollha relatati mal-operazzjonijiet.

mp1 u mp2, u t-tnejn gawdew minn sussidju li jammonta għal 30 % tal-ammont tax-xogħlijiet fit-terminal. Fl-aħħar nett, l-ikkunsidrar tal-flussi grossi fil-bażi tal-ispejjeż tat-tariffa tal-imposta fuq il-passiġġieri kien iwassal biex l-amministratur jitlob ħlas ta' spejjeż mingħand l-utenti li fir-realtà ma kienx isostni. B'mod aktar wiesa', billi Franza ddeċidiet li s-sussidju riċevut mingħand il-Kunsill Ġenerali kien kompatibbli mad-dritt Franċiż u mad-dritt tal-Unjoni, hija tqis li s-CCIMP aġixxiet bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq meta ma rrikonoxxietx fil-pjan tan-negozju spejjeż li ma kinitx ser iġġarrab.

(102) Rigward iż-żieda fil-pjan tan-negozju tal-ammont tal-Valur Kontabilistiku Nett (Net Book Value, NBV) tal-investimenti magħmula matul il-perjodu mal-likwidità kkunsidrata, Franza ssostni li hija sempliċiment tittraduċi f'termini ta' kontabilità l-istipulazzjonijiet tal-ispeċifikazzjonijiet tal-ftehim ta' konċessjoni tal-1987. Franza targumenta li dan it-tip ta' stipulazzjoni huwa normali fil-kuntratti ta' konċessjoni u huwa maħsub biex jikkunsidra t-termini rispettivi tal-proġett ta' investiment u tal-kuntratt ta' konċessjoni.

(103) Biex tiġġustifika l-valur ta' 7,5 % magħżul biex jirrifletti l-Ispiża Medja Ponderata tal-Kapital (Weighted Average Cost of Capital — WACC), Franza targumenta li hija koerenti fl-istima medja tad-WACC tal-ajruporti Franċiżi ([23]), għalkemm hija kemxejn ogħla minħabba l-perimetru regolat tal-ajruport u l-fatt li l-istima saret qabel (2004) l-istimi kkwotati f'referenza. Franza tinnota li d-ditta Mazars tuża l-istess ipoteżi ta' WACC bħal dik tal-operatur tal-ajruport ta' Marseille Provence fl-istudju tagħha.

(104) Franza ssostni li huwa żbaljat li l-Kummissjoni nnutat in-nuqqas ta' żieda fl-ispejjeż esterni marbuta mal-miżuri ta' modulazzjoni għal raġuni ta' interess ġenerali (inċentiv għall-ħolqien ta' linji ġodda), peress li dawn il-modulazzjonijiet ittieħdu inkunsiderazzjoni mhux bħala spejjeż iżda bħala tnaqqis fil-fatturat tal-inżul, tad-dwal tar-runway u tal-ipparkjar fil-każijiet kollha studjati. Franza żżid tgħid li dawn il-modulazzjonijiet kienu ta' benefiċċju kemm għall-utenti tal-mp2 kif ukoll tal-mp1 u li l-implimentazzjoni tagħhom bejn l-2005 u l-2010 tindika bilanċ kumulattiv bilanċjat tal-iskontijiet mogħtija bejn iż-żewġ terminals (EUR […]* miljun għat-terminal mp1 u EUR […]* miljun għat-terminal mp2). Franza ppreżentat ukoll pjan ta' negozju li sar *a posteriori* għas-snin 2005-2010, li jappoġġja l-fatt li l-pjanijiet ta' negozju ppreżentati f'Settembru 2005 u f'Mejju 2006 kienu bbażati fuq dejta proġettata qrib ħafna tad-dejta realizzata, u li l-profittabbiltà tat-terminal mp2 irriżultat akbar minn dik li kienet imbassra meta ttieħdet id-deċiżjoni ta' investiment.

3.3. *IL-KONTRIBUZZJONI GĦALL-OPERAT MOGĦTIJA LIS-CCIMP*

(105) Rigward il-kontribuzzjonijiet li jammontaw għal EUR […]* miljun imħallsa mill-awtoritajiet pubbliċi lis-CCIMP, Franza targumenta li mhumiex sussidji għall-operat iżda l-kumpens għal servizzi mogħtija mis-servizz ġenerali tas-CCIMP fl-ajruport ta' Marseille Provence. Franza tispjega li, minħabba s-separazzjoni tal-kontijiet bejn is-servizz tal-ajruport tas-CCI u s-servizzi l-oħrajn tagħha, l-ammonti msemmijin f'din id-deċiżjoni jikkorrispondu għar-rifatturazzjoni marbuta mas-servizzi mogħtija mis-servizz ġenerali lill-ajruport, u għaldaqstant huma kontribuzzjonijiet għal servizzi fatturati għall-perjodu mill-2001 sal-2010.

(106) Franza tenfasizza li dikjarazzjoni tal-awditur tas-CCIMP tikkonferma n-nuqqas ta' flussi finanzjarji mis-servizzi ċentrali tas-CCIMP lejn l-ajruport ta' Marseille Provence.

(107) Franza spjegat ukoll il-funzjonament tas-sistema tat-taxxa tal-ajruport bl-għan li teskludi l-eżistenza eventwali ta' għajnuna mill-Istat konnessa ma' dan il-mekkaniżmu. Franza tfakkar li t-taxxa tal-ajruport hija prevista fl-Artikolu 1609(w) tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa (code général des impôts — CGI), li jiddisponi li din għandha titħallas lill-entitajiet pubbliċi jew privati li joperaw ajruporti, li hija dovuta minn kull impriża ta' trasport pubbliku bl-ajru u li hija esklussivament allokata għar-rimborż tal-ispejjeż imġarrba mill-operaturi tal-ajruport għat-twettiq ta' missjonijiet sovrani bħas-servizzi ta' sikurezza-tifi tan-nar-salvataġġ, il-protezzjoni mill-periklu tal-għasafar kif ukoll is-sigurtà. Franza mbagħad tispeċifika li l-ammont tat-taxxa tal-ajruport jiġi stabbilit kull sena, għal kull ajruport, skont is-servizzi mogħtija b'applikazzjoni tar-regoli fis-seħħ u l-iżviluppi proġettati tad-dejta dwar it-traffiku, l-ispejjeż u l-prodotti l-oħrajn tal-operatur. L-operaturi tal-ajruporti jistabbilixxu għal dan il-għan dikjarazzjoni annwali tal-ispejjeż u tat-traffiku, li tintbagħat lill-amministrazzjonijiet lokali tas-sigurtà tal-avjazzjoni ċivili għall-validazzjoni. Il-kalkolu tat-tariffi jsir mill-amministrazzjoni ċentrali tad-Direttorat Ġenerali tal-Avjazzjoni Ċivili, waqt li jiġu kkunsidrati r-riżultati kumulattivi tas-snin ta' qabel.

(108) Franza tirrifjuta l-konstatazzjoni li dan il-mekkaniżmu jista' jinvolvi elementi ta' għajnuna mill-Istat. Franza tenfasizza l-ewwel nett li din is-sistema hija waħda ġenerali, applikabbli għall-ajruporti Franċiżi kollha skont l-istess regoli.

([23]) Id-deċiżjonijiet tal-bord ta' konsultazzjoni dwar l-ajruporti ppreżentati minn Franza jirreferu fil-każ tal-ADP għal WACC ta' 5,8 % sa 6,5 % għall-perjodu ta' bejn l-2006 u l-2010 u ta' 6,2 % sa 6,8 % għall-perjodu ta' bejn l-2011 u l-2015, u ta' 6 % sa 6,5 % fil-każ tal-ajruport ta' Toulouse għall-perjodu ta' bejn l-2009 u l-2013.

(109) Hija tkompli tispeċifika li, minħabba l-fatt li r-rata tat-taxxa tiġi stabbilita skont id-dejta proġettata tal-ispejjeż u tat-traffiku, l-aġġustament tad-dħul għall-ispejjeż diffiċilment ikun perfett f'sena partikolari, iżda tikkontesta li jista' jkun hemm kumpens żejjed.

(110) Franza tfakkar f'dan ir-rigward li l-operaturi tal-ajruporti ma jiġux rimborżati tal-ispejjeż imġarrba ħlief *a posteriori* skont l-allokazzjonijiet għad-deprezzament u li ladarba jinstab bilanċ pożittiv, dan jiġi riportat fil-kontijiet akkumulati tas-snin preċedenti u jiġi allokat għall-ispejjeż finanzjarji tal-operatur, li jirriżulta f'aġġustament tat-tariffa tas-sena ta' wara. Franza tispjega li s-sistema tat-taxxa tal-ajruport ilha ġeneralment f'defiċit għal diversi snin (madwar EUR 110 miljun fl-aħħar tal-2010), li jwassal biex parti mill-ispejjeż ta' sigurtà u ta' sikurezza mġarrba mill-ajruporti mhijiex ikkumpensata, peress li dan il-porzjon jiġi allokat għall-ispejjeż finanzjarji tal-Istat. Franza tenfasizza li ż-żidiet fit-tariffi li jseħħu *a posteriori* jridu jieħdu inkunsiderazzjoni l-impatt fuq il-kumpaniji tal-ajru, li jeskludi aġġustament malajr wisq.

(111) Fl-aħħar nett, Franza ssemmi l-mekkaniżmu ta' "risettjar" f'każ li jinbidel l-operatur tal-ajruport, li jobbliga lill-operatur iħallas lura kull bilanċ pożittiv irreġistrat fi tmiem il-mandat tiegħu.

(112) Rigward l-ajruport ta' Marseille Provence, Franza tispeċifika li d-defiċit akkumulat tas-sistema tat-taxxa tal-ajruport kien ta' EUR 2,7 miljun fl-aħħar tas-sena 2000, li r-ritorn għall-bilanċ seħħ fl-2010 b'tariffa tat-taxxa ffissata għal EUR 8,20 u li t-tariffa tas-sena 2011 tnaqqset (EUR 7,774) biex ma tiġġenerax eċċess.

3.4. *L-IFFISSAR TAL-IMPOSTI FUQ IL-PASSIĠĠIERI FIT-TERMINALS MP1 U MP2.*

(113) Franza targumenta li d-differenzjazzjoni tat-tariffi bejn iż-żewġ terminals mp1 u mp2 hija konformi mad-dispożizzjonijiet tad-Direttiva 2009/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([24]) u tfakkar li t-terminal mp2 huwa miftuħ għall-kumpaniji kollha tal-ajru. Hija tispeċifika li d-differenza fit-tariffi bejn it-terminals mp1 u mp2 hija bbażata fuq id-differrenza fl-ispejjeż sottostanti bejn il-funzjonijiet tal-passiġġieri ta' dawn it-terminals. Franza żżid tgħid li fid-deċiżjoni tiegħu tas-26 ta' Lulju 2011, il-Kunsill tal-Istat ammetta li t-tariffi ffissati għat-terminal mp1 kienu validi, u b'hekk ikkonferma b'mod inċidentali l-validità tar-regoli ta' allokazzjoni tal-kontijiet tal-ispejjeż u tad-dħul bejn it-terminals mp1 u mp2. Fl-aħħar nett, Franza tenfasizza li, minħabba l-prinċipju ta' "fond uniku" li jiġi applikat għall-ajruport ta' Marseille Provence, id-differenza bejn l-ispiża ta' produzzjoni tal-imposta fuq il-passiġġieri u t-tariffa ta' din l-imposta hija magħmula minn riżorsi li ma humiex ajrunawtiċi marbutin mat-terminal inkwistjoni, li operatur prudenti jieħu inkunsiderazzjoni sabiex jiddetermina t-tariffi applikabbli għat-terminal.

(114) Franza tikkontesta li s-CCIMP ma kkunsidratx li l-ispejjeż addizzjonali għandhom rabta diretta mal-kummissjonar u l-operat tat-terminal mp2. Hija tallega li, billi ż-żewġ terminals huma fiżikament separati, huwa possibbli li l-investimenti kollha meħtieġa għat-terminal mp2, jiġifieri EUR 8,95 miljun jiġu differenzjati. Franza tfakkar li l-istruttura tal-ispejjeż ta' ajruport hija magħmula essenzjalment minn spejjeż fissi.

(115) Franza mbagħad tispeċifika l-elementi li wasslu għad-determinazzjoni tal-ispejjeż tal-operat attribwibbli għat-terminal mp2:

— peress li t-terminal mp2 jirrappreżenta biss 8,9 % tat-total tal-erja tal-ajruport, huwa jirrappreżenta biss 9,8 % tat-total tal-entrata "imposti, taxxi u assigurazzjonijiet";

— peress li l-ispejjeż ta' tindif u manutenzjoni jirrigwardaw essenzjalment it-tiswija ta' tagħmir mekkaniku bħal liftijiet, travilejters u skali mobbli, it-terminal b'servizzi sempliċi, li la fih travileters u lanqas skali mobbli, jirrappreżenta biss 5 % tal-entrata tal-ispejjeż "tindif u manutenzjoni";

— it-terminal mp2, li huwa ġdid, insulat aħjar u b'saqaf sostanzjalment aktar baxx mit-terminal mp1, li jirrappreżenta 8,9 % tal-erja tal-ajruport, jirrappreżenta biss 8,6 % tal-ispejjeż ta' "fluwidi" (enerġija);

— 7,8 % tal-ispejjeż ta' tindif huma allokati għal mp2, minħabba l-prorata tal-erja okkupata (8,9 %), il-kisi tal-art (madum fit-terminal mp2, tapit fit-terminal mp1), l-istess frekwenza ta' tindif fiż-żewġ terminals;

([24]) Id-Direttiva 2009/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Marzu 2009 dwar l-imposti tal-ajruporti (ĠU L 70, 14.3.2009, p. 11).

— il-ħolqien tat-terminal mp2 ma jeħtieġ ebda nefqa għal persunal addizzjonali, ħlief għal reklutaġġ għall-pożizzjoni ta' koordinatur tat-terminal (PKT) fl-2007, reklutaġġ għall-pożizzjoni ta' koordinatur operattiv (PKO) u reklutaġġ fl-Uffiċċju tal-Informazzjoni (UI) fl-2010, ipoteżi li tirrifletti t-tabella ppreżentata minn Franza, li spjegat ukoll fit-tweġiba tagħha l-iskema ta' tqassim użata għall-allokazzjoni tal-ispejjeż operattivi bejn iż-żewġ terminals.

(116) Franza targumenta għalhekk, li peress li l-allokazzjoni tal-ispejjeż operattivi saret bl-istess persunal, l-ispejjeż allokati għat-terminal mp2 huma tfaddil taħt l-imposta fuq il-passiġġieri għat-terminal mp1. Franza tinnota wkoll li l-ispejjeż allokati għat-terminal mp2 jikkorrispondu għall-ispejjeż żejda mġarrba mit-terminal mp1 kieku ma nbeniex it-tieni terminal (Anness 44 u Anness 25).

(117) Franza tikkontesta wkoll il-konklużjoni ta' PwC li l-investimenti mhux allokati direttament għat-terminals għandhom ikunu allokati b'mod indirett, u tispjega l-investimenti separati mill-imposta fuq il-passiġġieri u l-ikkunsidrar tagħhom għall-iskopijiet ta' kontabilità (investimenti f'bini separat mit-terminals li għandu dħul mill-kiri separat, investimenti ta' darba f'tibdil ta' tagħmir skadut assenjati għaċ-ċentri analitiċi ddedikati, investimenti f'linji, kompjuters, links attribwibbli liċ-ċentru analitiku ddedikat u jekk ikun il-każ inklużi fis-sehem tal-ispejjeż ġenerali). Franza tikkontesta mbagħad l-argument ta' PwC li, billi l-passiġġieri tat-terminal mp2 jistgħu jużaw il-faċilitajiet tat-terminal mp1, 10 % tad-deprezzament tat-terminal mp1 għandu jiġi attribwit lit-terminal mp2. Hija ssostni li s-separazzjoni ċara bejn l-infrastrutturi fuq il-pjattaforma tagħmel dan l-użu improbabbli ħafna, li dan ikun ifisser l-allokazzjoni ta' erja ekwivalenti għaż-żona totali tat-terminal mp2, u li dan ikun jeħtieġ l-allokazzjoni fl-istess proporzjon tad-dħul kummerċjali tat-terminal mp1 lit-terminal mp2, jiġifieri tnaqqis tal-marġni tat-terminal prinċipali ta' EUR […]* miljun.

(118) Franza tenfasizza wkoll li s-suppożizzjonijiet tat-traffiku kkunsidrati minn PwC fir-rapporti tagħha tal-2006 u l-2007 huma bbażati fuq iċ-ċifri stmati fil-pjan ta' negozju ta' Novembru 2004, u ma jirriflettux it-tnaqqis taċ-ċifri tat-traffiku fil-pjan ta' negozju ta' Settembru 2005 u ta' Mejju 2006 wara li Air France ddeċidiet li ma tittrasferixxix fit-terminal mp2 l-iskema tax-"shuttle" tagħha u b'differiment ta' sitt xhur mid-deċiżjoni tal-ftuħ tat-terminal il-ġdid, li naqqas drastikament it-traffiku tas-snin 2006 u 2007. Franza tikkontesta l-konstatazzjoni ta' "kannibaliżmu" fuq it-traffiku tat-terminal mp1 mit-terminal mp2 imsemmija fir-rapport ta' PwC. Hija tenfasizza f'dan ir-rigward li l-kumpanija Air France finalment ma wettqitx il-pjan ta' trasferiment tat-titjiriet tax-"shuttle" tagħha lejn Orly fit-terminal mp2 u li t-traffiku ta' Air France fil-perjodu ta' bejn l-2008 u l-2011 baqa' stabbli fuq iż-żewġ destinazzjonijiet koperti mir-rotot kompetittivi operati minn Ryanair fuq it-terminal mp2 mill-2009.

(119) Franza ssostni li, peress li l-argumenti ta' PwC mhumiex fondati, it-tariffa ta' EUR 3,84 għal kull passiġġier hija infondata, u tinnota li hija ogħla mit-tariffa użata fuq it-terminal mp1 fl-2007.

(120) Franza tfakkar li wara li l-Kunsill tal-Istat annulla t-tariffi użati fuq it-terminal mp2 għall-2006, l-2007 u l-2008 u t-tariffi użati fuq it-terminal mp1 għall-2008, l-operatur tal-ajruport stabbilixxa tariffi ġodda għal kull terminal. Il-ġustifikazzjoni għal żieda fit-tariffi fuq it-terminal mp2 tinsab fir-rekwiżit impost mir-regolatur (il-Ministri inkarigati mill-ekonomija u mill-avjazzjoni ċivili) li l-ispejjeż tal-kuntratt ta' reklamar mal-AMS jiġu attribwiti biss lil dan it-terminal, mingħajr ma tiġi kkontestata l-iskema ta' allokazzjoni tal-ispejjeż bejn it-terminals.

(121) Skont Franza, is-CCIMP stabbilixxiet il-livell tat-tariffa li jgħin biex tintlaħaq l-istess delta tal-ispejjeż għal kull terminal (jiġifieri […]* %). Franza targumenta li d-Direttiva 2009/12/KE tipprovdi li l-livell tal-imposti tal-ajruport ikun differenzjat, fost l-oħrajn, skont l-ispejjeż tagħhom, u li, biex ikun żgurat li din id-differenzjazzjoni fit-tariffi tkun ġustifikata sew minn differenza fl-ispejjeż, jeħtieġ li tiġi żgurata l-ekwivalenza tad-delta ta' dawn l-ispejjeż permezz tal-imposta fuq il-passiġġieri għal kull terminal. Franza tkompli tgħid li d-delta tista' tkun inqas minn 100 % diment li r-regolazzjoni f'"fond uniku" tikkunsidra l-bilanċ ekonomiku globali tal-ajruport bl-integrazzjoni tad-dħul mhux mill-ajrunawtika. Franza tfakkar li d-ditta Mazars qieset fir-rapport tagħha li, għas-sena 2007, il-kopertura tal-ispejjeż tal-passiġġieri permezz tal-introjtu tal-imposta fuq il-passiġġieri kienet ta' […]* % fuq it-terminal mp1 u ta' […]* % fuq it-terminal mp2.

(122) Franza tikkonkludi għalhekk li t-tariffi tal-imposta fuq il-passiġġieri fuq it-terminal mp2 ma jistgħux jikkostitwixxu vantaġġ ekonomiku għal kumpanija fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE, ladarba huma stabbiliti skont l-ispejjeż marbutin mal-bini u l-operat tat-terminal mp2, li d-differenza bejn l-imposta fuq il-passiġġieri li tintuża f'kull terminal hija oġġettiva, trasparenti u ġġustifikata mill-ispejjeż allokati lilhom, u li d-differenzjazzjoni f'dan il-kuntest hija espressament prevista mill-Artikolu 10 tad-Direttiva 2009/12/KE.

(123) Lanqas is-selettività tal-miżura ma ntweriet f'dan il-każ, peress li t-tariffi japplikaw mingħajr distinzjoni għal kull kumpanija li tuża t-terminal mp2.

(124) Rigward l-imposti tal-passiġġieri mraħħsa għat-titjiriet nazzjonali, Franza tispeċifika li d-digriet tas-16 ta' Ottubru 2009 issa jipprojbixxi kwalunkwe distinzjoni fit-tariffi fil-pajjiżi li jinsabu fiż-żona ta' Schengen u tfakkar li, fid-deċiżjoni tagħha tat-28 ta' Jannar 2009, il-Kummissjoni kkunsidrat li ma kienx hemm bżonn li tipproponi miżuri addizzjonali.

3.5. *ROĦS FUQ L-IMPOSTI GĦALL-ĦOLQIEN TA' ROTOT ĠODDA*

(125) Franza targumenta l-ewwel nett li l-modulazzjonijiet fit-tariffi mogħtija lill-kumpaniji tal-ajru u li ġew evalwati mill-Kummissjoni fil-premessi 116 sa 137 tad-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha jeżistu fl-ajruporti kollha tal-Istat u f'għadd kbir ta' ajruporti deċentralizzati fi Franza.

(126) Hija tkompli tgħid li dawn il-miżuri huma maħsuba biex iħeġġu l-ħolqien ta' rotot ġodda tal-ajru. Huma jissodisfaw raġuni ta' interess ġenerali li għandha l-iskop li ttejjeb is-servizz u l-konnettività tat-territorju, l-ippjanar tat-territorju u l-integrazzjoni tas-suq Ewropew.

(127) Skont Franza, ir-raġuni ta' interess ġenerali invokata għandha tiġi kkunsidrata mill-Kummissjoni fl-analiżi tagħha tal-kompatibilità tal-għajnuna mogħtija mad-dritt Ewropew.

(128) Franza targumenta wkoll li hija tapprova l-modulazzjonijiet fit-tariffi kull sena bħala parti minn proċedura ta' approvazzjoni applikabbli għall-ajruporti kollha tal-Istat, li tgħin biex il-miżuri jżommu n-natura nondiskriminatorja tagħhom. Franza ssostni li għaldaqstant il-proċedura ta' approvazzjoni annwali tat-tariffi hija biżżejjed biex tissodisfa l-ħtieġa li jkun previst mekkaniżmu ta' appell fl-Istat Membru biex jirrimedja għal kwalunkwe diskriminazzjoni fl-għoti tal-għajnuna, li jikkostitwixxi wieħed mill-kriterji ta' kompatibilità tal-għajnuna eżaminata.

(129) Franza tfakkar li d-dritt nazzjonali (l-Artikolu R.224-2-2 tal-Kodiċi tal-Avjazzjoni Ċivili) li jintroduċi l-possibbiltà ta' modulazzjonijiet tat-tariffi jimponi lill-persuna inkarigata mill-iffissar tat-tariffi li tiddefinixxi indikaturi ta' monitoraġġ li jikkorrispondu għall-għan ta' interess ġenerali maħsub. Franza targumenta li l-indikaturi ta' monitoraġġ maħsuba jippermettu li kull sena tiġi żgurata l-implimentazzjoni tajba tal-miżura u tal-ħtiġijiet possibbli ta' aġġustamenti tagħha, u huma biżżejjed biex jissodisfaw il-kriterju ta' kompatibilità tal-għajnuna relatat mal-eżistenza ta' mekkaniżmu ta' sanzjoni f'każ li trasportatur ma jirrispettax l-impenji meħuda fir-rigward tal-ajruport.

(130) Franza tispeċifika li l-bilanċ tal-modulazzjonijiet tat-tariffi mill-2005, meta bdiet l-implimentazzjoni ta' din is-sistema, ġie espost regolarment fl-atti tal-laqgħat tal-Cocoéco, li jistabbilixxi n-natura pubblika tal-miżuri mogħtija lir-rappreżentanti tal-utenti tal-pjattaforma, u huwa biżżejjed biex jissodisfa l-kriterju ta' kompatibilità tal-għajnuna relatat mar-reklamar tal-miżuri kkonċernati.

(131) Franza tenfasizza li l-modulazzjonijiet tat-tariffi taħt reviżjoni huma konformi mad-dispożizzjonijiet tad-Direttiva 2009/12/KE li tawtorizza lill-Istati Membri jintroduċu modulazzjonijiet fl-imposti tal-ajruport għal raġunijiet ta' interess pubbliku u ta' interess ġenerali. Minn dan Franza tiddeduċi li l-operatur tal-ajruport mhux meħtieġ li jaġixxi bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq meta jintroduċi tali modulazzjoni tat-tariffi. Franza tenfasizza li jeżistu modulazzjonijiet oħrajn ta' tariffi għal raġunijiet ta' interess ġenerali fid-dritt Franċiż, fosthom għal raġunijiet ambjentali, bħall-modulazzjoni tal-imposta fuq l-inżul skont il-kategorija ta' ajruplan u l-perjodu tal-ġurnata f'dak li jirrigwarda l-istorbju.

(132) Franza tikkontesta li tali miżuri jikkostitwixxu għajnuna għall-bidu u targumenta li huma maħsuba sabiex jinternalizzaw ċerti elementi tal-interess pubbliku (kumpens għall-ħsara ambjentali, titjib tal-konnettività tat-territorji eċċ.) li kieku ma jiġux ikkunsidrati mod ieħor fit-tariffa tal-imposti.

(133) Franza targumenta li pjan ta' negozju li juri li l-modulazzjonijiet mogħtija mhumiex profittabbli madankollu ma jurix li l-operatur għandu jirrinunzja għalih peress li dan il-pjan ta' negozju ma jkunx jikkunsidra l-esternalitajiet ikkawżati mill-miżuri, bħall-iffrankar f'termini ta' emissjonijiet ta' tniġġis jew ta' storbju, jew it-titjib tal-konnettività tat-territorji u t-titjib fis-servizz offrut lilhom. Skont Franza, id-diffikultà li jingħata valur f'termini ta' flus lil dawn l-esternalitajiet wasslet biex dawn l-inċentivi ikunu soġġetti għal ipoteżi separata fid-Direttiva 2009/12/KE.

(134) Franza tikkontesta l-approċċ metodoloġiku li użat il-Kummissjoni li bih applikat it-test tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq, li mhuwiex adattat għall-analiżi ta' miżuri li l-għan tagħhom huwa li joffru esternalitajiet pożittivi lill-interess pubbliku.

(135) Franza targumenta li l-informazzjoni pprovduta fil-premessa 124 tad-deċiżjoni tal-ftuħ tal-Kummissjoni hija żbaljata. It-tariffi ppreżentati juru parti varjabbli tal-imposta tal-inżul għal kull passiġġier. Fil-verità, il-parti varjabbli tal-imposta fuq l-inżul tiġi kkalkulata skont in-numru ta' tunnellati tal-ajruplan u mhux fuq in-numru ta' passiġġieri.

(136) B'mod sussidjarju, Franza ssostni li l-modulazzjonijiet tat-tariffi għall-ħolqien ta' rotta ġdida huma ekonomikament profittabbli għall-ajruport ta' Marseille Provence. Fit-tweġiba tagħha, Franza tippreżenta studju dwar il-profittabbiltà tal-miżuri mogħtija li sar *a posteriori*. Skont Franza, il-kalkoli magħmula skont id-dħul kummerċjali tas-sena 2008 juru li t-tnaqqis medju mogħti għal linja operata b'ajruplani tipiċi li jużaw it-terminals mp1 u mp2 huwa aktar baxx mid-dħul iġġenerat mid-dħul attribwit lil kull terminal, u jiġġenera dħul nett ta' EUR […]* għal kull passiġġier għat-terminal mp1 u EUR […]* għal kull passiġġier għat-terminal mp2. Franza ssostni li 83 % tat-traffiku maħluq minn din il-miżura kompla wara tliet snin, u ħoloq qligħ addizzjonali. Franza targumenta li sar studju ġdid tal-profittabbiltà tal-modulazzjonijiet approvat mill-Cocoéco fis-6 ta' Diċembru 2004 skont il-pjan ta' negozju ta' Settembru 2005 aġġornat f'Mejju 2006 abbażi ta' ajruplan B737 ta' 67 tunnellata għat-terminal mp2 u ta' ajruplan A319 għat-terminal mp1. Ġew studjati żewġ suppożizzjonijiet ta' traffiku: fl-ewwel waħda, iż-żieda fit-traffiku mit-tielet sena ta' implimentazzjoni tal-modulazzjonijiet tirrigwarda biss iż-żieda fil-frekwenzi fuq ir-rotot eżistenti, fit-tieni, iż-żieda fit-traffiku tirrigwarda biss ir-rotot ġodda. L-ewwel suppożizzjoni tiġġenera dħul nett fuq fatturat ta' […]* % u VPN ta' EUR […]*, it-tieni dħul nett fuq fatturat ta' […]* % u VPN ta' EUR […]*.

(137) Franza targumenta li l-modulazzjonijiet ma kinux diskriminatorji u kienu japplikaw għall-kumpaniji kollha li kienu jissodisfaw il-kundizzjonijiet ta' applikabbiltà. Franza tikkontesta għalhekk li l-kriterju relatat mas-selettività tal-miżura fil-karatterizzazzjoni ta' għajnuna mill-Istat huwa ssodisfat.

(138) Franza tfakkar li fid-deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Manchester ([25]), imsemmija fid-deċiżjoni tagħha dwar Charleroi ([26]), il-Kummissjoni rrikonoxxiet li l-għoti ta' roħs fuq l-imposti tal-inżul kien miżura għal żmien limitat u kien parti minn skema miftuħa għall-kumpaniji tal-ajru kollha li jiftħu rotta ġdida minn Manchester, b'mod li kienet tevita kwalunkwe riskju ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni u ma kinitx taqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 107 tat-TFUE. Franza tikkonkludi għalhekk li skema aċċessibbli għall-kumpaniji tal-ajru kollha u mogħtija għal żmien limitat hija eskluża mill-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 107 tat-TFUE.

(139) Franza tippreżenta l-iskema ta' modulazzjoni tat-tariffi fis-seħħ fil-15 ta' Frar sal-31 ta' Lulju 2009 u tispjega li 24 kumpanija bbenefikaw minnha. Hija tfakkar li l-iskema tħassret mill-Qorti Amministrattiva ta' Marseille fis-sentenza tat-30 ta' Ġunju 2009 minħabba li l-estent tal-modulazzjoni kien kbir wisq u għalhekk mill-1 ta' Frar 2010 ġiet sostitwita bi skema li fiha r-rati ta' roħs previsti tnaqqsu u l-kundizzjonijiet tal-għoti ġew imsaħħa. Franza targumenta li l-kundizzjonijiet li rriżultaw mid-deċiżjoni Manchester huma ssodisfati fil-każ taż-żewġ skemi ta' modulazzjoni implimentati, peress li l-modulazzjonijiet inkwistjoni ma jaqgħux taħt l-Artikolu 107 tat-TFUE. Skont Franza, huwa għalhekk żbaljat li l-Kummissjoni teżamina fid-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha l-modulazzjonijiet inkwistjoni skont il-prinċipju tal-operatur prudenti.

3.6. *IR-ROĦS MOGĦTI FUQ L-IMPOSTA FUQ L-IPPARKJAR MATUL IL-LEJL*

(140) Franza targumenta li dan ir-roħs ġie stabbilit, bħal dak tar-rotot ġodda, minħabba kunsiderazzjonijiet ta' interess ġenerali. Il-modulazzjoni tal-imposta fuq l-ipparkjar matul il-lejl tgħin lill-ajruport ta' Marseille Provence iżid il-flussi tat-titjiriet fi tmiem u fil-bidu tal-ġurnata, li jippermetti li jsir l-aħjar użu mill-infrastrutturi. Franza tenfasizza li l-impatt ta' din il-miżura huwa limitat għal […]* % tal-fatturat tal-imposta tal-ipparkjar esklużi l-effetti tal-modulazzjonijiet għall-ħolqien ta' rotot ġodda.

(141) Franza tfakkar li hija tikkunsidra li mhuwiex xieraq li l-modulazzjonijiet għal raġunijiet ta' interess ġenerali jiġu evalwati skont it-termini stretti tal-profittabbiltà tagħhom. Hija tispeċifika madankollu b'mod anċillari li r-rispett tal-prinċipju tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq seħħ f'dan il-każ, fuq il-bażi tal-istudju "id-determinazzjoni

([25]) Id-Deċiżjoni tal-14 ta' Ġunju 1999, L-*ajruport ta' Manchester*, NN 109/98.

([26]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2004/393/KE tat-12 ta' Frar 2004 dwar il-vantaġġi mogħtija mir-Reġjun tal-Vallonja lill-ajruport ta' Charleroi (ĠU L 137, 30.4.2004, p. 1).

tal-ispejjeż addizzjonali ġġenerati mill-ipparkjar matul il-lejl" li ħareġ mill-kontabilità tal-2004. Il-modulazzjoni tat-tariffi tħeġġeġ lill-kumpaniji tal-ajru jibbażaw l-ajruplani tagħhom fuq il-pjattaforma meta ż-żoni ta' parkeġġ ma jkunux qegħdin jintużaw matul il-lejl u għaldaqstant ikunu disponibbli għal spiża addizzjonali limitata għall-ajruport. Is-slots ta' ħinijiet koperti mill-miżura huma l-aktar apprezzati mill-klijentela tan-negozju, li hija l-aktar waħda li tiġġenera dħul kummerċjali. Proporzjon sinifikanti mill-ispejjeż assoċjati mal-imposta fuq l-ipparkjar jikkonsisti f'deprezzament u spejjeż finanzjarji li ż-żmien ekonomiku tagħhom mhuwiex affettwat mill-ipparkjar ta' waqfien matul il-lejl u mit-taxxa tan-negozju li hija indipendenti mill-użu taż-żoni ta' parkeġġ. L-ispejjeż addizzjonali ġġenerati mill-ipparkjar matul il-lejl huma għalhekk limitati għall-ispejjeż ta' manodopera, ta' manutenzjoni, ta' tiswijiet u ta' konsum varjat, jiġifieri EUR […]* kull lejl u għal kull ajruplan. Franza tispjega li l-kalkoli ta' profittabbiltà ta' din il-modulazzjoni tat-tariffi għall-ipparkjar matul il-lejl huma bbażati fuq studji ta' marġni finanzjarja għal kull titjira ppreżentati fil-pjan tan-negozju ta' Settembru 2005 aġġornat f'Mejju 2006 li juru fatturat għal kull rotazzjoni ta' EUR […]* għall-mp1 u EUR […]* għat-terminal mp2. Fil-każ tat-terminal mp1, it-trasportaturi fuq distanzi medji nazzjonali (ix-shuttle ta' Orly) tqiesu li jiġġeneraw rotazzjonijiet addizzjonali. Fil-każ tat-terminal mp2, il-kumpaniji b'rati baxxi li ma joperawx titjiriet li jitilqu u jiġu lura kuljum darba mill-bażi tagħhom, kull ajruplan tagħhom jista' jiġġenera rotazzjoni addizzjonali kuljum. Fattur ta' ponderazzjoni ta' 50 % ġie kkunsidrat biex jitnaqqas l-impatt ta' dawn il-marġni addizzjonali għal kull rotazzjoni b'kejl ta' prudenza fuq kull terminal. Minħabba dawn is-suppożizzjonijiet, fit-tweġiba tagħha Franza tippreżenta dokument li jgħid li r-rata medja ta' dħul nett fuq il-fatturat jilħaq […]* % u l-valur preżenti nett (VPN) aġġornat għal 7,5 % huwa ta' EUR […]* fuq il-perjodu mill-2005 sal-2021. Studju ta' sensittività fuq il-fattur ta' ponderazzjoni juri li r-rata ta' marġni medja tibqa' ogħla minn […]* % sa valur ta' fattur ta' 35 %, li jfisser li t-tnaqqis tat-tariffi jiġġenera qligħ għall-ajruport anki jekk ajruplan wieħed biss minn tlieta li jkun ipparkjat matul il-lejl jiġġenera rotazzjoni addizzjonali.

Tabella 4

Simulazzjoni tal-profittabbiltà tal-modulazzjoni għall-ipparkjar matul il-lejl

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Introjtu (eluf ta' euro)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Obbligi (eluf ta' euro)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni (eluf ta' euro)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni netta (eluf ta' euro)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Rata	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Rata medja	[> 7,5 %]*														
VPN ta' […]* % fuq […]*snin (eluf ta' euro)	[…]*														
VPN ta' […]% fuq […] snin (euro)	[…]*														

(142) Fuq il-bażi ta' studju li sar mill-kontijiet tas-sena finanzjarja 2008, l-ispejjeż varjabbli tal-imposta fuq l-ipparkjar matul il-lejl huma ta' EUR […]* għal kull ajruplan kull lejl, filwaqt li l-istima fl-2004 kienet ta' EUR […]*. Fl-ipoteżi ta' B737-800 b'rata ta' mili ta' 80 %, dawn l-ispejjeż jirrappreżentaw EUR […]*għal kull passiġġier u fl-ipoteżi ta' A319 b'mili ta' 70 % EUR […]* għal kull passiġġier. Madankollu, fuq il-bażi tal-kontijiet ippreżentati fil-Cocoéco tat-18 ta' Frar 2009, l-attivitajiet ta' kummerċ u ta' pparkjar jippermettu li jkopru [bejn 100 % u 150 %] % tal-ispejjeż tal-passiġġieri għat-terminal mp1, jiġifieri marġni netta ta' EUR […]* għal kull passiġġier u [bejn 100 % u 150 %] % tal-ispejjeż tal-passiġġieri għat-terminal mp2, jiġifieri marġni netta ta' EUR […]* għal kull passiġġier. Dawn il-marġnijiet netti jkopru b'mod wiesa' l-ispejjeż addizzjonali tal-ipparkjar matul il-lejl.

(143) Fl-aħħar nett Franza tinnota li l-Kummissjoni ma kinitx ikkritikat is-sistema ta' imposti tal-ajruport organizzata fl-ajruport ta' Charleroi.

3.7. *IL-FINANZJAMENT TAL-ATTIVITAJIET TA' KUMMEĊJALIZZAZZJONI*

(144) Rigward l-iskema ta' għajnuna stabbilita mid-deċiżjoni tas-CCIMP tal-21 ta' Novembru 2005 u li wasslet għal ħlas wieħed [ta' inqas minn EUR 300 000] lil BMI baby, Franza ssemmi fis-sottomissjoni tagħha tat-28 ta' Diċembru 2010 li dan l-ammont, anki jekk jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, xorta waħda jkun kopert mir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 1998/2006 ([27]) (għajnuna *de minimis*). Hija tenfasizza, barra minn hekk, li wara li tħabbar il-bejgħ ta' din il-kumpanija, is-CCIMP tista' ma tkunx kapaċi tikseb awtodikjarazzjoni dwar l-għajnuna riċevuta f'ajruporti oħrajn Ewropej.

3.8. *IL-KUNTRATT TA' XIRI TA' SPAZJU GĦAR-REKLAMAR MAL-AMS*

(145) Rigward il-kuntratt ta' xiri ta' spazju għar-reklamar konkluż ma' AMS fid-19 ta' Mejju 2006, Franza tinnota li skont ir-regolamenti dwar il-kuntratti pubbliċi, l-għoti ta' dan il-kuntratt sar mingħajr sejħa minn qabel għall-kompetizzjoni minħabba li kien hemm biss fornitur wieħed.

(146) Franza tfakkar li l-politika ta' promozzjoni għandha effett dirett fuq il-profittabbiltà ta' infrastruttura ta' ajruport minħabba d-dħul iġġenerat mill-imposti tal-ajruport u l-imposti li mhumiex ajrunawtiċi. Hija tispeċifika li r-reklamar li jsir mill-kumpaniji tal-ajru mhuwiex biżżejjed u tenfasizza li fl-2006 AMS kien l-uniku fornitur li kien joffri kemm sistema unika u esklussiva ta' kummerċjalizzazzjoni tal-biljetti tal-kumpanija Ryanair, l-unika kumpanija li ħadet impenn li tistabbilixxi bażi ta' ajruplani fit-terminal mp2, udjenza wiesgħa ta' internawti mmirati mill-politika ta' promozzjoni u servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni adattati għax-xiri ta' biljetti tal-ajru lejn id-destinazzjoni ta' Provence.

(147) Franza ssostni li s-CCIMP aġixxiet bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq meta kkonkludiet il-kuntratt ma' AMS, b'tali mod li dan ma jinkludi ebda forma ta' għajnuna.

(148) Franza tqis l-ewwel nett li l-prezz miftiehem huwa konformi mal-prattika tas-suq, b'mod partikolari meta wieħed iqis ir-riżultati tal-istudju komparattiv li sar qabel skont is-sit viamichelin.com. Franza għalhekk tikkontesta li l-provvista ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni minn AMS saret fuq termini preferenzjali u tfakkar li l-Kummissjoni Ewropea, fid-deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Ostend ([28]), ammettiet li l-programm ta' promozzjoni permezz tal-katalgu ta' operatur turistiku ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat.

(149) Barra minn hekk, Franza targumenta li l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż ma' AMS huwa investiment profittabbli għall-ajruport ta' Marseille Provence, b'mod partikolari għall-iżvilupp tat-terminal mp2. Franza tispeċifika li l-kundizzjonijiet tal-kuntratt kienu ddeterminati fuq il-bażi ta' studju dwar il-profittabbiltà tal-marġnijiet finanzjarji li rriżultaw minn titjira operata minn Ryanair u li sar qabel il-konklużjoni tal-kuntratt u ppreżentat in sostenn tal-konklużjonijiet tagħha. Minn dan l-istudju jirriżulta li l-profittabbiltà tal-miżuri kuntrattwali kienet tintlaħaq mir-raba' sena ta' operat, b'marġni ta' EUR […]* għal kull titjira wara r-reklamar. Franza tenfasizza li mill-istess studju jirriżulta li l-profittabbiltà offruta mill-modulazzjonijiet multipli għall-ħolqien ta' linji ġodda u mis-suq ta' AMS fuq it-titjiriet ta' Ryanair biss għall-perjodu mill-2007 sal-2021

([27]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 1998/2006 tal-15 ta' Diċembru 2006 dwar l-applikazzjoni tal-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat dwar l-għajnuna *de minimis* (ĠU L 379, 28.12.2006, p. 5).

([28]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 98/337/KE tal-21 ta' Jannar 1998 dwar l-għajnuna mogħtija mir-reġjun Fjamming lill-kumpanija Air Belgium u lill-operatur turistiku Sunair għall-użu tal-ajruport ta' Ostend (traduzzjoni mhux uffiċjali) (ĠU L 148, 19.5.1998, p. 36).

tippreżenta rata ta' marġni medja ta' ([…]* %) skont in-norma ta' profittabbiltà fis-settur, stmata mill-Kummissjoni Ewropea għal 7,31 % fid-deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Bratislava ([29]).

(150) Is-simulazzjoni tal-profittabbiltà aġġornata mill-ġdid skont iċ-ċifri tat-traffiku realizzat u mill-kostijiet ivverifikati mid-ditta Mazars urew marġni ta' EUR […]* mit-tielet sena, għal kull titjira.

(151) Franza tfakkar li l-ispejjeż assoċjati mal-kuntratt ma' AMS ġew ikkunsidrati fil-pjan tan-negozju ta' Settembru 2005 aġġornat f'Mejju 2006, li jikkonkludi profittabbiltà globali tat-terminal mp2 [ogħla minn 7,5]* % matul il-perjodu mill- 2005 sal-2021. Fuq il-bażi tat-tariffi tal-2006, ir-rata medja ta' qligħ nett fuq il-fatturat mill-kuntratt AMS fir-rigward tat-traffiku ta' Ryanair huwa [ogħla minn 7,5]* % u l-VPN ta' EUR […]* miljun.

(152) Franza targumenta ukoll li, b'kunsiderazzjoni tad-dħul mill-imposti tal-ajrunawtika, mid-dħul mhux mill-ajrunawtika u mit-taxxa tal-ajruport, iżda wkoll minn ħlasijiet oħrajn, il-marġni għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport kienet ([30]) ta' […] EUR* qabel ma ġie ffirmat il-kuntratt. Peress li l-ammont medju stmat għalhekk għall-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni (fosthom AMS) kien ta' EUR […]* għal kull passiġġier li jitlaq mill-ajruport, il-marġni netta tal-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni hija għalhekk ta' EUR […]* għal kull passiġġier. Għalhekk, skont Franza, wieħed jista' jikkonkludi li hemm benefiċċju finanzjarju għall-ajruport għal kull passiġġier fit-terminal mp2.

(153) B'hekk, bejn l-2006 u l-2012, l-ajruport seta' jirreġistra proporzjon medju ta' kontijiet għal kull passiġġier ta' bejn EUR […]* għal kull passiġġier u EUR […]* għal kull passiġġier b'medja fuq seba' snin kemxejn inqas mill-aspettattivi iżda xorta waħda suffiċjenti li tammonta għal EUR […]* għal kull passiġġier.

(154) Franza żżid tgħid li l-kuntratt konkluż ma' AMS kien jinkludi diversi impenji min-naħa tal-kumpanija Ryanair f'dak li jirrigwarda l-għadd ta' ajruplani bbażati fl-ajruport ta' Marseille Provence, in-numru ta' frekwenzi kuljum u ta' passiġġieri fis-sena.

(155) B'hekk, l-ispejjeż kumulattivi tal-kuntratt AMS għal kull passiġġier ta' Ryanair bl-ispiża inkrementali totali tal-passiġġier Ryanair juri spiża totali ta' EUR […]* għal kull passiġġier, li jistabbilixxi għalhekk il-marġni inkrementali marbuta mal-preżenza ta' Ryanair waqt li jiġu kkunsidrati l-ispejjeż marbutin mal-kuntratt AMS għal livell sodisfaċenti ta' EUR […]* għal kull passiġġier.

(156) Fl-aħħar nett, Franza targumenta li l-imħallef għall-miżuri provviżorji tal-Qorti Amministrattiva ta' Marseille ikkonkluda f'ordni tal-20 ta' Ottubru 2009 li l-ammonti annwali previsti mill-kuntratt iffirmat ma' AMS, relatati mas-servizzi li din għandha tipprovdi u mal-iskala ta' pubbliku affettwat mill-iskema ta' reklamar implimentata, ma humiex mingħajr għan jew korrispettiv suffiċjenti.

3.9. *IL-PJAN TA' NEGOZJU GĦAT-TERMINAL MP2 U L-APPLIKAZZJONI TAL-PRINĊIPJU TAL-OPERATUR PRUDENTI F'EKONOMIJA TAS-SUQ*

(157) L-Istat Franċiż jargumenta li l-kriterju tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq huwa ssodisfat meta l-politika implimentata mill-ajruport toħloq effetti finanzjarji pożittivi għall-operat tal-ajruport. Għal dan il-għan huwa xieraq li wieħed jibbaża l-analiżi tiegħu fuq il-pjanijiet tan-negozju pluriennali fid-dawl ta' ċerti kriterji bħall-valur preżenti nett (VPN) u r-rata ta' redditu interna (RRI) flimkien ma' testijiet tas-sensittività. F'dan ir-rigward, hemm żewġ prinċipji sottostanti għall-analiżi tal-investimenti li saru mill-ajruport: il-kunsiderazzjoni tal-flussi "reali" ta' fondi kif ukoll tal-valur taż-żmien permezz tal-iskontar ta' dawn il-flussi ta' fondi.

(158) Franza tikkunsidra li l-ħolqien tat-terminal mp2 kellu bħala konsegwenza b'mod partikolari li:

— jifrex ċerti spejjeż bejn iż-żewġ terminals, u b'hekk inaqqas l-ispejjeż tat-terminals ewlenin

— imexxi t-twettiq ta' ċerti investimenti li l-ispiża tagħhom taffettwa lir-RRI, bħall-bini taż-żona ta' reġistrazzjoni Europe u tas-Sala tal-Imbark Europe/International.

([29]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2011/60/UE tas-27 ta' Jannar 2010 dwar l-Għajnuna mill-Istat C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovakkja — Ftehim bejn l-ajruport ta' Bratislava u Ryanair (ĠU L 27, 1.2.2011, p. 24).
([30]) Il-laqgħa tal-Kunsill tal-Ajruport tal-15 ta' Novembru 2005.

(159) Il-firxa tal-ispejjeż u d-differiment tat-twettiq ta' ċerti investimenti li joħloq it-terminal il-ġdid mp2 jaffettwaw il-livell tat-tariffi li jridu jiġu adottati fir-rigward ta' dan tal-aħħar kif ukoll il-fatturat integrat fil-kalkolu tar-RRI.

(160) Għaldaqstant, Franza tqis li l-approċċ adottat mill-ajruport jikkorrispondi għall-għażla li kien jagħmel operatur privat. Fil-fatt, hija tqis żbaljata l-analiżi li wettqet id-ditta PwC meta din tikkritika lil Franza għax ma fasslitx pjan ta' negozju "imfassal fuq is-suppożizzjonijiet proprji għal mp2", terminu li mhuwiex definit mill-istess ditta. Franza tfakkar rigward dan li l-kwistjonijiet ta' allokazzjoni tal-ispejjeż bejn id-diversi utenti tad-diversi terminals jaqgħu taħt l-analiżi tat-tariffi differenzjati tal-ajruport u mhux taħt l-istudju tal-profittabbiltà tal-proġett ta' terminal ġdid.

4. **KUMMENTI MILL-PARTIJIET TERZI**

4.1. *AIR FRANCE*

4.1.1. IS-SUSSIDJI GĦALL-INVESTIMENT LIS-CCIMP

(161) Air France targumenta li għalkemm is-sussidji mogħtija għat-tiġdid tal-infrastrutturi tal-ajruport kienu ta' benefiċċju għat-trasportaturi kollha preżenti fuq il-pjattaforma ta' Marseille Provence, is-sussidji għall-investiment speċifiċi għat-terminal mp2 jistgħu joħolqu distorsjonijiet fil-kompetizzjoni bejn il-kumpaniji tal-ajru li jużaw iż-żewġ terminals.

(162) Air France tikkontesta l-evalwazzjoni magħmula mill-Kummissjoni fid-deċiżjoni tal-ftuħ li l-aċċess għat-terminal mp2 huwa ugwali u nondiskriminatorju. Id-deċiżjoni tas-CCIMP li tirriservah għat-traffiku tat-tip "minn punt għal punt" ġiegħlet lil Air France, li topera wkoll titjiriet internazzjonali u tittrasporta fost l-oħrajn passiġġieri fuq titjiriet ta' konnessjoni, twaqqaf l-operat tagħha minn Marsilja bejn iż-żewġ terminals, bil-konsegwenza li Air France kellha tirrinunzja għall-użu tat-terminal mp2. Il-ftuħ minn Ottubru 2006 tat-terminal mp2 għat-titjiriet internazzjonali operati minn Ryanair juri skont Air France it-trattament preferenzjali mogħti mis-CCIMP lil dan l-operatur. Barra minn hekk, Air France tfakkar li t-terminal mp2 kien joffri biss servizzi għal ajruplani ta' inqas minn 200 post, li kien jeskludi l-ajruplani tat-tip Airbus 321, u li l-kumpanija Air Méditerranée ressqet kawża quddiem il-Qorti Amministrattiva ta' Marsilja bl-għan li tiġi rikonoxxuta n-natura arbitrarja u diskriminatorja ta' din il-klawżola tar-regolament dwar l-użu tat-terminal mp2.

(163) Air France targumenta li l-kundizzjonijiet ta' eliġibbiltà għat-terminal mp2 imposti inizjalment mis-CCIMP jidhru li kellhom sempliċiment l-għan li jassiguraw li hija ma tkunx tista' tuża t-terminal il-ġdid, meta l-bilanċ ekonomiku tal-pjattaforma żgur ma kienx assigurat kieku Air France setgħet tittrasferixxi l-operazzjonijiet tagħha kollha lejn it-terminal mp2, fejn il-livell tal-imposti huwa sostanzjalment aktar baxx.

4.1.2. IS-SUSSIDJI GĦALL-FUNZJONAMENT TAS-CCIMP

(164) Air France issostni li l-livell tat-taxxa tal-ajruport, miġbura f'isem l-Istat iżda mħallsa kollha lura lill-operatur tal-ajurport, tista' ma tikkorrispondix għall-ispejjeż realment imġarrba mill-ajruport biex jiffinanzja l-miżuri li jaqgħu taħt il-prerogattivi ta' setgħat pubbliċi, u għaldaqstant tista' tikkostitwixxi sussidju għall-funzjonament tal-ajruport ta' Marseille Provence.

4.1.3. L-GĦAJNUNA MOGĦTIJA MILL-AJRUPORT TA' MARSEILLE PROVENCE LIL ĊERTI KUMPANIJI TAL-AJRU

4.1.3.1. ***L-imposti għal kull passiġġier imraħħsa għat-titjiriet nazzjonali***

(165) Air France ma tikkontestax il-konstatazzjoni tal-Kummissjoni fid-deċiżjoni ta' ftuħ tagħha li l-ħolqien ta' terminal b'rati baxxi jista' jikkorrispondi għal domanda tas-suq. Madankollu, Air France tfakkar li hija r-responsabbiltà tal-operatur tal-ajruport li jiżgura l-profittabbiltà ta' dan il-proġett.

(166) Air France tikkontesta l-allegazzjoni tal-Kummissjoni li jidher li huwa normali għal operatur privat ta' ajruport li jfittex li jikseb il-ħlas tal-piżijiet ogħla minħabba t-trasport tal-passiġġieri mingħand il-kumpaniji tal-ajru li jagħżlu

li joffru servizz aktar komdu, u li l-klijentela tagħhom hija kkaratterizzata minn "disponibbiltà ta' ħlas" ogħla. Air France targumenta li hija ma kkontribwietx biex tiddetermina l-livell tal-kwalità tas-servizz offrut fit-terminal kkwalifikat bħala "konfortevoli" u tfakkar li hija għandha dubji dwar in-natura verament nondiskriminatorja tal-kriterji applikati mill-operaturi tal-ajruport għall-aċċess għat-terminal il-ġdid lill-operaturi l-ġodda tat-tip low cost. Air France targumenta li l-kumpaniji li storikament jużaw it-terminals spiss jinqabdu minn dawn l-infrastrutturi. Air France tqis li billi l-operaturi tal-ajruport ikunu f'sitwazzjoni ta' monopolju fuq l-ajruport, dawn jistgħu jżidu b'mod abbużiv it-tariffi tagħhom fuq dawn il-klijenti maqbuda sabiex joffru tariffi attraenti lill-klijenti li jużaw it-terminals low cost, li huma kapaċi li faċilment iċaqalqu l-operat tagħhom minn ajruport għal ieħor.

(167) Air France tqis li t-tariffi pprattikati fl-ajruport ta' Marseille Provence ġejjin minn għażla ta' trattament ta' kontabilità li l-unika loġika tiegħu kienet li jiffavorixxi lill-kumpaniji li jużaw it-terminal mp2. Il-metodu ta' allokazzjoni tal-ispejjeż ġenerali jippermetti skont Air France li t-tariffa mill-imposta fuq il-passiġġieri applikabbli fit-terminal mp2 titnaqqas b'mod artifiċjali. Air France tixtieq li l-Kummissjoni tintegra fir-raġunament tagħha l-fatt li l-ajruporti huma "infrastrutturi essenzjali" fir-rigward tal-kumpaniji tal-ajru u li għalhekk operatur ta' ajruport għandu jimponi tariffi li jirriflettu l-ispiża tas-servizz ipprovdut (obbligu impost ukoll mid-Direttiva 2009/12/KE).

(168) Air France tenfasizza li sa fejn taf hi s-CCIMP qatt ma ħadet miżuri biex tirkupra s-supplimenti tal-imposti dovuti taħt ir-rivalutazzjoni retroattiva tat-tariffi tal-imposta fuq il-passiġġieri fl-mp2. Air France tinnota li, għalkemm wara l-ordni tat-28 ta' Lulju 2009 il-Kunsill tal-Istat iddeċieda fi proċedura sommarja li jissospendi sa 20 % tal-imposta fuq il-passiġġieri applikata fit-terminal mp1, is-CCIMP xorta ma għollietx l-ammont tal-imposta fuq il-passiġġieri fis-seħħ fit-terminal mp2. Air France tfakkar li billi l-Kunsill tal-Istat ma annullax it-tariffi applikabbli għat-terminal mp1 (deċiżjoni tas-27 ta' Ġunju 2011), l-20 % kollha miżmuma fuq il-bażi tal-ordni sommarja finalment tħallsu lis-CCIMP.

(169) Air France tinnota li, f'deċiżjoni preċedenti l-Kummissjoni ([31]) kkonkludiet dwar l-eżistenza ta' skema ta' għajnuna inkompatibbli mas-suq komuni li tirrigwarda s-sistema ta' differenzjazzjoni fl-imposti tal-ajruport skont id-destinazzjoni tat-titjira (nazzjonali/internazzjonali). Air France tfakkar li peress li Franza adottat miżuri li jneħħu din is-sistema, il-Kummissjoni ma xtaqitx li timplimenta miżuri meħtieġa addizzjonali. Minn dan Air France tikkonkludi li d-deċiżjoni preċedenti tal-Kummissjoni tagħmel kwalunkwe investigazzjoni ġdida dwar din l-iskema irrelevanti.

4.1.3.2. ***Imposti għall-ftuħ ta' linji ġodda***

(170) Għalkemm Air France tirrikonoxxi li kull ajruport jista' jidħol f'tali proċess, madankollu l-kumpanija tal-ajru tfakkar li hija r-responsabbiltà tal-ajruport li juri li aġixxa bħala operatur prudenti f'ekonomija tas-suq. Għaldaqstant, irid juri li l-miżura għandha l-għan li tikseb redditu fuq l-investiment fit-tul. L-għan irid ikun għalhekk li jtejjeb id-dħul tiegħu stess u mhux iż-żieda tat-turiżmu fir-reġjun.

(171) Air France iżżid li, biex tkun aċċettabbli, tali miżura trid tkun trasparenti, nondiskriminatorja, rigressiva u limitata fiż-żmien biex ma tikkostitiwix finanzjament pubbliku tal-ispejjeż operattivi tal-operatur li jibbenefika minnha.

4.2. *RYANAIR*

4.2.1. IS-SUSSIDJI GĦALL-INVESTIMENT LIS-CCIMP

(172) Ryanair tinnota li s-sussidji għall-investiment mogħtija għall-bini tat-terminal mp2 juru l-imġiba ta' operatur prudenti f'ekonomija tas-suq.

(173) Skont Ryanair, l-analiżi tal-Kummissjoni għandha tieħu inkunsiderazzjoni d-dħul mhux mill-ajrunawtika ġġenerat mit-terminal mp2, li ġej mill-kiri tal-karozzi, l-imposta fuq l-użu tal-parkeġġ u mid-dħul kummerċjali addizzjonali ġġenerat mill-bejgħ lill-passiġġieri tat-terminal mp2, li aktarx iżuru l-ħwienet tat-terminal prinċipali, li jinsab inqas minn minuta 'l bogħod bil-mixi mit-terminal mp2. Minn dan Ryanair tikkonkludi li d-dħul mhux mill-ajrunawtika ġġenerat mill-passiġġieri tat-terminal mp2 jikkontribwixxi b'mod sinifikanti għall-profittabbiltà tat-terminal prinċipali.

([31]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-28 ta' Jannar 2009, għajnuna E4/2007, C(2009) 184 finali.

(174) L-għeluq tal-ajruport, li kien jiġġenera spejjeż addizzjonali (ta' tkeċċija, ta' dekontaminazzjoni, ta' opportunità ta' investimenti li diġà saru) meta l-prezz tal-bejgħ tal-ajruport seta' jkun baxx jew saħansitra negattiv, ma kienx alternattiva ekonomikament rilevanti fl-2006.

(175) L-istrateġija li għażel l-ajruport, li wasslet għal żieda fit-traffiku u fid-dħul u għat-tnaqqis tal-kapaċità mhux użata tal-ajruport, ikkontribwiet biex iżżid il-valur tas-suq tiegħu. Ryanair targumenta li l-assi relatati mat-terminal mp2, u l-investimenti li saru, jistgħu joħolqu rkupru f'każ ta' bejgħ, għall-kuntrarju tal-argument ippreżentat minn PwC.

4.2.2. L-IFFISSAR TAL-AMMONT TA' IMPOSTA FUQ IL-PASSIĠĠIERI GĦAT-TERMINAL MP2

(176) Ryanair targumenta li d-deċiżjoni li tiffissal-imposta fuq il-passiġġieri applikabbli fit-terminal mp2 mhijiex attribwibbli lill-Istat, skont il-kriterji spjegati fil-każistika Stardust Marine ([32]). Ryanair tenfasizza li s-CCI huma meqjusa mil-leġiżlazzjoni Franċiża li jappartjenu għal kategorija speċifika ta' entitajiet pubbliċi kkaratterizzati minn nuqqas ta' subordinazzjoni lill-Istat ([33]). Ryanair tikkontesta għalhekk l-attitudni tal-Kummissjoni li sempliċiment tassumi l-imputabbiltà tal-miżuri inkwistjoni minħabba l-fatt li s-CCIMP taqa' taħt il-kontroll tal-Istat u tfakkar li hija r-responsabbiltà tal-Kummissjoni li teżamina, f'kull każ, iċ-ċirkustanzi partikolari li jwasslu biex tiġi stabbilita l-imputabbiltà tal-miżura jew le.

(177) Ryanair iżżid li, fil-każ tas-CCIMP, Franza ma setgħetx ħadet l-inizjattiva, u lanqas ma aġixxiet b'mod li tinkoraġġixxi l-adozzjoni mill-ajruport tal-miżuri kkontestati. Ryanair targumenta li d-DGAC, min-naħa l-oħra, ripetutament irrifjuta t-tariffi adottati mis-CCIMP ([34]).

(178) B'mod sussidjarju, Ryanair targumenta li l-iffissar tal-imposti fuq il-passiġġieri fit-terminal mp2 jirrispetta t-test tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq. Ryanair issostni li, fl-analiżi tagħha, il-Kummissjoni ma applikatx b'mod korrett it-test tal-operatur prudenti, kif titlob il-Qorti tal-Ġustizzja ([35]), għal diversi raġunijiet.

(179) L-ewwel, il-Kummissjoni naqset primarjament milli tagħmel paragun bejn l-imposti applikabbli fl-ajruport ta' Marseille Provence u l-prezz tas-suq. Ryanair ippreżentat studju li jargumenta li l-prezz tas-suq għas-servizzi tal-ajruport jista' jkun stabbilit abbażi ta' tqabbil mal-prezzijiet imħallsin f'ajruporti privati komparabbli fl-Ewropa kollha. Il-kumpanija tagħmel it-tqabbil mal-ajruporti ta' Luton, ta' Eastern Midlands, ta' Prestwick u ta' Liverpool. Hija tallega li dawn l-ajruporti huma operati mingħajr għajnuna mill-Istat u mingħajr intervent pubbliku u li l-prezzijiet li hija tħallas fihom huma medjament tliet darbiet inqas minn dawk imħallsin fl-ajruport ta' Marseille Provence. Minn dan Ryanair tikkonkludi li l-prezz li hija tħallas fl-ajruport ta' Marseille Provence għas-servizzi tal-ajruport mhuwiex inqas mill-prezz tas-suq għal dawn is-servizzi u li għalhekk il-prezz imħallas ma jinkludi ebda element ta' għajnuna mill-Istat.

(180) It-tieni nett, il-Kummissjoni inkludiet fil-kalkoli tagħha l-ispejjeż mitlufa minflok ibbażat il-valutazzjoni tagħha fuq l-ispejjeż marġinali biss. Ryanair tfakkar f'dan ir-rigward li l-ajruport ta' Marseille Provence nbena fl-1922 u ntuża fost l-oħrajn, qabel il-liberalizzazzjoni tat-trasport tal-ajru, għat-traffiku reġjonali ffinanzjat mill-Istat fil-forma ta' servizz pubbliku u bħala bażi għat-tagħmir li jintuża għat-tifi tan-nar fil-foresti. Ryanair tkompli tgħid li biex jiffaċċja t-tnaqqis fit-traffiku rreġistrat bejn l-2001 u l-2003, l-ajruport fassal strateġija ta' ftuħ għall-kumpaniji b'rati baxxi billi ħoloq terminal maħsub speċifikament għall-użu minnhom. Ryanair tfakkar li, għal diversi snin, hija rrappreżentat aktar minn 40 % tat-traffiku fit-terminal mp2. Ryanair targumenta li l-ajruporti reġjonali ftit jattiraw kumpaniji tal-ajru, li jistgħu leġittimament jistennew li jkun hemm negozjati dwar it-tariffi mal-ajruport li aktar ma jkunu baxxi aktar iġibu fuq il-pjattaforma volum akbar ta' passiġġieri. Ryanair tfakkar li l-Kummissjoni għandha tieħu inkunsiderazzjoni s-sitwazzjoni prevalenti fiż-żmien meta ngħatat il-miżura lill-benefiċjarju biex tikkonkludi dwar l-eżistenza ta' għajnuna. Ryanair targumenta li, f'dan il-każ, fid-data li fiha bdiet topera fl-ajruport ta' Marseille Provence, minħabba l-impenji kuntrattwali li kienet daħlet għalihom rigward il-volum ta' passiġġieri trasportati, l-operatur tal-ajruport seta' leġittimament jistenna żieda kbira fit-traffiku bis-saħħa tal-preżenza ta' Ryanair fuq il-pjattaforma. Ryanair targumenta li peress li s-sitwazzjoni ekonomika

([32]) Is-Sentenza fil-Kawża C-482/99, *Franza* vs *il-Kummissjoni*, Ġabra 2002, p. I-4397.
([33]) Ryanair tikkwota l-Opinjoni tal-Kunsill tal-Istat tas-16 ta' Ġunju 1992 Nru 351 654 bis issostni dan l-argument.
([34]) Ryanair tirreferi f'dan ir-rigward għall-paragrafi tad-deċiżjoni tal-ftuħ rigward in-nuqqas ta' rkupru mis-CCIMP tar-rimborżi li rriżultaw mill-applikazzjoni tat-tariffi retroattivi, it-talbiet ripetuti ta' Franza biex jitwaqqfu l-imposti mraħħsa għat-titjiriet nazzjonali, u l-introduzzjoni mis-CCIMP ta' għajnuna għall-kummerċjalizzazzjoni mingħajr l-awtoritazzjoni minn qabel ta' Franza.
([35]) Ryanair tirreferi għas-sentenza T-196/04, *Ryanair* vs *il-Kummissjoni*.

fl-ajruporti żgħar reġjonali b'kapaċità żejda hija differenti minn dik analizzata mill-Qorti fis-sentenza Charleroi, biex jiġi kkunsidrat li l-analiżi skont l-ispejjeż tapplika għalihom, din trid tiġi adattata. L-ikkunsidrar tal-ispejjeż u d-dħul marġinali biss marbuta mal-kuntratti konklużi ma' Ryanair jirrifletti l-imġiba ta' operatur prudenti f'ekonomija tas-suq. Ryanair tkompli tgħid li l-ispejjeż assoċjati mal-investimenti li saru qabel il-wasla ta' Ryanair u mal-ispejjeż fissi operattivi ma għandhomx jiġu kkunsidrati. Ryanair iżżid li n-natura ta' qligħ jew telf tal-ajruport inġenerali mhijiex rilevanti mill-aspett tal-eżistenza ta' għajnuna għall-benefiċċju tal-kumpanija tal-ajru.

(181) Ryanair targumenta li l-analiżi tal-ispejjeż li għamlet il-Kummissjoni għat-test tal-operatur prudenti hija żbaljata għaliex ma tikkunsidrax il-livell ta' servizz offrut fit-terminal mp2, li huwa inferjuri għas-servizzi offruti lill-kumpaniji tradizzjonali, u allura jikkorrispondi għal-livell ta' imposta fis-seħħ. Ryanair targumenta li t-terminal mp2 joffri biss infrastrutturi bażiċi ([36]) u għandu erja għal kull passiġġier ferm iżgħar meta mqabbla ma' dik tat-terminal prinċipali (1,66 m^2 minflok 6,06 m^2). Ryanair issostni li l-kumpaniji b'rati baxxi ma għandhomx iħallsu imposti għal servizzi li ma jużawx, jew jużawhom inqas mill-kumpaniji tradizzjonali ([37]). Ryanair tfakkar li hija titlob ħlasijiet għall-bagalji bl-għan li tħeġġeġ lill-passiġġieri tagħha ma jirreġistrawx bagalji, u dan wassal biex terz biss tal-passiġġieri ta' Ryanair jirreġistraw bagalji. Barra minn hekk, il-passiġġieri ta' Ryanair iġorru huma stess il-bagalji tagħhom mill-post tar-reġistrazzjoni sal-post ta' kontroll, u b'hekk ma jkun hemm bżonn ebda infrastruttura tal-ajruport. Għall-kuntrarju, Ryanair tenfasizza li Air France tagħmel użu ferm akbar mis-servizzi ta' għajnuna waqt it-tranżitu marbutin mar-responsabbiltà tal-bagalji fl-ajruport.

(182) Ryanair targumenta li hija topera bl-akbar ajruplani li joperaw fl-ajruport ta' Marseille Provence, li jiffranka lill-ajruport il-kost tal-għażla marbut mal-operat ta' ajruplani żgħar meta mqabbel man-numru ta' passiġġieri trasportati. Ryanair tenfasizza li hija topera fuq il-bażi ta' rotazzjonijiet ta' 25 minuta, filwaqt li l-kumpaniji tradizzjonali, bħal Air France, għandhom ħinijiet ta' rotazzjoni ta' bejn il-45 u s-60 minuta. Madankollu ħin iqsar ta' rotazzjoni jippermetti użu inqas mill-ispazji mill-ajruplani u l-passiġġieri. Ryanair tfakkar li l-kriterji tal-użu tat-terminal mp2 huma bbażati wkoll fuq il-ħtieġa li jintużaw ajruplani tat-tip C li jistgħu jesgħu sa 200 sit u jaħdmu b'ħinijiet iqsar ta' rotazzjoni.

(183) Fl-aħħar nett, Ryanair tikkritika l-fatt li l-Kummissjoni ma tikkunsidrax fid-deċiżjoni tagħha l-esternalitajiet pożittivi marbutin mal-preżenza ta' Ryanair fuq il-pjattaforma, jiġifieri l-fatt li l-valur tal-infrastruttura jogħla bil-frekwentazzjoni tagħha, minħabba r-riskji inerenti għall-operat tal-ewwel linji moqdija fuq il-pjattaforma. Barra minn hekk, Ryanair targumenta li l-preżenza ta' kumpanija tal-ajru f'ajruport toħloq effett virtuż li jwassal biex jiżdied in-numru ta' passiġġieri f'din il-pjattaforma, u għalhekk itejjeb l-infrastrutturi kummerċjali u tat-trasport fl-ajruport, li jkompli jsaħħaħ l-attrazzjoni tal-pjattaforma. Ryanair tenfasizza li hija impenjat ruħha b'kuntratt li tittrasporta ċertu numru ta' passiġġieri fl-ajruport ta' Marseille, u għalhekk tikkontribwixxi biex tiġġenera dawn l-esternalitajiet, kif juru minn naħa ż-żieda fit-traffiku fuq il-pjattaforma, u b'mod partikolari fit-terminal mp2, u min-naħa l-oħra ż-żieda fl-għadd ta' kumpaniji tal-ajru li joperaw mill-ajruport. Barra minn hekk, Ryanair tenfasizza wkoll li dan it-tip ta' impenn iwassal biex il-kumpanija tal-ajru ġġorr fuqha r-riskju kollu marbut mal-operat tal-linja, u jiġġustifika li l-ajruport ikun f'qagħda li jaċċetta rata ta' redditu fuq l-investiment aktar baxxa minn dak li kien jeħtieġ fin-nuqqas ta' dawn l-impenji.

(184) Ryanair tħeġġeġ lill-Kummissjoni sabiex fl-analiżi tagħha tadotta l-approċċ ta' "fond uniku" li jwassal biex id-dħul mill-ajrunawtika u d-dħul kummerċjali ġġenerat mill-preżenza ta' kumpanija tal-ajru fuq pjattaforma jiġu kkunsidrati flimkien. Ryanair tinnota f'dan ir-rigward li hija tittrasporta aktar passiġġieri fuq kull titjira minn Air France u li hija topera titjiriet "minn punt għal punt" li hija tqis aktar iġiegħlu lill-passiġġieri jiġġeneraw dħul kummerċjali mill-passiġġieri fi tranżitu. Ryanair tenfasizza li mill-bidu tal-operat tagħha f'Marseille Provence, żviluppaw għadd kbir ta' ħwienet u kumpaniji tal-kiri tal-karozzi fit-terminal mp2, u li d-dħul mhux mill-ajrunawtika ġġenerat minn dawn l-attivitajiet jikkontribwixxi għall-profittabbiltà ta' dan it-terminal.

(185) Ryanair iżżid fl-aħħar nett li l-fatt li l-imposti stabbiliti fit-terminal mp2 jirrispettaw it-test tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq juri li ma hemmx ridistribuzzjoni lejn Ryanair ta' riżorsi pubbliċi allokati lill-operatur tal-ajruport. Kieku kellha tintwera l-eżistenza ta' għajnuna favur l-ajruport, Ryanair tikkontesta li dan iwassal għall-konklużjoni li hija kienet il-benefiċjarju finali tagħha.

([36]) Ryanair tfakkar li t-terminal mp2 ma fihx: art lussuża bħal irħam, suffetti, moniters fuq il-postijiet tal-imbark, apparat ta' trasport ta' bagalji sas-sala ewlenija, trolis għall-bagalji, swali ta' stennija, postijiet ta' informazzjoni, skali mobbli u passaġġi mobbli, passarelli teleskopiċi.

([37]) Biex issostni din l-affermazzjoni, Ryanair tikkwota d-deċiżjoni tas-CAA UK tas-27 ta' Mejju 2011 rigward l-ilment imressaq minn Ryanair kontra imposta applikata b'mod diskriminatorju fl-ajruport ta' Gatwick.

(186) Ryanair imbagħad targumena li l-imposti applikati fit-terminal mp2 bl-ebda mod ma huma selettivi, ladarba l-Kummissjoni ma stabbilietx li Ryanair ibbenefikat minn kundizzjonijiet aktar favorevoli mill-kumpaniji tal-ajru l-oħrajn li joperaw fl-ajruport ta' Marseille. Ryanair tenfasizza li mhuwiex biżżejjed li jiġi konstatat li diversi livelli ta' imposti huma applikati lil kumpaniji tal-ajru differenti biex wieħed jasal għal din il-konklużjoni, iżda li l-Kummissjoni għandha tikkunsidra l-kost tas-servizzi li l-ajruport joffri lil kull kumpanija, kif ukoll l-esternalitajiet pożittivi u d-dħul mhux mill-ajrunawtika ġġenerati minn kull kumpanija. Ryanair tfakkar li l-mudell ta' negozju tagħha wassalha biex tittrasporta, f'kull titjira, numru ta' passiġġieri akbar minn kumpaniji oħrajn, u li dan l-iffrankar li jagħmel l-ajruport fir-rigward tal-kost ta' għażla evitat, għandu jirrifletti fir-rati ta' imposti applikati għal Ryanair.

(187) Fl-aħħar nett, Ryanair tgħid li d-differenzjazzjoni fit-tariffi bejn it-titjiriet nazzjonali u t-titjiriet internazzjonali hija diskriminazzjoni abbużiva skont l-Artikolu 102 tat-TFUE, jekk tirriżulta minn deċiżjoni tal-ajruport, minħabba l-pożizzjoni dominanti tagħha għall-provvediment tal-infrastruttura. Ryanair targumenta li s-servizzi pprovduti lill-passiġġieri mhumiex fundamentalment differenti fir-rigward tad-destinazzjoni tagħhom (titjira interna, nazzjonali, internazzjonali), u li l-kontroll tad-dokumenti tal-passiġġieri internazzjonali jifforma parti mill-prerogattivi tal-Istat u allura ma għandux ikun iffinanzjat mill-imposti tal-ajruport. Ryanair jiddispjaċiha li Franza ma estendietx l-osservazzjoni magħmula fir-rigward tad-differenzjazzjoni bejn it-titjiriet nazzjonali u t-titjiriet Schengen għat-titjiriet li jsiru barra ż-żona ta' Schengen, li jirriżultaw fl-applikazzjoni ta' imposta sa 56 % ogħla fit-terminal prinċipali. Ryanair targumenta wkoll li din is-sistema ta' differenzjazzjoni hija għajnuna mill-Istat. Ryanair tenfasizza li Air France u l-kumpaniji affiljati magħha joperaw il-parti l-kbira tat-titjiriet domestiċi u għalhekk igawdu mis-sistema ta' differenzjazzjoni tat-tariffi. Għaldaqstant, Ryanair titlob lill-Kummissjoni biex tinkludi fil-miżuri soġġetti għal dan l-eżami l-vantaġġ mogħti lil Air France b'riżultat tad-differenzjazzjoni fl-imposti bejn it-titjiriet Schengen u t-titjiriet barra ż-żona ta' Schengen, biex hija tkun tista' tikseb kumpens għad-danni quddiem il-qrati Franċiżi.

(188) Ryanair bagħtet informazzjoni addizzjonali dwar AMS u dwar l-analiżi li għandha tagħmel il-Kummissjoni. Ryanair issostni li l-eżistenza ta' għajnuna fil-kuntratt AMS għandha tkun evalwata b'mod separat mill-miżuri l-oħrajn. Madankollu jekk il-Kummissjoni tiddeċiedi li tevalwaha b'mod konġunt mal-kundizzjonijiet li tgawdi minnhom Ryanair fl-ajruport, Ryanair tipproponi analiżi ekonomika u tikkonkludi li fuq din il-bażi l-kuntratt AMS kellu jkun profittabbli għall-ajruport fuq terminu qasir.

4.3. *IS-CCIMP*

4.3.1. IS-SUSSIDJI GĦALL-INVESTIMENT LIS-CCIMP

(189) Is-CCIMP taqbel mal-argumenti ta' Franza li s-sussidji preskritti kif ukoll is-sussidji allokati għall-finanzjament tal-attivitajiet mhux ekonomiċi ma jistgħux ikunu kkwalifikati bħala għajnuna mill-Istat. Fi kwalunkwe każ, il-finanzjamenti pubbliċi mogħtija qabel id-dħul fis-seħħ tal-Linji Gwida tal-2005 ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat abbażi tal-Komunikazzjoni tal-1994. B'mod sussidjarju, is-sussidji li jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat huma kompatibbli mar-regoli tat-TFUE, b'mod partikolari abbażi tal-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. Is-CCIMP taqbel mal-opinjoni ta' Franza dwar il-kompatibilità tal-għajnuna eżaminata fir-rigward tal-kundizzjonijiet previsti mil-Linji Gwida, b'mod partikolari l-kundizzjonijiet ta' proporzjonalità u ta' neċessità.

(190) Is-CCIMP tenfasizza l-impatt ekonomiku dirett u indirett tat-terminal il-ġdid fir-reġjun ta' Marsilja u r-rwol tiegħu fit-tnaqqis tal-konġestjoni tal-ajruporti ċentrali, il-koeżjoni territorjali Ewropea u t-tisħiħ tal-kapaċitajiet tal-ajruporti quddiem ir-riskju ta' saturazzjoni ([38]).

(191) Is-CCIMP tikkunsidra li l-iżvilupp ta' terminal ġdid kien indispensabbli biex jippermetti l-istabbiliment ta' kumpaniji low cost li rarament iservu minn infrastrutturi tradizzjonali, li l-karatteristiċi tagħhom ma jissodisfawx il-mudell ekonomiku tagħhom. Is-CCIMP tfakkar li l-ħolqien ta' terminal b'rati baxxi biss kien jissodisfa r-rekwiżiti tal-kumpaniji low cost f'dak li jirrigwarda l-imposti tal-ajruport, f'kundizzjonijiet ta' trasparenza u nondiskriminazzjoni.

4.3.2. IS-SUSSIDJI GĦALL-FUNZJONAMENT FAVUR IS-CCIMP

(192) Is-CCIMP tispeċifika, l-istess bħall-osservazzjonijiet ippreżentati minn Franza, li l-flussi finanzjarji li jammontaw għal total ta' EUR […]* miljun jirrigwardaw kontribuzzjonijiet imħallsa lis-servizz ġenerali tal-ajruport għal servizzi pprovduti. Hija tenfasizza li ma jsir ebda trasferiment finanzjarju ta' riżorsi mis-CCI lill-ajruport ta' Marseille Provence. Hija tfakkar li l-ajruport ta' Marseille Provence, bħal kwalunkwe impriża oħra fir-reġjun, irid iħallas it-taxxa għall-ispejjeż tal-kmamar tal-kummerċ u tal-industrija, li taħthom ħallas is-somma ta' EUR 213 553 fl-2010.

([38]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 18.

4.3.3. L-IFFISSAR TAL-AMMONT TA' IMPOSTA FUQ IL-PASSIĠĠIERI GĦAT-TERMINAL MP2

(193) Is-CCIMP tfakkar li t-terminal b'rati baxxi mp2 joffri servizzi semplifikati u jippermetti li jipproponi offerta ta' tariffi differenzjata u jikkonferma li l-ispejjeż kollha ġew ikkunsidrati għad-determinazzjoni ta' dawn it-tariffi. Minn dan is-CCIMP tikkonkludi li l-ajruport ta' Marseille Provence jista' jinvoka l-prinċipju tal-operatur prudenti sabiex jiġġustifika l-eżistenza ta' imposti differenzjati fuq kull terminal.

(194) Is-CCIMP tqis li l-metodu msejjaħ "kontributtiv" użat għall-kalkolu tar-rata ta' profittabbiltà tat-terminal mp2 huwa l-uniku li jippermetti li jiġi kkunsidrat it-trasferiment ta' kumpanija minn terminal għal ieħor, l-ekonomiji ta' skala li jimplikaw stabilità tal-ispejjeż ikkonċernati filwaqt li d-distribuzzjoni tagħhom skont it-terminal twassal għal tnaqqis fuq it-terminal prinċipali. Hija tfakkar li l-bini tat-terminal mp2 kellu bħala konsegwenza t-tqassim ta' ċerti spejjeż bejn iż-żewġ terminals, bl-effett li naqsu l-ispejjeż tat-terminals ewlenin, iċċaqalqu ċerti investimenti (il-posponiment tal-bini taż-żona ta' reġistrazzjoni Europe u tas-sala tal-imbark Europe/international).

4.3.4. MIŻURI TA' INĊENTIV GĦALL-BIDU TA' LINJI ĠODDA

(195) Is-CCIMP tiddikjara li fasslet pjan ta' żvilupp maħsub biex iżid il-frekwentazzjoni tal-ajruport, b'mod partikolari permezz tal-ftuħ ta' linji ġodda. Skont is-CCIMP il-miżuri ta' inċentivi huma maħsuba biex jissodisfaw dan l-għan, skont prattika normali tal-operaturi tal-ajruporti, kif żvelat il-Kummissjoni fid-deċiżjoni tagħha dwar l-ajruport ta' Manchester ([39]). L-iskema introdotta għandha titqies skont is-CCIMP bħala prattika kummerċjali li teskludi kull għajnuna skont l-Artikolu 107 tat-TFUE, ladarba l-iskema hija miftuħa, nondiskriminatorja, u fis-seħħ għal żmien limitat fuq il-bażi ta' kriterji oġġettivi.

(196) Is-CCIMP targumenta li l-kwalifika ta' għajnuna għandha tiġi miċħuda ladarba operatur prudenti li jopera fl-istess kundizzjonijiet normali ta' ekonomija tas-suq seta' jkollu jintervjeni fl-istess kundizzjonijiet. Is-CCIMP targumenta li l-modulazzjonijiet adottati jaqgħu f'perspettiva ta' massimizzazzjoni tal-profittabbiltà tal-ajruport u huma bbażati fuq pjan ta' negozju li jidher fid-dokument preparatorju lil Cocoéco tal-14 ta' Settembru 2009. L-aġġornament ta' dan l-istudju kif spjegat fit-tweġiba ta' Franza jikkonferma l-profittabbiltà tal-miżuri.

(197) Is-CCIMP iżżid li fid-dawl tal-prattiki normali tas-suq li fir-rigward tagħhom għandha tiġi evalwata l-imġiba tagħha, l-iskema stabbilita tibqa' raġonevoli.

4.3.5. GĦAJNUNA GĦALL-KUMMERĊJALIZZAZZJONI – KUNTRATT KONKLUŻ MA' AMS

(198) Is-CCIMP issostni li aġixxiet bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq meta kkonkludiet il-kuntratt ma' AMS. Hija tispeċifika li ħallset prezz evidentement proporzjonat u raġonevoli għas-servizzi pprovduti jekk wieħed jikkunsidra l-prattiki tas-settur u tikkontesta r-rilevanza tal-istudju ppreżentat minn Air France, li jkopri biss siti ġenerali. Is-CCIMP tfakkar li, għall-kuntrarju, l-prodotti mressqa mis-sit ta' Ryanair huma mmirati lejn pubbliku wiesa' ta' internawti li jkunu qegħdin ifittxu biljetti tal-ajru.

(199) Is-CCIMP tispeċifika li billi l-għan kien li jiżdied it-traffiku tat-terminal mp2 u b'mod partikolari t-traffiku tal-passiġġieri internazzjonali b'kapaċità kbira ta' akkwist, kampanja ta' reklamar immirata biss kienet xierqa. Is-sit ta' Ryanair biss kien joffri, skont is-CCIMP, l-aqwa viżibilità u effiċjenza tar-reklami.

(200) Is-CCIMP tfakkar li l-kost annwali tal-kuntratt AMS imnaqqas bin-numru ta' passiġġieri ttrasportati huwa ta' EUR […]* fl-2010.

([39]) Id-Deċiżjoni tal-14 ta' Ġunju 1999, *l-ajruport ta' Manchester*, NN 109/98.

4.4. *ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES*

4.4.1. IS-SUSSIDJI MOGĦTIJA LIS-CCIMP

(201) L-Association of European Airlines (AEA) tfakkar li hija tappoġġja kwalunkwe miżura li tista' tikkontribwixxi għall-iżvilupp reġjonali, iżda li s-sussidji mogħtija lill-ajruporti reġjonali żgħar ma għandhomx ifixklu l-kompetizzjoni. Skont l-AEA is-settur tal-avjazzjoni għandu jitqies bħala settur ta' attività li fih kwalunkwe intervent, kemm regolatorju kif ukoll finanzjarju, jista' joħloq tfixkil fil-kompetizzjoni. Is-sussidji mogħtija lill-ajruporti reġjonali żgħar huma aċċettabbli biss sakemm ikunu ta' benefiċċju għall-utenti kollha mingħajr diskriminazzjoni, u sakemm ma joħolqux distorsjonijiet bejn l-ajruporti li jinsabu fl-istess żona ta' kummerċ.

(202) L-AEA targumenta li jeħtieġ li jiġi adottat qafas vinkolanti fil-livell Ewropew fir-rigward tas-settur tal-avjazzjoni kollu, b'mod li jiġu evitati s-sussidji bla kontroll u jiġi garantit qafas kompetittiv bejn l-operaturi ekonomiċi. Dan għandu jkun ibbażat fuq il-prinċipju ta' eżami tal-għajnuna għall-infrastruttura skont id-domanda tal-użu, u ma jiffavorixxix ċaqliq tat-traffiku lejn ir-reġjuni fejn id-domanda hija kajmana.

4.4.2. DIFFERENZJAZZJONI TAT-TARIFFI FIT-TERMINAL MP2

(203) L-AEA tappoġġja l-idea li ajruport jista' jiddistingwi l-infrastrutturi tiegħu skont is-servizzi offruti lill-utenti. Madankollu l-AEA targumenta li f'din l-ipoteżi, l-ajruport irid jirrispetta l-prinċipji ta' trasparenza u ta' relazzjoni mal-ispejjeż fil-kalkolu tal-imposti. Fil-prattika, l-AEA targumenta li dan ifisser distinzjoni bejn il-kostijiet assoċjati mal-użu tal-infrastrutturi komuni minn naħa, u l-kostijiet assoċjati mal-użu tal-infrastrutturi speċifiċi min-naħa l-oħra. Skont l-AEA, il-kumpaniji tal-ajru kollha għandhom iħallsu l-istess tariffi għall-użu tal-infrastrutturi ċentrali (runways, parkeġġ, tagħmir tas-sigurtà tal-ajru, kontrolli ta' sigurtà, maniġġjar tal-bagalji, taxxi ambjentali u fuq l-istorbju skont il-każ). L-imposti tat-terminal u ta' handling jistgħu jvarjaw minn terminal għal ieħor, skont il-kwalità tas-servizzi offruti lill-kumpaniji tal-ajru, u għandhom ikunu ddeterminati abbażi tal-ispejjeż imġarrba.

(204) L-AEA targumenta wkoll li l-aċċess għat-terminals b'servizzi mnaqqsa ma għandux ikun limitat għall-kumpaniji bi prezzijiet baxxi iżda għandu jkun miftuħ għall-kumpaniji tal-ajru kollha, skont il-prinċipju tan-nondiskriminazzjoni.

(205) Biex ikun assigurat li ma jkunx hemm distorsjoni fil-kompetizzjoni bejn il-kumpaniji tal-ajru preżenti fl-istess ajruport, l-AEA tenfasizza li l-operaturi tal-ajruport ma għandhomx iżidu l-piżijiet fuq it-terminal prinċipali biex jikkumpensaw għall-ispejjeż assoċjati mat-terminal b'servizzi mnaqqsa.

4.4.3. GĦAJNUNA TAL-BIDU

(206) L-AEA targumenta li l-kumpaniji tal-ajru huma l-proprja benefiċjarji ta' dawn l-iskemi, peress li l-ajruporti reġjonali jibbenefikaw minnhom biss b'mod indirett. L-AEA tqis li dan it-tip ta' għajnuna ma għandhiex tingħata għal rotot li jkunu diġà operati minn kumpanija tal-ajru oħra. Skont l-AEA, rotta mgħandhiex titqies "ġdida" diment li linja identika qed tkun operata f'ajruport li jinsab fl-istess żona ta' lħuq. L-AEA tispeċifika li idealment ajruporti li jinsabu inqas minn 100 km jew 120 minuta 'l bogħod mir-rotta tat-TGV għandhom jitqiesu li jinsabu fl-istess żona ta' lħuq.

(207) L-AEA tqis li tliet snin jikkostitwixxu perjodu eċċezzjonalment twil għal għajnuna tal-bidu. L-AEA targumenta li l-vijabbiltà ta' linja hija evidenti wara biss ftit xhur u massimu ta' sena. L-AEA tenfasizza li l-għajnuna ma għandhiex tkopri l-ispejjeż operattivi rikorrenti, bħad-deprezzament tat-tagħmir, l-ispejjeż tal-kiri tat-tagħmir, jew l-użu tal-infrastrutturi tal-ajruport.

(208) L-għajnuna tal-bidu ma għandhiex, skont l-AEA, tiġi kkombinata ma' għajnuna oħra mogħtija għall-operat tal-istess linja. L-AEA targumenta li mekkaniżmi ta' sanzjoni għandhom ikunu applikati għat-trasportatur li ma jirrispettax l-impenji kuntrattwali. L-AEA tenfasizza li l-għajnuna mogħtija fis-settur tal-avjazzjoni għandha dejjem tkun restrittiva u ma għandhiex tkun awtorizzata ħlief fuq il-bażi ta' eżami ta' każ b'każ.

(209) L-AEA targumenta li l-għajnuna għandha tingħata biss abbażi ta' proċedura trasparenti u nondiskriminatorja. Il-kundizzjonijiet li fihom tingħata l-għajnuna għall-bidu għandhom ikunu ppubblikati f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*. Barra minn hekk, l-AEA issostni li kull kontribuzzjoni finanzjarja mogħtija minn kollettività territorjali jew ajruport reġjonali għandha tkun soġġetta għal notifika lill-Istat Membru kkonċernat, mill-inqas tliet xhur qabel id-dħul fis-seħħ tagħha, b'mod li dan ikun jista' jevalwa l-ħtieġa li jinforma lill-Kummissjoni Ewropea dwarha. Fil-każ ta' għajnuna notifikata, l-AEA tenfasizza li dan ifisser li l-kollettivitajiet lokali għandhom jiġu mfakkra li kwalunkwe ħlas tal-għajnuna qabel l-approvazzjoni tal-Kummissjoni Ewropea jitqies bħala għajnuna illegali.

4.5. *AIRPORT MARKETING SERVICES*

(210) AMS targumenta l-ewwel nett li d-deċiżjoni li jiġi konkluż il-kuntratt tad-19 ta' Mejju 2006 mhijiex imputabbli lill-Istat Franċiż. AMS tinnota li għalkemm il-konsultazzjoni tal-Istat permezz tal-Cocoéco qabel kwalunkwe teħid ta' deċiżjoni dwar l-imposti tal-ajruport hija indikazzjoni rilevanti biex tiġi stabbilita l-imputabbiltà ta' dawn id-deċiżjonijiet, ma jistax jingħad l-istess rigward id-deċiżjoni dwar ix-xiri ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. AMS issostni li x-xiri tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni bl-ebda mod ma kien marbut mad-deċiżjonijiet dwar l-imposti tal-ajruport applikabbli, u mhuwiex differenti minn kwalunkwe xiri ta' spazju ta' reklamar. AMS tfakkar ukoll li l-kriterju organiku li fuqu hija bbażata l-analiżi tal-Kummissjoni biex tiġi stabbilita l-imputabbiltà tad-deċiżjonijiet tal-Kamra tal-Kummerċ u tal-Industrija lill-Istat huwa insuffiċjenti fir-rigward tar-rekwiżiti tal-każ Stardust Marine ([40]).

(211) AMS tgħid imbagħad li l-konklużjoni tal-kuntratt ta' xiri ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni hija konformi mal-imġiba ta' operatur prudenti f'ekonomija tas-suq. AMS tenfasizza li dan il-kuntratt huwa simili għal dawk konklużi ma' ajruporti privati bħal Liverpool jew Oslo Rygge, li bla dubju ta' xejn ġabu ruħhom bħal operaturi prudenti f'ekonomija tas-suq. AMS tispeċifika li ma tagħmel l-ebda diskriminazzjoni bejn l-ajruporti pubbliċi u privati u li t-tariffi użati huma pubbliċi u faċilment aċċessibbli fuq is-sit web tagħha.

(212) B'mod sussidjarju, AMS targumenta li t-tariffi li hija titlob huma konformi mal-prezzijiet tas-suq. AMS tispeċifika li t-tariffi ġew stabbiliti fuq il-bażi tal-istudju li sar fl-2004 minn Mindshare, sussidjarja ta' WPP, kumpanija li tipprovdi servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, fuq talba ta' Ryanair. AMS tkompli tgħid li msieħba bħal Hertz u NeedaHotel jixtru l-ispazju disponibbli fuq is-sit web għall-promozzjoni tas-servizzi tagħhom, u li l-kuntratti konklużi ma' dawn l-operaturi jippermettu evalwazzjoni aqwa tal-prezz tas-suq. Fl-aħħar nett AMS tiddikjara li żviluppat offerta ta' tariffi, ibbażata fuq metodu standard ta' kalkolu tal-espożizzjoni ta' reklamar onlajn sabiex tippromwovi l-espożizzjoni offruta fuq is-sit ta' Ryanair. It-tariffi jiġu deċiżi skont l-ispejjeż għal kull elf "paġna stampata" u l-volum tal-frekwentazzjoni jiddetermina firxa ta' prezzijiet għall-parti l-kbira tas-servizzi ta' kollokament offruti.

(213) AMS targumenta li Air France ippreżentat tqabbil bejn l-offerta tal-prezz ta' AMS fil-mument tal-iffirmar tal-kuntratt, jiġifieri fl-2006, u l-offerta tal-prezz ta' Viamichelin għall-2011, filwaqt li l-ajruport ta' Marseille Provence ibbaża b'mod adegwat, it-tqabbil tiegħu fuq l-offerta tal-prezz ta' Viamichelin għas-sena 2006. Minħabba l-fatt li l-offerti tal-prezz għas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni jinbidlu f'medja ta' sitt snin, AMS tqis li t-tqabbil stabbilit minn Air France mhuwiex rilevanti.

(214) AMS targumenta li ġew offruti kundizzjonijiet kummerċjali partikolarment vantaġġjużi lill-ajruport ta' Marseille Provence. F'dan ir-rigward, AMS tfakkar li t-tariffi ġew iffriżati bejn l-2006 u l-2011 abbażi tan-numru ta' viżitaturi fuq is-sit ta' Ryanair f'April 2005, meta fil-fatt dan in-numru żdied minn 0,65 miljun kuljum fl-2005 għal 1,2 miljun kuljum fl-2011. Barra minn hekk, in-numru ta' destinatarji tal-mailing list ġie ffriżat fuq il-bażi tan-numru osservat f'April 2005, meta żdied minn 1,2 miljun għal 2,6 miljun. AMS tenfasizza li Air France ma kkunsidratx dawn l-elementi relatati mal-volum tal-frekwentazzjoni fit-tqabbil tagħha, li jfisser li huwa żbaljat.

(215) AMS tfakkar li l-għadd ta' viżitaturi tas-sit Viamichelin huwa iżgħar minn dak tas-sit ta' Ryanair u li s-sit mhuwiex magħruf biżżejjed barra Franza. AMS tqis li għalhekk dan is-sit tal-Internet mhuwiex adattat għar-reklamar ta' ajruport fil-livell Ewropew, kif sostnut mill-fatt li ebda ajruport ma talab is-servizzi tiegħu sal-lum. AMS tenfasizza li s-sit Lonely Planet huwa sit Awstraljan ftit li xejn magħruf fl-Ewropa u li jiġġenera volum ta' frekwentazzjonijiet ferm iżgħar minn dak tas-sit ta' Ryanair. Fl-aħħar nett, AMS tenfasizza li s-siti li mhumiex konnessi ma' kumpaniji tal-ajru ftit huma adattati għaliex ma jippermettux lill-viżitatur li fl-istess ħin jirriżerva

([40]) Is-Sentenza C-482/99, *Franza vs il-Kummissjoni*, Ġabra p.I- 04397, paragrafi 52 u 58.

l-biljett tal-ajru tiegħu. AMS tqis li t-tariffi ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq is-sit ta' Air France, ta' British Airways u ta' Expedia huma ogħla minn dawk applikati fis-sit ta' Ryanair, minkejja frekwentazzjoni inqas qawwija.

(216) AMS tikkontesta wkoll l-idea li Ryanair ġiegħlet lill-ajruport ta' Marseille jikkonkludi l-kuntratt għas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni. AMS targumenta li mhuwiex fl-interess tagħha li tisforza l-bejgħ ta' spazji fuq is-sit web ta' Ryanair, li huma riżorsa limitata b'domanda kbira.

(217) AMS issostni li l-preżenza ta' links ta' reklamar fuq is-sit ta' Ryanair tiġbed l-attenzjoni tal-operaturi jew tal-proprjetarji tal-ajruporti, u, jekk tissemma kumpanija regolari u dħul mhux mill-ajrunawtika assoċjat magħha, iżżid il-valur intrinsiku tal-ajruporti f'għajnejn ix-xerrejja potenzjali.

(218) AMS targumenta li l-Kummissjoni rrikonoxxiet fid-deċiżjoni tagħha Bratislava l-valur tal-provvediment ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ([41]).

(219) Fl-aħħar nett, AMS targumenta li l-Linji Gwida tal-2005 ma humiex applikabbli għar-relazzjonijiet bejn ajruport u fornitur ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni.

5. KUMMENTI TA' FRANZA DWAR L-OSSERVAZZJONIJIET TAL-PARTIJIET INTERESSATI

(220) Fil-kummenti tagħha dwar l-osservazzjonijiet tal-partijiet interessati, Franza targumenta li l-kontribuzzjoni ta' Air France fiha diversi allegazzjonijiet żbaljati.

(221) Franza tfakkar li l-aċċess għat-terminal mp2, għall-kuntrarju ta' dak li tgħid Air France, huwa ugwali u mhux diskriminatorju.

(222) Franza tispeċifika li l-ajruport ta' Marseille Provence ma jistax jiġi akkużat li ma antiċipax il-ftuħ tat-terminal mp2 għat-titjiriet internazzjonali barra Schengen, li l-introduzzjoni tagħhom ġiet prevista biss wara l-iffirmar tal-Ftehim Sema Miftuħ bejn il-Marokk u l-Unjoni Ewropea fid-29 ta' Diċembru 2006. Franza tfakkar li l-istudji dwar il-prospetti ta' żvilupp tat-traffiku kienu wasslu sa dakinhar għal prospetti ta' żvilupp essenzjalment intra-Schengen u li minħabba dan, il-pjan inizjali tat-terminal mp2 ma kienx jipprovdi infrastruttura speċifika għall-apparat ta' kontroll fil-fruntieri li kienet tirrappreżenta spiża addizzjonali bla bżonn. Franza tenfasizza wkoll li Air France, li tinvoka li dan in-nuqqas ta' possibbiltà li jsiru titjiriet internazzjonali mit-terminal mp2 kien maħsub speċifikament biex hi ma jkollhiex aċċess għal dan it-terminal, xorta waħda ma tagħmilx titjiriet mit-terminal mp2 minkejja li nfetaħ għat-traffiku internazzjonali.

(223) Franza tfakkar li d-dispożizzjonijiet tar-regolament ta' aċċess għat-terminal mp2 huma motivati minn kunsiderazzjonijiet ta' miri ta' kumdità u ta' sigurtà stabbiliti mill-ajruport, bħad-daqs limitat tas-swali tal-imbark. Franza tenfasizza li l-appell imressaq minn Air Méditerranée quddiem il-Qorti Amministrattiva ta' Marsilja dwar l-aċċess għat-terminal mp2 ġie miċħud minn din il-ġurisdizzjoni ([42]).

(224) Franza tikkontesta l-affermazzjoni ta' Air France li l-bilanċ ekonomiku tat-terminal mp2 ma kienx jintlaħaq kieku Air France setgħet tittrasferixxi l-operazzjonijiet kollha tagħha lejn terminal fejn l-ammont ta' imposti kien konsiderevolment aktar baxx minn dak fis-seħħ fit-terminal prinċipali. Skont Franza, din l-affermazzjoni hija kontradetta mill-fatt li l-ajruport kien integra fil-pjan tan-negozju inizjali tiegħu l-ipoteżi ta' trasferiment tax-shuttle Air France lejn it-terminal mp2. Franza tqis li Air France tikkritika fil-fatt lit-terminal mp2 għal-livell tas-servizz tiegħu, li ma jikkorrispondix għall-aspettattivi tal-klijenti tagħha. Franza tfakkar f'dan ir-rigward li d-differenzjazzjoni tas-servizzi tal-ajruport, u tal-imposti assoċjati ma' kull servizz, għadha permessa mit-testi Ewropej u nazzjonali.

(225) Fl-aħħar nett, Franza tfakkar li hija tqis li l-Kunsill tal-Istat ma kkundannax il-metodu ta' allokazzjoni tal-ispejjeż bejn it-terminals mp1 u mp2 fid-deċiżjoni tiegħu tas-26 ta' Lulju 2011, iżda fir-rigward tat-tariffi tat-terminal

([41]) Id-Deċiżjoni 2011/60/UE, premessa 114.

([42]) Qorti Amministrattiva ta' Marsilja, ordni Imħallef għall-Miżuri Provviżorji, 17 ta' Marzu 2011, Nru 1101332, li permezz tagħha l-Qorti tqis li s-sitwazzjoni ma tikkaratterizzax theddida suffiċjentement gravi u immedjata għal interess pubbliku li tista' tikkaratterizza l-kundizzjoni ta' urġenza; tiċħad it-talba ta' sospensjoni; l-appell għadu pendenti fuq il-mertu.

mp1 afferma li kienu stabbiliti skont "metodu ta' kalkolu ġġustifikat minn studji ta' kontabilità preċiżi". Franza tikkontesta l-kumment ta' Air France li s-CCIMP kellha żżid l-ammont tal-imposta fuq il-passiġġieri fit-terminal mp2 wara l-ordni provviżorja tat-28 ta' Lulju 2009, minħabba n-nuqqas ta' sentenza fuq il-mertu, u tfakkar li l-ajruport irreveda b'mod sostanzjali l-istruttura tal-imposti tiegħu wara d-deċiżjoni tas-26 ta' Lulju 2011.

6. VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI FAVUR IS-CCIMP — L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA

6.1. *L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA EVENTWALI GĦALL-INVESTIMENT FAVUR IS-CCIMP*

(226) Skont l-Artikolu 107(1) tat-Trattat, ir-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat japplikaw biss fejn il-benefiċjarju huwa "impriża". Il-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropea konsistentement iddefinixxiet l-impriżi bħala entitajiet involuti f'attività ekonomika, irrispettivament mill-istatus legali tagħhom u mill-mod kif huma ffinanzjati. ([43]) Kull attività li toffri beni jew servizzi f'suq partikolari tikkostitwixxi attività ekonomika. ([44]) In-natura ekonomika ta' attività fiha nnifisha ma tiddependix fuq jekk l-attività tiġġenerax profitti. ([45])

(227) Billi l-attività tal-kumpaniji tal-ajru tikkonsisti fil-provvista ta' servizzi ta' trasport lill-passiġġieri u/jew lil kumpaniji din hija attività ekonomika. Fis-sentenza tagħha "Aéroports de Paris", il-Qorti ddeċidiet li anki l-operazzjoni ta' ajruport li tikkonsisti fil-provvista ta' servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru u lid-diversi fornituri tas-servizz tikkostitwixxi attività ekonomika. Fis-sentenza tagħha fil-kawża "Leipzig-Halle airport", il-Qorti Ġenerali kkonfermat li l-operazzjoni ta' ajruport hija attività ekonomika, li minnha l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport tagħmel parti inseparabbli.

(228) Sa fejn huma kkonċernati l-miżuri tal-passat ta' finanzjament, l-iżvilupp gradwali tal-forzi tas-suq fis-settur tal-ajruporti ma jippermettix li tkun determinata data preċiża, li minnha l-operazzjoni ta' ajruport kellha tkun bla dubju meqjusa bħala attività ekonomika. Madankollu, il-Qorti Ġenerali rrikonoxxiet l-evoluzzjoni tan-natura tal-attivitajiet tal-ajruporti. Fis-sentenza tagħha "Leipzig-Halle airport", il-Qorti Ġenerali sostniet li mis-sena 2000, l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat għall-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruporti ma setgħatx tkun eskluża aktar. Konsegwentement, mill-adozzjoni tas-sentenza "Aéroports de Paris" (it-12 ta' Diċembru 2000), jeħtieġ li jiġi kkunsidrat li l-operazzjoni u l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport jaqgħu taħt il-kamp ta' kontroll tal-għajnuna mill-Istat.

(229) Kuntrarju ta' dan, qabel is-sentenza "Aéroports de Paris", l-awtoritajiet pubbliċi setgħu leġittimament iqisu li l-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport ma kinitx tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, u għalhekk tali miżuri ma kellhomx għalfejn ikunu notifikati lill-Kummissjoni. Konsegwentement il-Kummissjoni ma tistax titfa' aktar dubju, fuq il-bażi tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, li miżuri ta' finanzjament taw qabel is-sentenza "Aéroports de Paris".

(230) Madankollu, il-miżuri li kienu mogħtija qabel ma żviluppat kwalunkwe kompetizzjoni fis-settur tal-ajruporti, ma kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat meta kienu adottati, iżda jistgħu jitqiesu bħala għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament (KE) Nru 659/1999 jekk il-kundizzjonijiet tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE huma ssodisfati.

(231) Il-Kummissjoni tinnota li s-sussidji li ġejjin ingħataw qabel is-sentenza "Aéroports de Paris" (jiġifieri qabel it-12 ta' Diċembru 2000). Għaldaqstant, hija tikkonkludi li ma għandhiex kompetenza biex teżaminahom taħt ir-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

— is-sussidju tal-Kunsill Ġenerali tal-14 ta' Diċembru 1999 li jammonta għal EUR 3 064 000,

— is-sussidju tal-Kunsill reġjonali tal-24 ta' Ottubru 1997 li jammonta għal EUR 8 032 000,

— is-sussidju tal-Kunsill reġjonali tat-8 ta' Lulju 1994 li jammonta għal EUR 1 372 000,

([43]) Ara l-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat tal-Unjoni Ewropea għal kumpens mogħti għall-forniment ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali, (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4, it-Taqsima 2.1) u Każistika assoċjata, b'mod partikolari s-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-12 ta' Settembru 2000 fil-Kawżi Magħquda C-180/98 sa C-184/98 *Pavlov u Oħrajn* (Ġabra 2000, p. I-6451).

([44]) Is-Sentenzi fil-Kawża C-118/85, *Il-Kummissjoni vs l-Italja* (Ġabra 1987, p. 2599, paragrafu 7); Il-Kawża C-35/96 *Il-Kummissjoni vs L-Italja* (Ġabra 1998, p. I-3851, paragrafu 36); *Pavlov u Oħrajn*, paragrafu 75.

([45]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tad-29 ta' Ottubru 1980 fil-Kawżi Magħquda 209/78 sa 215/78 u 218/78,*Van Landewyck* (Ġabra 1980, p. 3125, paragrafu 88); is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-16 ta' Novembru 1995 fil-Kawża C-244/94, *FFSA u Oħrajn* (Ġabra 1995, p. I-4013, paragrafu 21); u s-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-1 ta' Lulju 2008 fil-Kawża C-49/07, MOTOE (Ġabra 2008, p. 4863, paragrafi 27 u 28).

— is-sussidju tal-Istat tas-26 ta' April 2000 li jammonta għal EUR 290 000,

— is-sussidju tal-Istat tat-23 ta' Ġunju 1999 li jammonta għal EUR 579 000.

(232) Il-Kummissjoni għaldaqstant ser tillimita l-eżami tagħha għas-sussidji li ġejjin:

Tabella 5

Sussidju	Ammont totali ta' investiment (EUR 1000)	Ammont totali mħallas (EUR 1 000)
Il-Kunsill Ġenerali 27.9.02	2 098	209
Il-Kunsill Ġenerali 26.6.03	8 920	3 000
Il-Kunsill Ġenerali 19.5.05	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.04	16 124	889
L-Istat Franċiż 19.12.01	mhux magħruf	5 032
FEŻR 22.8.02	5 280	1 520
Total	**48 002**	**18 250**

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

6.1.1. ATTIVITÀ EKONOMIKA U L-KUNĊETT TA' IMPRIŻA

(234) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni osservat li l-infrastruttura kkonċernata minn din id-deċiżjoni hija operata b'mod kummerċjali mis-CCIMP, li hija l-operatur tal-ajruport u li timponi ħlasijiet fuq l-utenti ta' din l-infrastruttura. Għaldaqstant, f'tal-inqas dak li jirrigwarda l-operat tal-ajruport, is-CCIMP hija impriża fit-tifsira tad-dritt tal-Unjoni dwar il-kompetizzjoni.

(235) Madankollu, irrispettivament mill-istatus legali tal-operatur ta' ajruport, l-attivitajiet tiegħu mhux bilfors ikunu kollha ta' natura ekonomika. Għaldaqstant jeħtieġ li ssir distinzjoni u li wieħed iqis sa liema punt id-diversi attivitajiet huma attivitajiet ekonomiċi jew le ([46]).

(236) Kif sabet il-Qorti tal-Ġustizzja, l-attivitajiet li għalihom l-Istat normalment ikun responsabbli matul l-eżerċizzju tal-awtorità uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika mhumiex ekonomiċi fl-għamla tagħhom u ma jaqgħux taħt il-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat. Attivitajiet bħal dawn jinkludu normalment is-sigurtà, il-kontroll tat-traffiku tal-ajru, il-pulizija, id-dwana. ([47])

([46]) Is-Sentenza fil-Kawża C-364/92, *SAT Fluggesellschaft mbH vs Eurocontrol*, Ġabra 1994, p. I-43.
([47]) Is-Sentenza fil-Kawża C-343/95, *Diego Calì & Figli vs Servizi Ecologici Porto di Genova*, Ġabra 1997, p. I-1547. Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni N309/2002 tad-19 ta' Marzu 2003. Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni N438/02 tas-16 ta' Ottubru 2002, Għajnuna bħala sostenn għall-funzjonijiet tal-awtorità pubblika fis-settur tal-port Belġjan.

(237) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li fin-nuqqas tal-obbligu legali għall-ajruporti li jġarbbu l-ispejjeż ta' finanzjament ta' dawn l-attivitajiet u tal-infrastrutturi relatati magħhom, ir-responsabbiltà tal-Istat għalihom normalment ma titqiesx bħala għajnuna mill-Istat ([48]).

(238) F'dan il-każ, jeħtieġ li ssir distinzjoni bejn l-attivitajiet ikkonċernati kif ġej.

(239) Bħala parti mill-ispejjeż għat-twettiq tal-missjonijiet sovrani, xieraq li l-ispejjeż relatati mal-missjonijiet ta' sigurtà u ta' sikurezza pubblika jiġu rikonoxxuti bħala parti mit-twettiq ta' attivitajiet mhux ekonomiċi.

(240) Jeħtieġ li l-ewwel nett jiġi rikonoxxut dan il-karattru tal-attivitajiet li għandhom l-għan li jiżguraw is-sikurezza pubblika fl-ajruport peress li jipprevjenu l-okkorrenza ta' atti illegali u b'mod partikolari jostakolaw it-terroriżmu. Għaldaqstant, l-ispejjeż marbutin mal-missjonijiet tal-pulizija u mal-preżenza tal-Marins-Pompiers ta' Marsilja jaqgħu taħt tali attività. L-istess jgħodd għall-missjonijiet tad-dwana.

(241) F'dak li jirrigwarda l-attivitajiet relatati mas-sigurtà pubblika fl-ajruport, dawn għandhom l-iskop li jiżguraw il-ħarsien tal-persuni u tal-oġġetti. Dan huwa l-każ meta l-assi inkwistjoni jkunu jagħmlu parti mid-dominju pubbliku bħal f'dan il-każ. Jeħtieġ li taħt din il-missjoni f'dan il-każ, wieħed jinkludi l-attivitajiet li ġejjin:

— l-iskrinjar tal-bagalji tal-istiva;

— il-kontroll tal-aċċessi komuni għaż-żona riżervata;

— l-iskrinjar tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-kabina;

— il-kontroll awtomatiku fil-fruntieri permezz tal-identifikazzjoni bijometrika;

— is-sorveljanza bil-vidjo;

(242) Madankollu, il-finanzjament pubbliku ta' attivitajiet mhux ekonomiċi neċessarjament marbuta mat-twettiq ta' attività ekonomika ma jridx iwassal għal diskriminazzjoni bla bżonn bejn il-linji tal-ajru u l-operaturi tal-ajruporti. Fil-fatt, għalkemm huwa normali li f'sistema ġuridika partikolari, xi kumpaniji tal-ajru jew operaturi ta' ajruporti jġorru ċerti spejjeż fuqhom, filwaqt li oħrajn ma jagħmlux hekk, dawn tal-aħħar ikunu qegħdin igawdu minn vantaġġ, anki jekk dawn l-ispejjeż ikunu marbutin ma' attivitajiet li, bħala tali, huma meqjusa mhux ekonomiċi. Teħtieġ għalhekk analiżi tal-qafas ġuridiku applikabbli għall-operatur tal-ajruport biex jiġi vvalutat jekk, taħt dan il-qafas ġuridiku, l-operaturi tal-ajruport jew il-kumpaniji tal-ajru għandhomx iġarrbu l-ispejjeż li jirriżultaw mit-twettiq ta' ċerti attivitajiet li jistgħu ma jkunux redditizji fihom infushom, iżda li huma inerenti għat-tnedija ta' attivitajiet oħrajn ekonomiċi.

(243) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tosserva li skont id-dritt Franċiż ([49]), l-operaturi tal-ajruporti, fil-prinċipju, ma għandhomx jiffinanzjaw mill-fondi proprji l-infrastrutturi u t-tagħmir meħtieġ għal dawn l-attivitajiet.

(244) Għall-kuntrarju, il-karattru obbligatorju ta' attività minħabba liġi eżistenti mhuwiex biżżejjed, waħdu, biex jikkwalifika missjoni bħala attività mhux ekonomika. F'dan ir-rigward, l-ispejjeż assoċjati mal-aġġornament tal-infrastrutturi ma' rekwiżiti ta' liġi u ta' standards fil-qasam tal-prevenzjoni tan-nirien, fosthom l-ispejjeż marbutin mal-apparat u n-netwerks ta' detezzjoni ta' nirien fil-bini, ma jistgħux jitqiesu li jaqgħu taħt missjoni sovrana peress li dawn huma komuni għall-impriżi kollha. Kull kumpanija trid tara li l-istandards dwar is-sigurtà kontra n-nirien jiġu rrispettati u li terfa' l-ispejjeż assoċjati magħhom. L-istess japplika għal dak li jirrigwarda s-sigurtà operattiva anki jekk din tkun imposta mill-ispeċifikazzjonijiet tal-konċessjoni. Dawn huma spejjeż li kull impriża normalment ikollha ġġorr biex twettaq l-attività tagħha.

(245) Minn dan li ntqal jirriżulta għalhekk li dawk l-attivitajiet deskritti fit-Tabella 6 biss bħala li mhumiex ekonomiċi jistgħu jgawdu minn finanzjament pubbliku li ma jaqax taħt l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat.

([48]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni N309/2002 tad-19 ta' Marzu 2003 dwar is-sikurezza fl-Avjazzjoni —kumpens għall-ispejjeż imġarrba wara l-attakki tal-11 ta' Settembru 2001. Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni N 620/2006 tas-7 ta' Marzu 2007, l-iżvilupp tal-ajruport reġjonali ta' Memmingen — Il-Ġermanja (ĠU C 133, 15.6.2007, p. 8).

([49]) L-Artikolu L6332-2 tal-Kodiċi tat-Trasport jistipula li "L-infurzar tal-liġi fl-ajruporti […] għandu jsir […] mir-rappreżentant tal-Istat fid-dipartiment"; skont l-Opinjoni tal-Kunsill tal-Istat Nru 381.644 tat-2 ta' Settembru 2008, missjoni ta' interess ġenerali, il-missjonijiet sovrani "jibqgħu fir-responsabbiltà esklussiva tal-Istat, li jista' jimponi taxxi, bħat-taxxa msejħa 'taxxa tal-ajruport', sabiex jipprovdi parti mir-riżorsi meħtieġa". Il-finanzjament doppju permezz ta' għajnuna għall-investiment u t-"taxxa tal-ajruport" huwa eskluż.

Tabella 6

Sussidju	Data	Spiża relatata mal-attivitajiet mhux ekonomiċi (EUR)				Spiża relatata ma' attivitajiet ekonomiċi (EUR)
		Sikurezza pubblika		Sigurtà pubblika		
		Pulizija u dwana	Uffiċjali tat-tifi tan-nar	Sorveljanza bil-vidjo, skrinjar tal-bagalji u kontroll	Aċċess għad-dominju pubbliku	Konformità mal-leġiżlazzjoni u/jew sigurtà operattiva
Il-Kunsill Ġenerali	fis-27 ta' Settembru 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Il-Kunsill Ġenerali	fis-26 ta' Ġunju 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Il-Kunsill Ġenerali	fid-19 ta' Mejju-2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	fis-26 ta' Lulju 2004	0	0	0	0	72 095,00
FEŻR	fit-22 ta' Awwissu 2002	0	0	0	0	0
L-Istat Franċiż	fid-19 ta' Diċembru 2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) L-iżviluppi preċedenti kif ukoll it-Tabella 6 jgħinu biex tiġi stabbilita tabella sommarja (Tabella 7) tal-għajnuna għall-investiment li rċieva l-ajruport ta' Marseille Provence u li huma s-suġġett ta' din il-proċedura:

Tabella 7

Sussidju	Ammont totali ta' investiment (EUR 1 000)	Ammont totali mħallas (EUR 1 000)	Ammont tal-attivitajiet mhux ekonomiċi (EUR 1 000)	Ammont tal-bilanċ wara t-tnaqqis tal-attivitajiet mhux ekonomiċi (EUR 1 000)	Rata tas-sussidju mnaqqsa bl-attivitajiet mhux ekonomiċi (%)
Il-Kunsill Ġenerali 27.9.02	2 098	209	0	209	10
Il-Kunsill Ġenerali 26.6.03	8 920	3 000	478	2 522	28
Il-Kunsill Ġenerali 19.5.05	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 26.7.04	16 124	889	0	889	6
L-Istat Franċiż 19.12.01	mhux magħruf	5 032	mhux magħruf	0	mhux magħruf
FEŻR 22.8.02	5 280	1 520	0	1 520	29
Total	**48 002**	**18 250**	**5 913**	**12 337**	**26**

6.1.2. RIŻORSI TAL-ISTAT U IMPUTABBILTÀ

(247) Il-Kunsill Ġenerali ta lis-CCIMP sussidji ffinanzjati minn riżorsi tad-dipartiment ta' Bouches-du-Rhône, li hija kollettività territorjali deċentralizzata. Ir-riżorsi tal-kollettivitajiet territorjali huma riżorsi tal-Istat għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-Artikolu 107 tat-TFUE ([50]).

(248) L-istess japplika għas-sussidji riċevuti mingħand il-komunità urbana Marseille Provence Métropole.

(249) Is-sussidji mid-DGAC ġejjin direttament mill-Istat ċentrali.

(250) L-iżvilupp tal-merkanzija tal-ajru huwa parzjalment finanzjat mir-riżorsi tal-FEŻR, li huma riżorsi tal-Istat la jingħataw taħt il-kontroll tal-Istat Membru kkonċernat ([51]).

(251) Peress li l-awtoritajiet li taw is-sussidji jagħmlu parti mill-amministrazzjoni pubblika u li d-deċiżjonijiet finali rigward l-użu tal-fondi tal-FEŻR jiġu adottati minn Franza, dawn is-sussidji huma imputabbli lill-Istat Franċiż.

(252) B'konklużjoni, il-miżuri li huma s-suġġett ta' din id-deċiżjoni ttieħdu permezz ta' riżorsi tal-Istat u huma imputabbli lill-Istat.

6.1.3. VANTAĠĠ SELETTIV GĦAS-CCIMP

(253) Biex wieħed jivvaluta jekk miżura tal-Istat tikkostitwixxix għajnuna lil xi impriża, għandu jiġi ddeterminat jekk l-impriża inkwistjoni tgawdix minn vantaġġ ekonomiku li jevitalha kosti li normalment ikollhom jitħallsu mir-riżorsi finanzjarji proprji tagħha jew jekk tibbenefikax minn vantaġġ li ma kinitx tgawdi minnu fil-kundizzjonijiet normali tas-suq ([52]).

(254) Skont il-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja, operatur ta' ajruport irid iġorr l-ispejjeż operattivi tal-ajruport, inklużi l-ispejjeż tal-infrastrutturi ([53]).

(255) F'dan ir-rigward, jeħtieġ li jkun innutat madankollu li l-kapital imqiegħed direttament jew indirettament għad-dispożizzjoni ta' impriża mill-Istat f'ċirkostanzi li jikkorrispondu għal kundizzjonijiet normali tas-suq ma jistax jitqies bħala għajnuna mill-Istat ([54]).

(256) Jeħtieġ li jiġi eżaminat għalhekk, jekk il-Kunsill Ġenerali ġabx ruħu bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq fid-deċiżjoni tiegħu li jipparteċipa fil-finanzjament tal-bini tat-terminal mp2.

(257) Franza ssostni li s-CCIMP ġabet ruħha bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq meta għaddiet fil-pjan tan-negozju għat-twettiq tat-terminal mp2 il-flussi tal-investiment netti tas-sussidju riċevut mill-Kunsill Ġenerali. B'din l-imġiba, Franza tivvaluta l-profittabbiltà tat-terminal mp2 għall-operatur tal-ajruport, li ma jġarrabx l-ispejjeż kollha tat-twettiq tiegħu. Madankollu, hija ma tistabbilixxix il-profittabbiltà tal-investiment mill-perspettiva tal-benefiċjarju tal-għajnuna, jiġifieri l-Kunsill Ġenerali.

(258) Għaldaqstant, skont Franza, ma hemm ebda element li juri l-fatt li l-Kunsill Ġenerali, benefiċjarju tas-sussidju, kien qed jistenna xi profittabbiltà mill-investimenti magħmula fuq il-pjattaforma tal-ajruport ta' Marseille Provence.

([50]) Is-Sentenza tal-Qorti Ġenerali tat-12 ta' Mejju 2011 fil-Kawżi Magħquda T-267/08 u T-279/08, ir-Reġjun ta' Nord-Pas-de-Calais, li għadha ma ġietx ippubblikata, paragrafu 108.

([51]) F'dak li jirrigwarda l-kwalifika tar-riżorsi tal-FEŻR bħala għajnuna mill-Istat, ara pereżempju d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Każ N 514/2006 *South Yorkshire digital region broadband project*, il-paragrafu 29 u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Każ N 44/2010, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, paragrafi 69 sa 70.

([52]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-14 ta' Frar 1990, Kawża C-301/87, *Franza vs il-Kummissjoni*, Ġabra 1990, p. I-307, paragrafu 41.

([53]) Is-Sentenza tal-Qorti Ġenerali tal-24 ta' Marzu 2011 fil-Kawżi Magħquda T-443/08 u T-445/08, *Freistaat Sachsen a.o. vs il-Kummissjoni*, Ġabra 2011, p. II-0000, paragrafu 107.

([54]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-16 ta' Mejju 2002, Kawża C-482/99, *Franza vs il-Kummissjoni "Stardust Marine"*, paragrafu 69.

(259) Franza targumenta wkoll ([55]) li meta ta sussidju għall-finanzjament tat-terminal mp2, il-Kunsill Ġenerali aġixxa bil-ħsieb li jitwettaq għan ta' interess ġenerali li jappoġġja l-impjieg lokali, l-iżvilupp reġjonali u t-titjib tal-konnettività tat-territorju.

(260) Madankollu, l-imġiba ta' operatur f'ekonomija tas-suq hija ggwidata minn prospetti ta' profittabbiltà ([56]). Il-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq normalment jgħodd bħala ssodisfat, jekk l-istruttura u l-prospetti tal-impriża huma ideali, biex ikun mistenni dħul normali fil-forma ta' ħlas ta' dividend jew żieda fil-kapital imkejjel skont dak mistenni minn impriża privata paragunabbli fuq perjodu adegwat ta' żmien. F'dan il-kuntest, jeħtieġ li wieħed iħalli barra kull konsiderazzjoni ta' natura soċjali jew ta' politika reġjonali jew settorjali ([57]).

(261) F'dan il-kuntest, ir-riperkussjonijiet eventwali pożittivi fuq l-ekonomija tar-reġjun madwar l-ajruport ma jistgħux jidħlu f'din il-valutazzjoni dwar jekk l-intervent jinkludix elementi ta' għajnuna jew le ([58]).

(262) Franza ma invokat ebda element ieħor li jista' juri li l-Kunsill Ġenerali kellu l-ħsieb li jaġixxi bħal investitur prudenti meta ta s-sussidji inkwistjoni. Minn dan jirriżulta li l-Kunsill Ġenerali, billi ma kellux aspettattivi fondati lejn il-profittabbiltà tal-investimenti previsti, ma ġabx ruħu bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq fid-deċiżjoni tiegħu li jagħti lill-ajruport ta' Marseille Provence sussidju għall-finanzjament ta' terminal ieħor.

(263) Franza ma targumentax li l-kollettivitajiet pubbliċi l-oħrajn li kkompetew permezz tas-sussidji tagħhom għall-finanzjament tal-infrastruttura fl-ajruport ta' Marseille Provence ġabu ruħhom fid-deċiżjoni tagħhom bħala operaturi prudenti f'ekonomija tas-suq. Barra minn hekk ebda element fil-fajl ma juri li dan seta' kien il-każ.

(264) Minn dan jirriżulta li s-sussidji mogħtija mill-Kunsill Ġenerali, Marseille Provence Métropole, l-Istat Franċiż u dawk iffinanzjati mill-FEŻR jagħtu vantaġġ lis-CCIMP li ma kinitx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

(265) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tosserva li s-sussidji għall-investiment jagħtu vantaġġ biss lis-CCIMP meta mqabbla ma' operaturi ta' ajruporti oħrajn u impriżi oħrajn f'setturi oħrajn. Il-miżura għaldaqstant hija selettiva fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

6.1.4. L-EFFETT FUQ IL-KOMPETIZZJONI U L-KUMMERĊ INTRA-KOMUNITARJU

(266) Bħala operatur tal-ajruport ta' Marseille Provence, is-CCIMP hija f'kompetizzjoni mal-pjattaformi ta' ajruporti oħrajn li jaqdu lill-istess żona kummerċjali f'distanza ta' inqas minn 100 km jew 60 minuta. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tosserva b'mod partikolari li fiż-żona msemmija jinsabu l-ajruport ta' Avignon u l-ajruport ta' Nîmes. B'mod aktar partikolari, il-Kummissjoni tosserva li l-ajruport ta' Nîmes qiegħed 98 km 'l bogħod u li Toulon-Hyères tinsab 113-il km mill-ajruport ta' Marseille Provence, u li dawn ukoll joffru titjiriet lejn Brussell-Charleroi, Fez u Londra. Barra minn hekk, l-ajruport ta' Nîmes, bħall-ajruport ta' Marseille Provence, għandu s-servizzi ta' Ryanair. Għaldaqstant għajnuna mogħtija lis-CCIMP tista' taffettwa ħażin lill-kompetizzjoni. Peress li s-suq tas-servizzi tal-avjazzjoni u s-suq tat-trasport bl-ajru huma swieq miftuħa għall-kompetizzjoni fi ħdan l-Unjoni, l-għajnuna tista' għalhekk taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri. Barra minn hekk, hemm kompetizzjoni bejn l-operaturi tal-ajruporti inkarigati mill-operat tagħhom u, għalhekk, l-għoti ta' għajnuna lis-CCIMP jista' jsaħħaħ il-pożizzjoni tagħha fis-suq. Barra minn hekk, l-ajruporti li jinsabu barra l-istess żona kummerċjali huma wkoll f'kompetizzjoni peress li l-kumpaniji tal-ajru, u b'mod speċjali l-kumpaniji b'rati baxxi, jagħżlu d-destinazzjonijiet tagħhom fost diversi ajruporti fl-Ewropa u lil hinn minnha.

6.1.5. KONKLUŻJONI DWAR L-EŻISTENZA TAL-GĦAJNUNA

(267) Għal dawn ir-raġunijiet, is-sussidji għall-investiment li jammontaw għal total ta' EUR 12,337 miljun mogħtija minn diversi awtoritajiet pubbliċi għall-finanzjament tal-investiment fl-ajruport ta' Marseille Provence fosthom is-sussidju ta' EUR 7,197 miljun mogħtija mill-Kunsill Ġenerali għall-bini tat-terminal mp2 huma għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

([55]) Franza targumenta b'mod sussidjarju li s-sussidju mogħti mill-Kunsill Ġenerali għall-finanzjament tat-terminal mp2 huwa għajnuna kompatibbli mal-istipulazzjonijet tat-Trattat.

([56]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza tat-12 ta' Diċembru 2000 fil-Kawża T-296/97, *Alitalia vs il-Kummissjoni*, Ġabra 2000, p. II-3871, paragrafu 84; is-Sentenza C-305/89, ikkwotata qabel, paragrafu 20.

([57]) Ara, f'dan ir-rigward, il-Linji Gwida tal-2005, paragrafu 46.

([58]) Ara s-Sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza tal-21 ta' Jannar 1999, Kawżi Magħquda T-129/95, T-2/96 u T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke* u *Lech Stahlwerke* vs *il-Kummissjoni*, Ġabra 1999, p. II-17, paragrafu 120. Ara wkoll is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-10 ta' Lulju 1986, C-40/85, *Il-Belġju vs il-Kummissjoni*, Ġabra 1986, p. 2321, paragrafu 13.

6.2. *L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA EVENTWALI GĦALL-FUNZJONAMENT MINGĦAND IS-CCIMP*

6.2.1. FLUSSI FINANZJARJI BEJN L-AJRUPORT TA' MARSEILLE PROVENCE U S-CCI

(268) Franza tispeċifika li l-flussi finanzjarji li jammontaw għal total ta' EUR […]* miljun bejn l-2001 u l-2010 mhumiex sussidju għall-benefiċċju tas-CCIMP, iżda kontribuzzjoni mħallsa mill-ajruport lis-servizz ġenerali tas-CCI taħt servizzi fatturati, abbażi tal-ispejjeż imġarrba mis-servizz ġenerali ([59]). Franza targumenta li l-ajruport ta' Marseille Provence qatt ma bbenefika minn għajnuna finanzjarja min-naħa tas-servizz ġenerali tas-CCI. Franza tipproduċi ċertifikat mingħand l-awditur tas-CCIMP li jikkonferma l-affidabilità tal-partiti ta' kontabbiltà msemmija. Ebda element fil-fajl ma juri l-kuntrarju. Abbażi ta' dan jidher li s-servizzi kienu fatturati bi spejjeż attwali.

6.2.2. GĦAJNUNA EVENTWALI MILL-ISKEMA TA' TAXXI TAL-AJRUPORT

(269) Is-sistema ta' taxxa tal-ajruport hija maħsuba, skont il-leġiżlazzjoni Franċiża, biex tiffinanzja l-missjonijiet sovrani bħas-servizzi ta' sigurtà, uffiċjali tat-tifi tan-nar, is-salvataġġ, is-sikurezza (l-iskrinjar tal-bagalji tal-istiva, il-kontroll tal-aċċessi komuni, l-iskrinjar tal-passiġġieri u tal-bagalji tal-kabina) kif ukoll il-kontrolli awtomatiċi fil-fruntieri.

(270) Il-Kummissjoni trid tivverifika li dan il-mekkaniżmu ta' ridistribuzzjoni ma joħloqx kumpens żejjed li jixbah għajnuna, b'mod partikolari minħabba l-fatt li dan il-mekkaniżmu jiddependi min-numru ta' passiġġieri.

(271) Madankollu, is-sistema kif stabbilita mill-Artikolu 1609 tal-Kodiċi Ġenerali tat-Taxxa kif ukoll mid-digriet interministerjali tat-30 ta' Diċembru 2009 dwar il-proċeduri ta' rapportar tal-operaturi tal-ajrudromi sabiex tiġi stabbilita t-tariffa tal-passiġġieri tat-taxxa tal-ajruport kif emendat fl-2012 għandha l-għan li tipprevjeni kwalunkwe kumpens żejjed billi tikkombina flimkien sistema ta' kalkolu bbażata fuq l-ispejjeż iġġenerati u korrezzjonijiet possibbli *a posteriori*.

(272) F'dan ir-rigward, il-kalkolu tat-taxxa tal-ajruport isir kif ġej: l-ajruport jantiċipa l-kostijiet relatati mal-missjonijiet kif definiti mit-testi rilevanti mbagħad jibgħat dikjarazzjoni ta' dawn il-kostijiet kif ukoll id-dejta relatata mat-traffiku ġġenerat lid-direttorat lokali tad-DGAC għall-kontroll u ċ-ċertifikazzjoni fir-rigward tal-leġiżlazzjoni fis-seħħ. L-amministrazzjoni ċentrali tad-DGAC twettaq it-tieni kontroll waqt li tikkunsidra s-snin preċedenti. Il-ħlasijiet imbagħad jiġu stabbiliti b'digriet interministerjali ajruport b'ajruport skont l-ispejjeż imġarrba minn kull wieħed fit-twettiq tal-missjonijiet sovrani fdati lilhom.

(273) Barra minn hekk, il-kalkolu tat-taxxa huwa wkoll ibbażat fuq previżjoni pluriennali tal-ispejjeż u tat-traffiku u fuq mekkaniżmi ta' aġġustament minn sena għal oħra; barra minn hekk kontrolli sussegwenti jippermettu l-korrezzjoni ta' kumpens żejjed eventwali.

(274) Minn dan jirriżulta li, diment li d-dħul mit-taxxa jintuża effettivament biex ikopri l-attivitajiet sovrani u li l-ajruport ta' Marseille Provence jirċievi ammont li ma jaqbiżx l-ispejjeż li jġarrab taħt dawn il-missjonijiet, ma hemmx vantaġġ selettiv favur l-ajruport. It-taxxa tal-ajruport imħallsa lis-CCIMP mhijiex għalhekk għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

6.3. *IL-KOMPATIBILITÀ TAL-GĦAJNUNA GĦALL-INVESTIMENT MAS-SUQ KOMUNI*

(275) Il-Kummissjoni vvalutat jekk l-għajnuna tistax titqies kompatibbli mas-suq intern. L-Artikolu 107(3) tat-TFUE jipprovdi xi eċċezzjonijiet għall-projbizzjoni ġenerali tal-għajnuna msemmija fil-paragrafu 1 tal-istess Artikolu. F'dan ir-rigward, il-Linji Gwida tal-2005 jipprovdu qafas għall-valutazzjoni ta' jekk l-għajnuna mogħtija lill-ajruporti tistax tiġi ddikjarata bħala kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat.

(276) Skont il-punt 61 tal-Linji Gwida tal-2005 ([60]), l-għajnuna għall-finanzjament tal-infrastrutturi tal-ajruport tista' tkun iddikjarata kompatibbli, b'mod partikolari taħt l-Artikoli 107(3)(a),(b) jew (c), u 93(2), jekk:

(i) il-bini u l-operat tal-infrastruttura jservu għan ta' interess ġenerali iddefinit b'mod ċar (żvilupp reġjonali, aċċessibbiltà …);

([59]) Is-servizzi mogħtija mis-servizzi ġenerali lis-servizzi tal-ajruport kienu jikkonsistu skont Franza minn kompiti amministrattivi u organizzattivi, ta' ġestjoni ta' riżorsi umani u ta' konsulenza legali.

([60]) Għad-dettalji tal-evalwazzjoni *ratione temporis* tal-Linji Gwida tal-2005, il-Kummissjoni tirreferi għall-paragrafi 218 sa 222 tad-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha.

(ii) l-infrastruttura hija meħtieġa u proporzjonata għall-għan stabbilit;

(iii) l-infrastruttura toffri prospetti sodisfaċenti ta' użu fuq żmien medju, b'mod partikolari fir-rigward tal-użu tal-infrastrutturi eżistenti;

(iv) l-aċċess għall-infrastruttura huwa miftuħ għal kwalunkwe utent b'mod ugwali u nondiskriminatorju;

(v) l-iżvilupp tal-kummerċ mhux affettwat b'tali mod li jmur kontra l-interess komuni.

Minbarra li jridu jiġu rrispettati dawn il-kriterji, trid tiġi stabbilita l-ħtieġa tal-għajnuna ([61]). L-ammont tal-għajnuna jrid ikun limitat għal dak li huwa meħtieġa biex jinkiseb l-għan stabbilit.

6.3.1. IL-KOMPATIBILITÀ TAL-GĦAJNUNA GĦALL-INVESTIMENT GĦALL-FINANZJAMENT TAT-TERMINAL MP2.

(i) Il-bini u l-operat tal-infrastruttura jservu għan ta' interess ġenerali iddefinit b'mod ċar (żvilupp reġjonali, aċċessibbiltà …)

(277) Skont l-ispeċifikazzjonijiet li japplikaw għall-konċessjoni tal-ajrudrom ta' Marseille Provence, il-bini tal-infrastruttura huwa responsabbiltà tal-konċessjonarju. Peress li l-operatur tal-ajruport iddeċieda u ġarr l-ispejjeż tal-investiment, kien hemm għajnuna għall-investiment favur dan l-operatur.

(278) Skont Franza, l-ajruport ta' Marseille Provence kien ser ikollu jħabbat wiċċu ma' problemi ta' konġestjoni fi ftit jew wisq qasir żmien. Il-pjan tan-negozju li sar f'Novembru 2004 jistabbilixxi li s-saturazzjoni tal-ajruport ta' Marseille Provence kienet antiċipata għall-2007 għall-post ta' reġistrazzjoni u għall-2016 għaż-żoni tal-imbark, fin-nuqqas ta' xogħlijiet ġodda. L-ewwel għan kien għalhekk li tiġi indirizzata s-saturazzjoni tat-terminal fi żmien qasir fid-dawl taż-żieda mistennija fit-traffiku tal-ajru.

(279) It-tieni għan kien il-promozzjoni tal-iżvilupp ekonomiku tar-reġjun permezz ta' użu aħjar tal-ajruport u żieda fit-traffiku tal-ajru. Għal dan il-għan, l-iżvilupp ta' servizz kumplimentari għal dak offrut fl-ajruport ta' Marseille Provence, skont l-istrateġija tal-ajruport li wasslet biex jiġi identifikat l- istabbiliment tal-kumpaniji tal-ajru b'rati baxxi, kien meqjus bħala assi ta' żvilupp tal-attività tal-ajruport. Minn naħa, il-bini tat-terminal mp2 kien essenzjali biex jiġu offruti servizzi differenzjati lill-kumpaniji b'rati baxxi li kienu għadhom mhumiex offruti f'dan ir-reġjun; dan it-terminal kien speċifikament imfassal biex ikun kemm jista' jkun adattat għal din il-funzjoni l-ġdida tal-ajruport. It-terminal mp2 fil-fatt jissodisfa ħtieġa differenti tal-klijenti li huma lesti li jaċċettaw livell ta' servizz sempliċi biex igawdu minn prezzijiet aktar baxxi. Il-kumpaniji li xtaqu joffru dawn is-servizzi sempliċi ma setgħux jistabbilixxu ruħhom fit-terminal mp1, fejn it-tariffi tal-imposti tal-ajruport huma ferm ogħla għall-użu tiegħu, minħabba l-kwalità ogħla tal-infrastrutturi tiegħu u l-livell ogħla tal-ispejjeż tiegħu. Dan il-livell ta' tariffi bilfors ried ikun rifless fil-prezzijiet tal-biljetti tal-ajruplan. It-talba għal dan it-tip ta' servizzi sempliċi fil-fatt hija sensittiva għal kull żieda fil-prezzijiet. Min-naħa l-oħra, il-kundizzjonijiet tal-operat tat-terminal mp1 ma kinux adattati għall-ħtieġa ta' imbark u żbark rapidu tal-passiġġieri.

(280) Franza argumentat li t-twettiq tal-proġett kellu jinfluwenza b'mod sostanzjali l-iżvilupp ekonomiku u soċjali tar-reġjun, u b'mod aktar partikolari jagħti nifs ġdid lill-impjiegi, filwaqt li t-telf tat-traffiku fit-terminal mp1 kien joħloq telf ta' impjiegi.

(281) Għaldaqstant, il-bini tat-terminal mp2 huwa konformi mal-pjan ta' azzjoni tal-2007 biex jissaħħu l-kapaċitajiet, l-effiċjenza u s-sigurtà tal-ajruporti fl-Ewropa ([62]), li jinnota li "minħabba l-evoluzzjoni mistennija tat-traffiku, l-Ewropa sejra tħabbat wiċċha ma' qabża dejjem tikber bejn il-kapaċità u d-domanda" f'dak li jirrigwarda l-ajruport u jikkonkludi li "l-kriżi tal-kapaċità fl-ajruporti hija theddida għas-sikurezza, l-effiċjenza u l-kompetittività ta' kull min huwa involut fil-katina tal-provvista tat-trasport bl-ajru" ([63]). Skont dan il-pjan ta' azzjoni, mhux biss jeħtieġ li l-użu tal-infrastrutturi eżistenti jkun aktar effiċjenti, iżda wkoll li "jiġi appoġġjat il-ħolqien ta' infrastrutturi ġodda"; il-Kummissjoni tosserva l-importanza tal-ajruporti reġjonali għall-ġestjoni tal-kriżi tal-kapaċitajiet.

([61]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-18 ta' Frar fil-Kawża ta' għajnuna mill-Istat NN 26/2009 — Il-Greċja — L-estensjoni tal-ajruport ta' Ioannina, paragrafi 69 u 70.
([62]) COM(2006) 819 final.
([63]) Pjan ta' Azzjoni, Nru 7 u kaxxa paġna 3.

(282) Fid-dawl ta' dak li ntqal, jeħtieġ li jkun innotat li l-bini u l-operat tat-terminal mp2 jissodisfaw għanijiet ta' interess ġenerali definiti b'mod ċar b'mod li dan il-kriterju ta' kompatibilità huwa ssodisfat f'dan il-każ.

(ii) L-infrastruttura hija meħtieġa u proporzjonata għall-objettiv li ġie stabbilit

(283) Minħabba l-previżjonijiet tat-traffiku, l-operatur tal-ajruport fassal żewġ xenarji ta' żvilupp tal-pjattaforma biex jiffaċċja l-problemi ta' saturazzjoni tal-post ta' reġistrazzjoni u taż-żona tal-imbark identifikati. Il-pjanijiet tan-negozju prodotti f'Novembru 2004, u aġġornati f'Settembru 2005 u f'Mejju 2006 juru li x-xenarju bil-bini ta' terminal ġdid b'rati baxxi kien jippreżenta prospetti aqwa ta' profittabbiltà. Barra minn hekk, il-pjan tan-negozju ta' Settembru 2005 aġġornat f'Mejju 2006, u minħabba l-għajnuna mogħtija mill-Kunsill Ġenerali, iwassal għall-konklużjoni li l-proġett ta' ħolqien tat-terminal mp2 jippreżenta profittabbiltà akbar mill-proġett alternattiv ta' żvilupp tal-pjattaforma minħabba l-ipoteżijiet tat-traffiku ([64]). Il-bini tat-terminal mp2 kien għalhekk l-aħjar għażla għat-twettiq tal-għan li jissolvew il-problemi marbutin mas-saturazzjoni tal-ajruport waqt li jikber it-traffiku fuq il-pjattaforma Marseille Provence.

(284) Barra minn hekk, il-bini tat-terminal mp2 sar abbażi tal-ikkundizzjonar mill-ġdid ta' dak li qabel kien l-istazzjon tal-merkanzija, u li ma kienx qed jintuża, u b'hekk jippermetti l-aħjar użu tal-infrastruttura eżistenti.

(285) Fl-aħħar nett, it-terminal mp2 kien speċifikament maħsub biex joffri lill-kumpaniji b'rati baxxi livell ta' servizzi kompatibbli mal-mudell kummerċjali tagħhom, filwaqt li t-terminal mp1 ma kienx jidher adattat biex jilqa' dan it-tip ta' traffiku, b'mod partikolari minħabba n-nuqqas ta' parkeġġ f'kuntatt u ħin ta' armar tal-passarelli inkompatibbli mal-iskadenzi ta' rotazzjoni ta' inqas minn 30 minuta li huma element tal-mudell ekonomiku tal-kumpaniji bi prezzijiet baxxi. Għall-kuntrarju, it-terminal mp2 ġie maħsub b'mod li jippermetti li l-passiġġieri jimxu mis-sala tal-imbark saż-żona tal-parkeġġ tal-ajruplani. Id-disinn tal-faċilitajiet tat-terminal mp2 jagħmel għalhekk lil dan il-proġett speċifikament adattat għall-akkomodazzjoni tat-traffiku tal-kumpaniji b'rati baxxi, identifikat bħala l-element essenzjali tal-istrateġija ta' żieda tat-traffiku fuq il-pjattaforma ta' Marseille Provence, u ta' żvilupp tal-attivitajiet ekonomiċi u ta' impjiegi reġjonali li huma marbuta magħhom b'mod dirett u indirett.

(286) L-għażla l-oħra biex tiġi evitata s-saturazzjoni tal-ajruport kienet tkun it-tkabbir tat-terminal mp1 eżistenti. Minħabba n-natura tal-proġett, l-ispejjeż tiegħu ġew limitati kemm jista' jkun. Il-bini tat-terminal mp2 intgħażel bħala l-opzjoni l-iktar vantaġġjuża u li tista' tiġġenera l-akbar żieda fit-traffiku.

(287) Għal dawn ir-raġunijiet, jista' jiġi stabbilit, finalment, li l-infrastruttura inkwistjoni hija meħtieġa u proporzjonata biex jintlaħqu l-għanijiet segwiti.

(iii) L-infrastruttura għandhiex prospetti sodisfaċenti fit-terminu medju għall-użu, b'mod partikolari fir-rigward tal-użu tal-infrastruttura eżistenti.

(288) Il-pjan tan-negozju ta' Novembru 2004 jistma l-kapaċità tas-swali tal-imbark u ta' reġistrazzjoni tat-terminal b'rati baxxi għal 3,8 miljun passiġġier u jistabbilixxi projezzjonijiet ta' traffiku low cost għall-perjodu mill-2005 sal-2021. Dawn il-projezzjonijiet jiżvelaw li sa 50 % tal-kapaċitajiet tat-terminal mp2 għandhom jintużaw mill-2012 u sa 89 % sal-2021. L-estimi tat-traffiku li fuqhom huwa bbażat dan il-pjan tan-negozju ġew ikkorroborati mit-traffiku realizzat fit-terminal mp2 bejn l-2006 u l-2010.

Tabella 8

Snin	Traffiku mbassar (passiġġieri)	Traffiku realizzat	Rata ta' użu tal-kapaċitajiet — previżjoni (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

([64]) Ix-xenarju mingħajr il-bini tat-terminal il-ġdid jippreżenta total tal-fluss tal-flus kumulattiv fuq il-perjodu ta' EUR […]*, filwaqt li x-xenarju bil-bini tat-terminal mp2 jippreżenta total tal-fluss tal-flus kumulattiv fuq il-perjodu ta' EUR […]*. Id-differenza bejn iż-żewġ xenarji jipproduċi RRI ta' […]* %.

Snin	Traffiku mbassar (passiġġieri)	Traffiku realizzat	Rata ta' użu tal-kapaċitajiet — previżjoni (**) (%)
2008	1 200 000	1 059 663	31,58
2009	1 450 000	1 670 240	38,16
2010	1 650 000	1 730 000	43,42
2011	1 850 000	1 372 164	48,68
2012	2 050 000	1 811 616	53,94

(*) * It-traffiku limitat għas-sena 2006 huwa dovut għad-dewmien fil-ftuħ (Ottubru 2006) tat-terminal mp2.
(**) ** kapaċità totali: 3,8 miljun passiġġier

(289) Barra minn hekk, billi t-terminal mp1 u t-terminal mp2 joffru servizzi differenti, l-evalwazzjoni tal-prospetti ta' użu tat-terminal mp2 ma tridx tkun ibbażata fuq l-evoluzzjonijiet tat-traffiku innotati fit-terminal ewlieni. Fi kwalunkwe każ, it-traffiku realizzat fis-snin 2006 sa 2010 juri li r-rata ta' użu tal-kapaċitajiet tat-terminal mp1 baqgħet stabbli mill-ftuħ tat-tieni terminal.

Tabella 9

Snin	Traffiku realizzat	Rata ta' użu tal-kapaċitajiet — realizzata (*) (%)
2006	6 008 466	69,86
2007	6 028 292	70,09
2008	5 907 174	68,68
2009	5 619 879	65,34
2010	5 799 435	67,43
2011	5 990 703	69,65
2012	6 483 863	75,39

(*) * kapaċità totali: 8,6 miljun passiġġier

(290) Għaldaqstant l-infrastruttura l-ġdida toffri prospetti tajbin ta' użu fuq terminu medju, b'mod partikolari firrigward tal-użu tal-infrastrutturi eżistenti.

(iv) L-utenti potenzjali kollha tal-infrastruttura għandhom aċċess għaliha b'mod ugwali u mhux diskriminatorju

(291) Mill-informazzjoni prodotta minn Franza, u b'mod partikolari mir-regolament tal-użu tat-terminal mp2 li l-Kummissjoni diġà ppubblikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha, l-infrastruttura l-ġdida hija disponibbli għall-utenti kollha potenzjali (impriżi tat-trasport bl-ajru) b'mod ugwali u mhux diskriminatorju.

(v) L-iżvilupp tal-kummerċ mhuwiex affettwat b'tali mod li jmur kontra l-interess Komunitarju

(292) L-intensità tal-għajnuna ma taqbiżx il-50 % tal-ispejjeż eliġibbli. Għalkemm l-ajruport ta' Marseille Provence huwa l-uniku ajruport ta' kategorija B fiż-żona ta' kummerċ, it-traffiku relatat mat-terminal mp2 jikkorrispondi għal rotot minn punt għal punt li wkoll jistgħu jiżviluppaw fl-ajruporti ż-żgħar reġjonali. L-ajruport ta' Avignon jinsab madwar 75 km u 45 minuta 'l bogħod u l-ajruport ta' Nîmes Garons jinsab madwar 100 km u 60 minuta 'l bogħod. L-ajruport ta' Toulon jinsab 113-il km 'l bogħod minn Marseille Provence, u għalhekk potenzjalment fl-istess żona ta' lhuq.

(293) Madankollu, ma jirriżultax mill-informazzjoni disponibbli li l-ftuħ tat-terminal mp2 seta' waqqaf l-iżvilupp ta' dawn l-ajruporti, lanqas li affettwa l-evoluzzjoni tal-kummerċ b'mod kuntrarju għall-interess komuni.

(vi) Il-ħtieġa tal-għajnuna

(294) Skont il-previżjonijiet tal-pjanijiet tan-negozju, il-bini tat-terminal ma kienx ikun profittabbli mingħajr l-għajnuna. Għaldaqstant l-għajnuna kienet meħtieġa meta ttieħdet id-deċiżjoni ta' investiment, peress li investitur privat ma kienx jibni t-terminal mingħajr appoġġ mill-Istat. Barra minn hekk, minħabba l-intensità limitata ta' din l-għajnuna, il-Kummissjoni tqis li din mhijiex sproporzjonata.

6.3.2. IL-KOMPATIBILITÀ TAS-SUSSIDJU TAL-FEŻR GĦALL-IŻVILUPP TAL-MERKANZIJA BL-AJRU.

(i) Il-bini u l-operat tal-infrastruttura jservu għan ta' interess ġenerali iddefinit b'mod ċar ([65])

(295) Is-sussidju mogħti jissodisfa l-għan ta' żvilupp tal-attività ta' trasport ta' merkanzija fl-ajruport ta' Marseille Provence, u li b'hekk jiffavorixxi l-attivitajiet ekonomiċi li joħolqu x-xogħol f'żona li tirreġistra rata ta' qgħad konsiderevolment ogħla mill-medja nazzjonali.

(296) L-għajnuna mogħtija mill-FEŻR tagħmel parti mid-dokument ta' programmar "Objettiv 2" tal-fondi strutturali għall-perjodu 2000-2006, li jirrigwarda r-reġjuni li għandhom problemi strutturali, u li jeħtieġu l-appoġġ għall-konverżjoni ekonomika u soċjali tagħhom ([66]).

(297) Għaldaqstant is-sussidju mogħti mill-FEŻR għall-iżvilupp tal-attività ta' merkanzija fl-ajruport ta' Marseille Provence jissodisfa għan ta' interess ġenerali definit b'mod ċar.

(ii) L-infrastruttura hija meħtieġa u proporzjonata għall-objettiv li ġie stabbilit

(298) Jirriżulta mill-informazzjoni disponibbli li t-tunnellaġġ ta' merkanzija trasportata naqas ħafna fl-ajruport ta' Marseille Provence fl-1997 u mbagħad fl-2008. L-appoġġ għaż-żamma tal-attività ta' merkanzija ġie maħsub bl-għan li jsir l-aħjar użu mill-infrastrutturi eżistenti, b'mod partikolari r-runway u l-art madwar ir-runway li kellha firxiet pjuttost kbar disponibbli l-aktar matul il-lejl.

(299) L-iżviluppi li saru kienu jirrigwardaw l-iżgurar tal-flussi tat-traffiku, ir-restawr tal-istazzjonijiet tal-merkanzija li tħallew vojta, il-ħolqien ta' żoni ta' parkeġġ għall-ajruplani qrib l-istazzjon tal-merkanzija biex jonqos il-ħin tal-ipproċessar u t-tkabbir tal-plottijiet biex tiżdied l-attrazzjoni taż-żona.

(300) L-ajruport ta' Marseille Provence għamel ix-xogħlijiet deskritti għal ammont totali ta' EUR 5 280 000. Għalhekk is-sussidju li rċieva, li jammonta għal EUR 1 520 000, kien jirrappreżenta biss 28,79 % tal-pakkett finanzjarju totali tal-proġett. Barra minn hekk, il-ftehim tat-22 ta' Awwissu 2002 bejn l-ajruport ta' Marseille Provence u l-Prefettura tar-reġjun ta' PACA jistipula fl-Artikolu 5 tiegħu li l-ħlas tal-għajnuna Komunitarja kien iseħħ biss fuq provi tal-progress tax-xogħlijiet u sakemm il-kofinanzjament approvat taħt il-pjan ta' finanzjament ikun rispettat b'mod effettiv.

([65]) Il-Kummissjoni tapplika l-istess kriterju ta' kompatibilità għat-trasport tal-merkanzija, ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-23 ta' Lulju 2014 fil-Kawża SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Il-Ġermanja — Finanzjament tal-miżuri ta' infrastruttura fl-ajruport ta' Leipzig/Halle (ĠU C 284, 28.9.2011, p. 6), premessa 128.

([66]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 1260/1999 tal-21 ta' Ġunju 1999 li jippreskrivi d-disposizzjonijiet ġenerali dwar il-Fondi Strutturali (traduzzjoni mhux uffiċjali) (ĠU L 161, 26.6.1999 p. 1), Artikolu 1.

(301) Jeħtieġ għalhekk li jkun konkluż li l-infrastruttura realizzata hija meħtieġa u proporzjonata għall-għan ta' interess ġenerali mfittex.

(iii) L-infrastruttura għandha prospetti sodisfaċenti fit-terminu medju għall-użu, b'mod partikolari fir-rigward tal-użu tal-infrastruttura eżistenti.

(302) Għalkemm l-ajruport ta' Marseille Provence irreġistra tnaqqis fit-traffiku tal-merkanzija tiegħu wara d-diżimpenn tal-Aéropostale (l-ewwel klijent tal-merkanzija) u n-nuqqas ta' spazju fl-istiva fuq ix-shuttle ta' Marseille-Orly, l-iżvilupp ta' pjattaforma tal-merkanzija lejn il-Magreb ġie maħsub biex jippermetti ż-żamma tal-impjiegi lokali direttament marbuta ma' din l-attività filwaqt li jsir l-aħjar użu mill-infrastruttura disponibbli.

(303) Ir-riżultati tat-traffiku juru li t-tunnellaġġ trasportat żdied b'aktar minn 20 % bejn l-2005 u l-2010.

(304) Għaldaqstant l-infrastruttura l-ġdida toffri prospetti tajbin ta' użu fuq terminu medju, b'mod partikolari fir-rigward tal-użu tal-infrastrutturi eżistenti li ser ikunu mtejba permezz tax-xogħlijiet ippjanati.

(iv) L-utenti potenzjali kollha tal-infrastruttura għandhom aċċess għaliha b'mod ugwali u mhux diskriminatorju

(305) Skont l-informazzjoni disponibbli, ma hemm l-ebda regola operattiva li tillimita l-aċċess għall-infrastrutturi tal-merkanzija. Iż-żona tal-merkanzija tilqa' lill-operaturi tal-merkanzija b'kunsinna mgħaġġla, l-operaturi tal-groundhandling, kumpaniji tal-merkanzija u trasportaturi bit-trakkijiet.

(306) Minn dan jirriżulta li l-aċċess għall-infrastruttura tal-merkanzija huwa miftuħ għall-utenti kollha b'mod ugwali u nondiskriminatorju.

(v) L-iżvilupp tal-kummerċ mhuwiex affettwat b'tali mod li jmur kontra l-interess Komunitarju

(307) L-għajnuna mogħtija fil-kuntest tal-proġett ta' żvilupp tal-attività tal-merkanzija hija limitata għal 28 % tal-ammont totali tax-xogħlijiet. Barra minn hekk, dan il-proġett ikkontribwixxa għall-iżvilupp tas-sistema ta' trasport Ewropea u għall-iżvilupp ekonomiku.

(308) Għaldaqstant, jista' jiġi konkluż li l-iżvilupp tal-kummerċ mhuwiex affettwat b'tali mod li jmur kontra l-interess Komunitarju.

(vi) Il-ħtieġa tal-għajnuna

(309) L-investiment ġie deċiż f'ċirkustanzi kkaratterizzati mill-ftuħ tal-linja tat-TGV Pariġi-Marsilja fl-2000 u t-tnaqqis tat-traffiku bl-ajru wara l-11 ta' Settembru 2001. Barra minn hekk il-kapaċitajiet finanzjarji tal-ajruport ta' Marseille Provence marru lura b'mod regolari u b'mod sinfikanti mill-2000 sal-2003. Is-CCIMP kellha għalhekk tirreaġixxi għal dan in-nuqqas ta' traffiku ta' passiġġieri u merkanzija. Kienu previsti xogħlijiet għalja għall-perjodu bejn l-2005 u l-2006 għar-riabilitazzjoni taż-żewġ runways. F'dawn il-kundizzjonijiet, anki jekk ma kinitx eskluża l-profittabbiltà tal-proġett, ir-ritorn fuq l-investiment kien ikun aktar inċert, b'mod partikolari fuq perjodu raġonevoli. Għaldaqstant huwa probabbli li mingħajr is-sussidju tal-FEŻR, l-ajruport, imħasseb dwar it-tnaqqis fit-traffiku tal-passiġġieri, kien ikollu jipposponi, jew saħansitra jħassar, l-investimenti tiegħu fl-attività tal-merkanzija.

(310) Minħabba l-kundizzjonijiet tas-suq li kienu jipprevalu meta ngħatat l-għajnuna, li kienu kkaratterizzati minn volumi varjabbli ta' merkanzija fl-ajruport, livell ta' riskju għoli u prospetti ta' profittabbiltà inċerti f'suq li kien għadu kemm jiġi liberalizzat, investitur privat, bi probabbiltà kbira, ma kienx jinvesti fl-iżvilupp tat-trasport tal-merkanzija fl-ajruport ta' Marsilja. Għaldaqstant l-għajnuna kienet neċessarja biex jintlaħaq l-għan segwit. Barra minn hekk, billi l-intensità tal-għajnuna kienet limitata, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-għajnuna ma kinitx sproporzjonata meta mqabbla mat-twettiq ta' dan l-għan.

6.3.3. IL-KOMPATIBILITÀ TAS-SUSSIDJI TAL-KUNSILL ĠENERALI TAS-27 TA' SETTEMBRU 2002 U TAS-26 TA' ĠUNJU 2003 U TAS-SUSSIDJU TAL-KOMUNITÀ URBANA TA' MARSEILLE MÉTROPOLE PROVENCE TAS-26 TA' LULJU 2004 GĦALL-ESTENSJONI, IR-RISTRUTTURAR U L-IŻVILUPP TAL-AJRUPORT.

(i) Il-bini u l-operat tal-infrastruttura jservu għan ta' interess ġenerali iddefinit b'mod ċar (żvilupp reġjonali, aċċessibbiltà …)

(311) Is-sussidji tal-2002 u tal-2003 kienu jirrigwardaw xogħlijiet ta' tiġdid tar-runway prinċipali, tal-fili taċ-ċangatura fiż-żoni tal-parkeġġ tal-ajruplani, il-bini ta' toroq ta' aċċess u l-ħolqien ta' passaġġi ta' ħruġ rapidu li kellhom jgħinu biex jiżdied in-numru ta' movimenti fis-siegħa, u b'hekk isir l-aħjar użu mill-infrastruttura eżistenti. Jirriżulta mill-informazzjoni pprovduta minn Franza li bejn l-1980 u l-2000 ma kien sar ebda xogħol fuq iż-żewġ runways tal-ajruport, għalkemm in-numru ta' movimenti kummerċjali kien tela' minn 46 603 għal 100 047. L-għan ta' din il-miżura kien għalhekk li tiġi indirizzata s-saturazzjoni imminenti taż-żoni tal-avjazzjoni tal-ajruport.

(312) Is-sussidju tal-2004 għen biex jiffinanzja l-estensjoni tal-kapaċità tas-Sala 1, it-titjib tar-runway 1 u l-bini mill-ġdid tar-runway 2. Dawn ix-xogħlijiet kienu meqjusa meħtieġa biex l-ajruport ta' Marseille Provence jindirizza ż-żieda kbira fit-traffiku Ewropew, fid-dawl tal-previżjonijiet dwar l-iżviluppi fin-numru ta' passiġġieri ([67]).

(313) Il-bini ta' stazzjon ferrovjarju aċċessibbli għat-TGV kien immirat biex itejjeb il-koordinazzjoni bejn id-diversi mezzi ta' traffiku.

(314) Bħalma ġie nnutat rigward il-bini tat-terminal mp2, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-estensjoni, ir-ristrutturar u l-iżvilupp tal-ajruport jissodisfaw għanijiet ta' interess ġenerali mmirati biex jiżguraw il-kontinwità tat-traffiku tal-ajru u l-iżvilupp futur tiegħu.

(ii) L-infrastruttura hija meħtieġa u proporzjonata għall-objettiv li ġie stabbilit

(315) Ix-xogħlijiet li saru kienu meħtieġa biex tiżdied u tinżamm il-kapaċità mill-aspett tar-"runways" tal-ajruport u biex jinstab rimedju għall-passaġġi ta' konġestjoni eżistenti kif ukoll biex tittejjeb il-konnessjoni man-netwerk ta' ferroviji b'veloċità qawwija.

(316) Barra minn hekk, is-sussidju tal-Kunsill Ġenerali jirrappreżenta 9,5 % tal-ammont ta' xogħlijiet imwettqa u 7 % tal-programm ta' tagħmir inizjali. Is-sussidju tal-Komunità Urbana ta' Marseille Métropole Provence jirrappreżenta 6,2 % tal-ammont ta' xogħlijiet imwettqa u 5,6 % tal-ammont tal-programm provviżorju tax-xogħlijiet.

(317) Jeħtieġ għalhekk li jkun konkluż li l-infrastruttura realizzata hija meħtieġa u proporzjonata għall-għan ta' interess ġenerali mfittex.

(iii) L-infrastruttura għandha prospetti sodisfaċenti fit-terminu medju għall-użu, b'mod partikolari fir-rigward tal-użu tal-infrastruttura eżistenti.

(318) L-iżviluppi ffinanzjati kienu meqjusa meħtieġa għall-akkomodazzjoni ta' traffiku supplementari. Madankollu, jirriżulta mid-dejta disponibbli li n-numru ta' passiġġieri trasportati fl-ajruport ta' Marseille Provence żdied b'aktar minn 25 % bejn l-2006 u l-2012. Barra minn hekk, il-kapaċità tar-runways illum hija ta' 140 000 moviment fis-sena. Skont il-projezzjonijiet ippreżentati fir-rapport tal-Pjan ta' Espożizzjoni għall-Istorbju anness għad-digriet prefettorali tal-4 ta' Awwissu 2006, l-objettiv tat-traffiku tal-ajruport għall-2015 intlaħaq b'113 909 movimenti u l-objettiv tal-2020 b'122 449 moviment. B'hekk ix-xogħlijiet tar-runways u tal-passaġġi ta' aċċess u ta' ħruġ jgħinu biex jiġu indirizzati l-projezzjonijiet tat-traffiku sal-2020 u l-infrastruttura għandha prospetti ta' użu sodisfaċenti.

(iv) L-utenti potenzjali kollha tal-infrastruttura għandhom aċċess għaliha b'mod ugwali u mhux diskriminatorju

(319) Jirriżulta mill-informazzjoni disponibbli li l-infrastrutturi huma miftuħa għall-utenti potenzjali kollha b'mod ugwali u mhux diskriminatorju.

([67]) Il-ftehim ta' sħubija konkluż fl-14 ta' Mejju 2004 bejn l-ajruport ta' Marseille Provence u l-Komunità Urbana ta' Marseille Métropole Provence juri projezzjonijiet ta' żieda ta' 5 % fis-sena fit-traffiku nazzjonali u ta' kważi 10 % fis-sena fit-traffiku internazzjonali bejn l-2003 u l-2006.

(v) L-iżvilupp tal-kummerċ mhuwiex affettwat b'tali mod li jmur kontra l-interess Komunitarju

(320) Kif indikat fil-premessi 293 u 308, l-iżvilupp tat-traffiku fl-ajruport ta' Marseille Provence ma affettwax l-attività tal-ajruporti li jinsabu fl-istess żona ta' kopertura u l-iżvilupp tal-kummerċ ma ġiex affettwat b'mod li jmur kontra l-interess Komunitarju.

(vi) Il-ħtieġa tal-għajnuna

(321) L-investiment ġie deċiż f'ċirkustanzi kkaratterizzati mill-ftuħ tal-linja tat-TGV Pariġi-Marsilja fl-2000 u t-tnaqqis tat-traffiku bl-ajru wara l-11 ta' Settembru 2001. Barra minn hekk il-kapaċitajiet finanzjarji tal-ajruport ta' Marseille Provence marru lura b'mod regolari u b'mod sinfikanti mill-2000 sal-2003. Is-CCIMP kellha għalhekk tirreaġixxi għal dan in-nuqqas ta' traffiku ta' passiġġieri u merkanzija. L-intensità ta' din l-għajnuna kienet limitata għal 13 % ([68]). Peress li l-investimenti fiż-żoni tal-avjazzjoni ma setgħux ikunu evitati, fin-nuqqas ta' sussidju, il-programm kien ikollu jitnaqqas b'aktar minn EUR 3 miljun li aktarx ittieħdu fuq ir-rinnovamenti interni tas-Sala 1, li servew biex jilqgħu lill-operaturi turistiċi, jipproponu uffiċċini għall-bejgħ tal-biljetti lill-kumpaniji jew biex jinfetħu xi ħwienet. Fil-fatt dawn l-investimenti huwa dawk li ppermettew l-akkomodazzjoni ta' kumpaniji barranin, ta' operaturi turistiċi u l-iżvilupp tal-imposti kummerċjali.

(322) Minħabba l-kundizzjonijiet tas-suq li kienu jipprevalu meta ngħatat l-għajnuna, li kienu kkaratterizzati minn nuqqas ta' esperjenza u inizjattiva tal-operaturi privati, ftit li xejn imħajra jinvestu f'infrastrutturi tal-ajruport, livell ta' riskju għoli u prospetti ta' profittabbiltà inċerti f'suq li kien għadu kemm jiġi liberalizzat, investitur privat, bi probabbiltà kbira, ma kienx jinvesti fil-bini mill-ġdid ta' infrastruttura tal-ajruport u f'konnessjoni tat-TGV mal-ajruport ta' Marseille. Għaldaqstant l-għajnuna kienet neċessarja biex jintlaħaq l-għan segwit. Barra minn hekk, billi l-intensità tal-għajnuna kienet limitata, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-għajnuna ma kinitx sproporzjonata meta mqabbla mat-twettiq ta' dan l-għan.

7. **EVALWAZZJONI TAL-MIŻURI FAVUR IL-KUMPANIJI TAL-AJRU LI JUŻAW L-AJRUPORT — L-EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA**

7.1. *GĦAJNUNA EVENTWALI MOGĦTIJA PERMEZZ TAL-IMPOSTA FUQ IL-PASSIĠĠIERI MRAĦĦSA GĦAT-TITJIRIET NAZZJONALI*

(323) F'deċiżjoni preċedenti ([69]), il-Kummissjoni kkonkludiet dwar l-eżistenza ta' skema ta' għajnuna inkompatibbli mas-suq komuni favur kumpaniji li jaqdu rotot b'destinazzjoni nazzjonali. Franza adottat miżuri li waqqfu din l-iskema.

(324) Is-silta dwar id-deliberazzjoni tal-Cocoéco tal-2007 prodotta minn Franza turi li t-tariffi tal-imposta fuq il-passiġġieri applikabbli għat-titjiriet nazzjonali u għat-titjiriet lejn il-pajjiżi tal-Unjoni membri taż-żona ta' Schengen ġew allinjati fuq l-ajruport ta' Marseille Provence mill-1 ta' Jannar 2008.

(325) Il-Kummissjoni tikkunsidra għalhekk li din il-miżura, ladarba abolita, ma għandhiex għalfejn tkun investigata mill-ġdid minnha.

7.2. *GĦAJNUNA EVENTWALI LILL-KUMPANIJI TAL-AJRU LI JUŻAW L-AJRUPORT MID-DIFFERENZJAZZJONI TAL-ĦLASIJIET TAL-AJRUPORT U GĦAJNUNA EVENTWALI LIL RYANAIR U LIL AMS PERMEZZ TAL-KUNTRATT TA' KUMMERĊJALIZZAZZJONI*

7.2.1. RIŻORSI TAL-ISTAT U IMPUTABBILTÀ

(326) Sabiex jiġi ddeterminat jekk ir-riżorsi tas-CCIMP humiex riżorsi tal-Istat, il-Kummissjoni tinnota li istituzzjoni pubblika b'karattru amministrattiv tikkostitwixxi korp pubbliku awtonomu li madankollu jagħmel parti mill-organizzazzjoni tal-amministrazzjoni pubblika, u li minħabba f'hekk huwa soġġett għall-kontroll strett ħafna minn awtoritajiet pubbliċi oħrajn.

([68]) Medja ponderata.
([69]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 31.

(327) Barra minn hekk, il-baġit ġenerali tas-CCI huwa mgħejun minn dħul mit-taxxa fuq il-kumpaniji rreġistrati fir-reġistru tal-kummerċ u tal-kumpaniji.

(328) Barra minn hekk, is-CCI jaqgħu taħt il-kategorija tal-awtoritajiet pubbliċi fit-tifsira tad-Direttiva 2000/52/KE tal-Kummissjoni ([70]) u huma awtoritajiet kontraenti fit-tifsira tad-Direttiva 2004/18/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([71]) jew, jekk ikun il-każ, entitajiet kontraenti fit-tifsira tad-Direttiva 2004/17/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([72]) u huma soġġetti għall-akkwisti tagħhom għall-proċeduri ta' għoti ta' kuntratti applikabbli għall-akkwist pubbliċi.

(329) Skont il-ġurisprudenza tal-Qorti Ġenerali, elementi li jaqgħu taħt l-organizzazzjoni interna tas-settur pubbliku, u l-eżistenza tar-regoli li jiżguraw l-indipendenza ta' awtorità pubblika meta mqabbla ma' awtoritajiet oħrajn ma jpoġġux f'dubju l-prinċipju stess tan-natura pubblika ta' din l-awtorità. Fil-fatt, il-liġi tal-Unjoni ma tistax tippermetti li r-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat jiġu evitati sempliċement permezz tal-ħolqien ta' istituzzjonijiet awtonomi inkarigati mill-allokazzjoni tal-għajnuna ([73]). Skont id-dritt Franċiż, is-CCI huma korpi intermedjarji tal-Istat. L-azzjonijiet tagħhom huma għalhekk fi kwalunkwe każ imputabbli lill-Istat Franċiż, peress li jifformaw parti integrali minnu. Peress li s-CCI jagħmlu parti mill-amministrazzjoni pubblika u huma soġġetti għal kontroll strett minn awtoritajiet pubbliċi oħrajn (ara l-premessa 10), il-Kummissjoni tikkunsidra li d-deċiżjonijiet ta' dawn l-entitajiet pubbliċi huma neċessarjament imputabbli lill-Istat. Għaldaqstant is-sitwazzjoni hija differenti minn dik ta' impriżi pubbliċi. Fil-każ tas-CCI, ma hemmx bżonn li tiġi stabbilita l-imputabbiltà, kif kien il-każ fis-sentenza "Stardust Marine", fuq il-bażi ta' awtorità pubblika oħra assoċjata mal-proċess ta' teħid ta' deċiżjonijiet ta' impriża pubblika, kif jikkonfermawh ukoll id-diversi missjonijiet ta' interess pubbliku fdati lilhom bil-liġi.

(330) Barra minn hekk, anki jekk il-Kummissjoni kellha tistabbilixxi l-imputabbiltà ta' deċiżjonijiet tas-CCIMP lill-Istat billi tikkunsidra lis-CCIMP bħala sempliċi impriża pubblika, hija għandha ċertu numru ta' elementi li jippermettu li tiġi stabbilita din l-imputabbiltà.

(331) L-ewwel nett, is-CCIMP hija soġġetta għal sorveljanza amministrattiva stretta, kif spjegat fit-Taqsima 2.1.2. B'mod partikolari, id-deċiżjonijiet tas-CCIMP dwar it-tariffi tal-ajruport iridu jkunu approvati mill-awtorità ta' sorveljanza biex ikunu infurzabbli. Barra minn hekk, il-Cocoéco, li jiġbor fih il-Kunsill Ġenerali ta' Bouches-du-Rhône, il-Kunsill Reġjonali Provence Alpes Côte d'Azur u l-Komunità Urbana ta' Marseille Provence Métropole, jiġi kkonsultat kull darba, qabel l-introduzzjoni tat-tariffi l-ġodda tal-imposti tal-ajruport u japprovahom.

(332) Għaldaqstant huwa improbabbli ħafna li l-Cocoéco ma kienx ser japprova wkoll id-deċiżjoni li jiffirma l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, jew li tal-inqas ma kienx involut f'din id-deċiżjoni. Anki jekk ma ddikjarax lilu nnifsu b'mod formali fuq dan il-kuntratt, huwa japprova l-bilanċ ġenerali tar-riżorsi tal-ajruport, permezz tal-kontroll tat-tariffi tal-imposti tal-ajruport. Madankollu d-deċiżjonijiet dwar l-imposti tal-ajruport u dwar il-kuntratt tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS għandhom speċifikament ikunu soġġetti għal valutazzjoni konġunta.

(333) Barra minn hekk, is-CCIMP ikkonkludiet diversi ftehimiet ta' sħubija ([74]) mal-kollettivitajiet ikkonċernati sabiex dawn tal-aħħar jiffinanzjaw parti mill-programmi ta' investiment fl-infrastruttura tal-ajruport. Bħala korrispettiv ta' din il-parteċipazzjoni finanzjarja, l-ajruport ta' Marseille Provence intrabat li jħaddem politika kummerċjali dinamika b'mod li jassigura l-aqwa żvilupp tas-servizzi tal-avjazzjoni nazzjonali u internazzjonali ([75]), li kif ġie speċifikat trid titwettaq "f'konsultazzjoni mal-Kunsill Ġenerali", b'dan tal-aħħar ikun jista' jitlob lill-ajruport jippreżentalu studji dwar l-iżvilupp tat-traffiku tal-ajru u l-possibbiltajiet ta' żvilupp ta' rotot ġodod.

(334) Barra minn hekk, b'mod ġenerali, intqal kemm minn Franza kif ukoll mis-CCIMP li l-istrateġija ta' żvilupp adottata mill-ajruport ta' Marseille Provence kellha għan ta' interess ġenerali li jirrigwarda d-dinamiżmu ekonomiku tar-reġjun marbut miegħu u l-ħolqien tal-impjiegi, għanijiet li l-kollettivitajiet territorjali huma direttament interessati fihom, kif imfakkar fil-ftehimiet konklużi mas-CCIMP ([76]).

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

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

([72]) Id-Direttiva 2004/17/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-31 ta' Marzu 2004 li tikkoordina l-proċeduri ta' akkwisti ta' entitajiet li joperaw fis-setturi tas-servizzi tal-ilma, l-enerġija, it-trasport u postali (ĠU L 134, 30.4.2004, p. 1).

([73]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Prim'Istanza tat-12 ta' Diċembru 1996, T-358/94, *Air France* vs *il-Kummissjoni*, Ġabra 1996, p. II-2109, paragrafu 62.

([74]) Ftehimiet konklużi mal-Kunsill Ġenerali fit-3 ta' Ottubru 2002, fil-5 ta' Settembru 2003, fid-19 ta' Mejju 2005 u mal-Komunità urbana ta' Provence Métropole fl-14 ta' Mejju 2004.

([75]) Ftehimiet tal-5 ta' Settembru 2003 u tad-19 ta' Mejju 2005.

([76]) Ara pereżempju fil-preambolu tal-ftehim tad-19 ta' Mejju 2005.

(335) Jidher, barra minn hekk, fid-dawl tal-premessa 10 li s-CCI huma integrati fl-istruttura tal-amministrazzjoni pubblika, li jeżerċitaw l-attivitajiet ekonomiċi tagħhom f'kundizzjonijiet għal kollox speċjali, bl-ebda mod komparabbli mal-kundizzjonijiet tal-operaturi privati, li l-istatus legali tagħhom jaqa' taħt il-liġi pubblika, u li l-intensità tas-sorveljanza eżerċitata mill-awtoritajiet pubbliċi fuq il-ġestjoni tas-CCI hija kbira.

(336) Fid-dawl ta' dak li ntqal, jeħtieġ li jiġi konkluż, għalhekk, li l-miżuri ta' stabbiliment ta' tariffi tal-ajruport u l-kuntratt ta' servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż ma' AMS ġew iffinanzjati permezz ta' riżorsi tal-Istat u li l-finanzjament tagħhom huwa imputabbli lill-Istat.

7.2.2. VANTAĠĠ SELETTIV GĦALL-KUMPANIJI TAL-AJRU LI JOPERAW FL-AJRUPORT TA' MARSEILLE PROVENCE

(337) Biex wieħed jivvaluta jekk miżura tal-Istat tikkostitwixxix għajnuna, għandu jiġi ddeterminat jekk l-impriża tgawdix minn vantaġġ ekonomiku li jevitalha kosti li normalment ikollhom jitħallsu mir-riżorsi finanzjarji proprji tagħha jew jekk tibbenefikax minn vantaġġ li ma kinitx tgawdi minnu fil-kundizzjonijiet normali tas-suq.

(338) F'dan ir-rigward il-Kummissjoni tfakkar li l-kunsiderazzjonijiet ta' żvilupp reġjonali ma jistgħux jiġu kkunsidrati għall-applikazzjoni tat-test tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq.

Applikazzjoni tal-approċċ komparattiv

(339) Ryanair targumenta li biex tiġi eskluża l-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku li ma jistax jinkiseb fil-kundizzjonijiet normali tas-suq, l-imposti previsti mill-ftehimiet tal-1999 għandhom jitqabblu mal-imposti tal-ajruport applikati għall-kumpaniji tal-ajru bi prezzijiet baxxi f'ajruporti Ewropej oħrajn.

(340) Il-Kummissjoni ma teskludix dan l-approċċ fil-prinċipju. Madankollu, id-definizzjoni ta' element ta' tqabbil jissupponi l-ewwel nett li wieħed jista' jagħżel numru suffiċjenti ta' ajruporti komparabbli u li jipprovdu servizzi simili f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

(341) F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tinnota li, meta ġew konklużi l-ftehimiet tal-1999, l-ajruporti tal-Unjoni kienu meqjusa minn ħafna li jagħmlu parti minn amministrazzjoni pubblika li ssegwi għanijiet soċjali u reġjonali u għaldaqstant kienu ffinanzjati mill-awtoritajiet pubbliċi kienet x'kienet il-profittabbiltà tagħhom. Fil-fatt, numru kbir ta' ajruporti tal-Unjoni għadhom attwalment jibbenefikaw minn fondi pubbliċi li jkopru l-ispejjeż ta' investiment u dawk operattivi. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-prezzijiet ta' dawn l-ajruporti ġeneralment ma jkunux definiti fir-rigward ta' kunsiderazzjonijiet tas-suq u prospetti ta' profittabilità *ex ante* notevolment tajba, iżda essenzjalment fil-kunsiderazzjonijiet soċjali jew reġjonali.

(342) Il-Kummissjoni tinnota barra minn hekk li anki jekk ċerti ajruporti huma proprjetà privata jew ġestiti mingħajr kunsiderazzjonijiet soċjali jew reġjonali, il-prezzijiet mitluba minn dawn l-ajruporti jistgħu jiġu influwenzati bis-sħiħ mill-prezzijiet imposti mill-maġġoranza ta' operaturi tal-ajruporti ssussidjati pubblikament minħabba li l-prezzijiet ta' dawn tal-aħħar jitqiesu mil-linji tal-ajru matul in-negozjati tagħhom ma' ajruporti li huma proprjetà privata jew ġestiti privatament.

(343) F'dan il-każ, l-ajruporti li setgħu jintużaw għat-tqabbil ibbenefikaw minn finanzjament pubbliku qabel ma ġew privatizzati, jew saħansitra wara. B'hekk, l-ajruport ta' Luton, miżmum b'fondi pubbliċi, beda jiġi operat minn kumpanija privata wara li bbenefika minn investiment ta' GBP 80 miljun bħala parti minn sħubija pubblika-privata. L-ajruport ta' Liverpool, min-naħa tiegħu, ibbenefika fost l-oħrajn minn kofinanzjament mill-fondi strutturali tal-Unjoni u l-ajruport ta' Prestwick, li kien f'deficit, reċentement ġie nazzjonalizzat mill-ġdid għas-somma simbolika ta' GBP 1. Barra minn hekk, mhux ċert jekk il-kost tal-infrastrutturi li kienu jeżistu qabel ġiex ikkunsidrat waqt il-privatizzazzjoni ta' dawn l-ajruporti ta' referenza. Fl-aħħar nett, il-possibbiltà ta' tqabbil tad-dejta tal-istudju Oxera hija limitata minħabba li l-prezzijiet imħallsa mill-ajruport ta' Marseille Provence ma jieħdux inkunsiderazzjoni l-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, filwaqt li l-prezzijiet ikkwotati għall-ajruporti l-oħrajn kollha huma netti minn kull kontribuzzjoni tal-ajruport għall-attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni ta' Ryanair.

(344) F'dawn iċ-ċirkustanzi, il-Kummissjoni ma tistax tiddetermina punt ta' tqabbil xieraq biex tistabbilixxi prezz reali tas-suq għas-servizzi pprovduti mill-operatur ta' ajruport.

L-analiżi tal-profittabbiltà

(345) Fin-nuqqas ta' element ta' paragun definit b'mod ċar, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-analiżi *ex ante* tal-profittabbiltà addizzjonali hija l-kriterju rilevanti biex issir il-valutazzjoni tal-ftehimiet proposti jew konklużi mill-operaturi tal-ajruport mad-diversi kumpaniji tal-ajru. F'dan il-kuntest, il-miżuri eżaminati jagħmlu parti mill-implimentazzjoni ta' strateġija globali tal-ajruport li twassal għall-profittabbiltà, tal-inqas fit-tul.

(346) Il-Kummissjoni tqis li l-iffissar ta' prezzijiet differenti hija prattika kummerċjali normali. Madanakollu, prattika bħal din għandha tkun iġġustifikata minn kunsiderazzjonijiet kummerċjali biex tissodisfa l-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq. ([77])

(347) Franza ssostni li l-ajruport ta' Marseille Provence aġixxa b'mod razzjonali u tappoġġja d-dikjarazzjoni tagħha billi tippreżenta l-kalkoli *ex ante* tal-ajruport.

(348) Il-Kummissjoni ser tikkunsidra kemm id-dħul mill-ajrunawtika (l-imposti tal-ajruport) kif ukoll id-dħul mill-attività mhux marbuta mal-ajrunawtika tal-ajruport (ħwienet, parkeġġi, eċċ.) biex tivvaluta dan il-kriterju.

7.2.2.1. ***Ir-roħs tat-tariffi mogħti għall-ħolqien ta' linji ġodda***

(349) Is-CCIMP introduċiet b'mod suċċessiv żewġ skemi distinti ta' traħħis fit-tariffi biex iħajru l-implimentazzjoni ta' rotot tal-ajru ġodda. Fis-6 ta' Diċembru 2004, il-Cocoéco vvota favur it-tnaqqis ta' 90 % fl-ewwel sena u ta' 50 % fit-tieni sena fuq l-imposti tal-inżul, tad-dwal tar-runway u tal-ipparkjar għar-rotot tal-passiġġieri u fuq l-imposti tal-inżul u d-dwal tar-runway. Din l-iskema kienet effettiva bejn il-15 ta' Frar 2005 u l-31 ta' Lulju 2009.

(350) F'dak li jirrigwarda l-ewwel miżura, Franza targumenta li studju tal-profittabbiltà *ex ante* tat-8 ta' Diċembru 2004, kien jistma, minn naħa, it-tnaqqis annwali għal-linji eżistenti jew li kienu jinħolqu mingħajr din il-miżura għal EUR […]* u, min-naħa l-oħra, l-ispejjeż addizzjonali ta' forniment tal-ekwipaġġ u għall-parkeġġi tal-karozzi għal EUR […]* aktar fis-sena. Mil-linji l-ġodda, 20 % biss kienu mbassra li ser jibqgħu għat-tielet sena, li jekwivali għal ammont ta' EUR […]*. Id-dħul mil-linji ġodda kien stmat għal EUR […]*. Is-suppożizzjonijiet li jidhru fl-istudju oriġinali jidhru li kienu realistiċi fiż-żmien li ġew ifformulati.

(351) Peress li l-ajruport kien qed jistenna marġni pożittiva u din il-miżura ma kinitx tipprovdi investiment inizjali, il-Kummissjoni tikkonkludi li hija konformi mal-prinċipju tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq.

(352) Rigward ir-roħs fis-seħħ bejn il-15 ta' Frar 2005 u l-31 ta' Lulju 2009, Franza ppreżentat il-fajl tas-sessjoni tal-Cocoéco tal-14 ta' Settembru 2009 li juri, minn naħa, li 83,1 % tal-ammonti ta' skontijiet ibbenefikaw lil linji li nżammu wara li ntemmu l-iskontijiet u, min-naħa l-oħra, il-modulazzjoni ma ġġenerat ebda investiment ta' kapaċità.

(353) Fl-aħħar nett, l-istudju dwar l-impatt ekonomiku tal-modulazzjoni proposta waqt din is-sessjoni tal-Cocoéco jwassal għall-konklużjoni li, għal kull passiġġier li jaqbad titjira li tibbenefika mill-modulazzjoni fit-tariffi, il-marġni medja matul it-tliet snin ta' applikazzjoni tal-miżura hija pożittiva:

— għal mp1: EUR […]* — […]*=[…]*

— għal mp2: EUR […]* — […]* = […]*

(354) Din l-evoluzzjoni wriet li l-kalkoli *ex ante* tal-bidu kienu fil-fatt prudenti ħafna; b'mod partikolari, ferm aktar minn 20 % tal-linji l-ġodda nżammu wara r-roħs inizjali. Għaldaqstant, waqt l-aġġornament tal-pjanijiet ta' negozju u t-twettiq ta' studji ulterjuri, is-suppożizzjonijiet ġew aġġornati biex jieħdu inkunsiderazzjoni l-esperjenza inizjali miksuba dwar din il-miżura.

([77]) Ara d-Deċiżjoni 2011/60/UE u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2013/664/UE tal-25 ta' Lulju 2012 dwar il-miżura S.A. 23324 — C25/07 — Il-Finlandja — l-ajruport ta' Tampere Pirkkala u Ryanair (ĠU L 309, 19.11.2013, p. 27).

(355) Fuq il-bażi ta' din l-esperjenza, ġiet adottata skema oħra ta' inċentiv fit-18 ta' Settembru 2009 għal linji ġodda u daħlet fis-seħħ fl-1 ta' Frar 2010. Din l-iskema kienet toffri skont ta' 60 % matul l-ewwel sena ta' operat ta' linja ġdida, 45 % fit-tieni sena u 20 % fit-tielet sena. Din ukoll kienet maħsuba li tikseb marġni ta' qligħ. Fuq il-bażi tal-kalkoli ppreżentati hawn fuq, il-profittabbiltà tat-tieni skema kienet plawżibbli wkoll. Din ġiet imneħħija bil-mod u ntemmet għalkollox fil-31 ta' Ottubru 2011.

(356) Il-Kummissjoni tikkonkludi għalhekk li din il-miżura taqbel ukoll mal-prinċipju tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq, peress li huwa previst li ġġib qligħ addizzjonali.

7.2.2.2. ***Ipparkjar bla ħlas matul il-lejl***

(357) Mill-1 ta' Marzu 2005 sal-lum, l-ipparkjar ta' bejn l-għaxra ta' filgħaxija u s-sitta ta' filgħodu huwa bla ħlas għall-attività ta' trasport tal-passiġġieri, għal ħames frekwenzi fil-ġimgħa fuq l-istess destinazzjoni għal minimu ta' staġun IATA u għall-ajruplani li jipparkjaw għal mill-inqas sitt sigħat konsekuttivi bejn l-għaxra ta' filgħaxija u s-sitta ta' filgħodu. Din il-miżura tapplika mingħajr diskriminazzjoni fiż-żewġ terminals u għall-kumpaniji kollha.

(358) Skont Franza, l-ipparkjar ta' matul il-lejl fuq il-pjattaforma jippermetti lill-kumpaniji tal-ajru jimbarkaw passiġġieri fl-ewwel slot ta' filgħodu u li jinżlu fl-aħħar tal-ġurnata, biex b'hekk il-linji tal-ajru fuq titjiriet medji jagħmlu erba' rotazzjonijiet kuljum minflok tlieta.

(359) Franza targumenta li studju li ħareġ mill-kontabilità tal-2004 jgħin biex tiġi stabbilita *ex ante* l-profittabbiltà ta' din il-miżura għall-operatur tal-ajruport.

(360) Dan l-istudju huwa bbażat fuq is-suppożizzjoni li, għat-terminal mp1, it-titjiriet nazzjonali fuq distanza medja biss setgħu jiġġeneraw rotazzjonijiet addizzjonali minħabba li ma jħallsux imposta tal-ipparkjar matul il-lejl. Fil-każ tat-terminal mp2, il-kumpaniji b'rati baxxi klijenti ta' dan it-terminal li ma joperawx titjiriet li jitilqu kuljum mill-bażi tagħhom ta' bil-lejl u li jirritornaw lura darba, kien stmat li kull wieħed mill-ajruplani tagħhom seta' jiġġenera rotazzjoni addizzjonali kuljum. Koeffiċjent ta' ponderazzjoni ta' 50 % ġie applikat għal dawn is-suppożizzjonijiet ta' rotazzjonijiet addizzjonali.

(361) L-istudju ppreżentat jissupponi li l-kostijiet addizzjonali maħluqa mill-ipparkjar matul il-lejl huma limitati għall-ispejjeż tal-manodopera, ta' manutenzjoni, ta' tiswija u konsum varjat, stmati għal EUR […]* kull lejl u għal kull ajruplan.

(362) Is-suppożizzjonijiet li jidhru fl-istudju oriġinali jidhru li kienu realistiċi fiż-żmien li ġew ifformulati. Jirriżulta fil-fatt minn studju li sar fl-2008 li l-ispejjeż kienu ġew sottovalutati, iżda xorta waħda kien mistenni li r-rotazzjonijiet addizzjonali ġġenerati minn din il-miżura kienu ser iwasslu għal qligħ nett mill-2010. Għaldaqstant, waqt l-aġġornament tal-pjanijiet ta' negozju u t-twettiq ta' studji ulterjuri, is-suppożizzjonijiet ġew aġġornati biex jieħdu inkunsiderazzjoni l-esperjenza inizjali miksuba dwar din il-miżura.

(363) Jirriżulta minn dawn l-elementi kollha li s-CCIMP aġixxiet bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq meta ddeċidiet li toffri l-ipparkjar matul il-lejl bla ħlas fl-ajruport ta' Marseille Provence.

7.2.2.3. ***Il-finanzjament tal-attivitajiet ta' kummeċjalizzazzjoni***

(364) L-ewwel skema ta' finanzjament tal-attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni kienet ġiet implimentata fl-ajruport ta' Marseille Provence permezz ta' deċiżjoni tas-CCIMP tal-21 ta' Novembru 2005. Madankollu, din l-iskema twaqqfet qabel ma daħlet fis-seħħ. Skont Franza, dan wassal biex isir ħlas [ta' inqas minn EUR 300 000]* biss lill-kumpanija BMI baby.

(365) Franza sostniet li dan l-ammont, għalkemm jista' jitqies bħala għajnuna mill-Istat, huwa kopert mir-Regolament (KE) Nru 1998/2006. Fl-2012 il-kumpanija BMI baby temmet l-attività tagħha.

(366) Il-Kummissjoni tikkonkludi li din l-għajnuna tabilħaqq tikkostitwixxi għajnuna *de minimis*.

7.2.2.4. ***L-iffissar tat-tariffa tal-imposta fuq il-passiġġieri għat-terminal mp2***

(367) Il-pjan finanzjarju tal-pjan ta' negozju ta' Novembru 2004, li sar qabel it-teħid tad-deċiżjoni dwar il-bini tat-terminal mp2, kien juri li din kienet soluzzjoni li tgħin biex jissolvew il-problemi ta' konġestjoni filwaqt li toffri prospetti aħjar ta' profittabbiltà. Minħabba s-sussidju li ngħata għall-bini tal-mp2, il-pjan ta' negozju fuq ħmistax-il sena stabbilit meta ttieħdet id-deċiżjoni dwar il-bini tat-terminal mp2 kien juri l-profittabbiltà ta' dan il-proġett għall-ajruport. Saru żewġ aġġornamenti fl-2005 u fl-2006 qabel ma beda jopera t-terminal mp2. B'hekk, kull wieħed minn dawn il-pjanijiet ta' negozju kien jikkonferma li l-bini tat-terminal mp2 kien l-aħjar soluzzjoni biex joffri l-aqwa prospetti ta' profittabbiltà.

(368) L-aġġornament tal-pjan ta' negozju tal-2006, li sar qabel l-iffissar tat-tariffi tal-imposti fuq it-terminal mp2, jieħu inkunsiderazzjoni mhux biss tnaqqis fl-imposti għal-linji l-ġodda u l-ipparkjar, iżda wkoll għall-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni. Juri wkoll il-profittabbiltà tat-terminal mp2 għall-ajruport, waqt li jieħu inkunsiderazzjoni tnaqqis fl-imposti.

Kalkolu tal-marġni finanzjarja għal kull titjira wara l-allokazzjoni tat-tnaqqis ta' nfiq u l-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni (metodu spiża sħiħa):

Tabella 10

Ajruplan B737-67 tunnellata — GA:5 — kapaċità:189 passiġġier

	MP2							
	l-ewwel sena		it-tieni sena		it-tielet sena		ir-raba' sena	
	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA
TRAFFIKU DOMESTIKU	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nżul	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Dwal tar-runway	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ipparkjar < siegħa	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Passiġġieri 75 % (142 passiġġier)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Postijiet ta' reġistrazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
subtotal ajrunawtiku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ħwienet	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkeġġi tal-karozzi	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL għal kull titjira	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***
Marġni qabel il-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni wara l-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

	l-ewwel sena		it-tieni sena		it-tielet sena		ir-raba' sena	
	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA
TRAFFIKU U.E.	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nżul	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Dwal tar-runway	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ipparkjar < siegħa	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Passiġġieri 75 % (142 passiġġier)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Postijiet ta' reġistrazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
subtotal ajrunawtiku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ħwienet	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkeġġi tal-karozzi	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL għal kull titjira	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***
Marġni qabel il-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni wara l-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

Tabella 11

Ajruplan FOCKER 100 — 45 tunnellata — GA:5 — kapaċità:100 passiġġier

	MP2							
	l-ewwel sena		it-tieni sena		it-tielet sena		ir-raba' sena	
	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA
TRAFFIKU DOMESTIKU	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nżul	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Dwal tar-runway	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ipparkjar < siegħa	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Passiġġieri 75 % (75 passiġġier)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Postijiet ta' reġistrazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
subtotal ajrunawtiku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ħwienet	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkeġġi tal-karozzi	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL għal kull titjira	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***

	MP2							
	l-ewwel sena		it-tieni sena		it-tielet sena		ir-raba' sena	
	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA
Marġni qabel il-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni wara l-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

	l-ewwel sena		it-tieni sena		it-tielet sena		ir-raba' sena	
	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA	DĦUL	NEFQA
TRAFFIKU U.E.	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nżul	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Dwal tar-runway	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ipparkjar < siegħa	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Passiġġieri 75 % (75 passiġġier)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Postijiet ta' reġistrazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
subtotal ajrunawtiku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ħwienet	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkeġġi tal-karozzi	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL għal kull tit-jira	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***
Marġni qabel il-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni wara l-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

Tabella 12

Analiżi tal-profittabbiltà (f'eluf ta' euro attwali)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL 2005-2021	Rata ta' Redditu Interna
TOTAL KONTANTI b'NBV sal-aħħar tal-2021 mingħajr TLC	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL KONTANTI b'NBV sal-aħħar tal-2021 bit-TLC	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
DIFFERENZJAL TAL-FLUSS TAL-FLUS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL KONTANTI b'NBV sal-aħħar tal-2021 aġġornat mingħajr TLC	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL KONTANTI b'NBV sal-aħħar tal-2021 aġġornat bit-TLC	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL TAD-DIFFERENZJAL TAL- FLUSS TAL-FLUS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

Sors: Business Plan tal-15 ta' Settembru 2005 aġġornat [78]

(369) L-operatur prudenti jieħu inkunsiderazzjoni d-dħul kollu mill-ajrunawtika u mhux mill-ajrunawtika, waqt li jikkunsidra wkoll l-elastiċità tad-domanda tat-traffiku meta mqabbla mal-ipprezzar tal-imposta tal-avjazzjoni maħsuba, sabiex jiddetermina l-profittabbiltà tal-proġett tat-terminal b'servizzi simplifikati u l-ipprezzar tat-tariffi korrispondenti. Għalhekk id-differenza bejn il-livell tat-tariffa tal-imposta fuq il-passiġġieri u l-ispiża tal-funzjoni tal-passiġġieri, li hija koperta mid-dħul mhux mill-ajrunawtika, mhijiex vantaġġ mogħti lill-kumpaniji tal-ajru iżda hija l-konsegwenza tal-ottimizzazzjoni sottostanti tal-operatur immirata, għall-kuntrarju, biex toħloq ritorn fuq il-proġett ta' investiment tiegħu.

(370) It-tariffi tal-imposta fuq il-passiġġieri (eskluż il-post ta' reġistrazzjoni) applikabbli fit-terminal mp2 huma mfakkra fit-Tabella 13.

Tabella 13

Snin	Imposta għal kull passiġġier titjiriet fl-UE (EUR)		Imposta għal kull passiġġier titjiriet barra l-UE (EUR)	
	Oriġinali	Retroattiva	Oriġinali	Retroattiva
2006	1,23	2,85	x	2,99
2007	1,22	2,85	1,28	2,99
2008	1,31	2,54	6,75	2,68
2009	1,79		1,93	
2010	1,79		1,93	
2011	1,84		1,99	

(371) Fl-2009 it-tariffi ġew aġġustati wara l-annullament tat-tariffi mill-Kunsill tal-Istat. Id-deċiżjoni tal-Cocoéco tat-18 ta' Frar 2009 tispjega aktar fid-dettall il-metodi ta' kalkolu li wasslu għall-iffissar ta' dawn it-tariffi, fuq il-bażi tal-ispejjeż u d-dħul allokati għal kull terminal kif spjegati fl-istudju li sar mid-ditta Mazars fl-2008 u li kien jirrigwarda s-sitt snin sussegwenti. Fil-kuntest ta' dan l-istudju u fuq il-bażi tal-projezzjonijiet li huwa jappoġġja, l-ispejjeż ikkunsidrati jirrigwardaw l-ispejjeż marbutin mal-bini allokat għal kull terminal, l-ispejjeż ta' manutenzjoni u ta' tindif u l-ispejjeż operattivi bil-prorata tal-assenjazzjoni tagħhom għall-funzjoni tal-passiġġieri u mill-użu tagħhom għal kull terminal. Id-dħul ikkunsidrat jirrigwarda kemm id-dħul mill-imposti tal-ajruport (passiġġieri u post ta' reġistrazzjoni) kif ukoll id-dħul kummerċjali (ħwienet u parkeġġi) iġġenerati fuq il-pjattaforma u assenjati lil kull terminal.

(372) Jidher li t-tariffi tal-imposta fuq il-passiġġieri ġew iffissati b'mod li d-dħul mill-ajrunawtika jkopri l-istess marġni għall-funzjoni tal-passiġġieri fit-terminal mp2 u fit-terminal mp1, jiġifieri [bejn 50 % u 80 % għas-snin 2007, 2008, 2009 u 2010]*.

(373) Jirriżulta mid-dejta finanzjarja msemmija fid-deċiżjoni tat-18 ta' Frar 2009 li jekk jittieħed inkunsiderazzjoni kemm id-dħul mill-imposti tal-ajruport kif ukoll id-dħul mill-kummerċ assenjat lill-funzjoni tal-passiġġier, dawn ikopru l-ispejjeż ta' din il-funzjoni fit-terminal mp2 [bejn 100 % u 140 % għas-snin 2007, 2008, 2009 u 2010]*, minħabba t-tariffa tal-imposta fuq il-passiġġieri stabbilita fid-deċiżjoni tal-25 ta' Mejju 2009.

(374) It-tariffi tal-imposta fuq il-passiġġieri fit-terminal mp2 ġew stabbiliti fuq il-bażi ta' studju finanzjarju minn qabel. Dan tal-aħħar ħa inkunsiderazzjoni t-tnaqqis kollu applikabbli. Skont l-istudju finanzjarju, l-imposti ta' kull terminal kellhom ikopru l-ispejjeż rispettivi. L-istudju kkonkluda li l-VPN kien pożittiv.

(375) Waqt li t-tariffi l-ġodda retroattivi huma kkalkulati b'mod li jkopru l-ispejjeż kollha tal-ajruport, wara l-korrezzjoni għat-tqassim bejn it-terminals ta' ċerti nefqiet komuni, it-tariffi inizjali kienu jkopru diġà l-ispejjeż marġinali direttament marbuta mal-wasla tal-kumpaniji tal-ajru u ta' kull passiġġier addizzjonali. Għaldaqstant, kien previst fi kwalunkwe ħin li t-tariffi applikati għall-kumpaniji tal-ajru jkopru mill-inqas l-ispejjeż marġinali marbutin mal-użu tal-ajruport mill-kumpanija.

(376) Barra minn hekk, fil-pjan ta' negozju inizjali li wassal għad-deċiżjoni tal-bini tat-terminal mp2, l-ajruport kien qed jistenna VPN pożittiv. Qabel kwalunkwe modifika ġdida tat-tariffi, l-ajruport għamel stimi plawżibbli li l-miżuri jikkontribwixxu b'mod pożittiv għall-profittabbiltà tal-ajruport.

(377) Għaldaqstant, il-Kummissjoni tqis li d-deċiżjoni dwar l-iffissar tat-tariffi tat-terminal mp2 hija konformi mal-prinċipju tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq. L-istess japplika għad-deċiżjoni tal-25 ta' Mejju 2009 dwar l-iffissar ta' dawn it-tariffi għas-snin 2006 sa 2008, u mill-1 ta' Awwissu 2009.

7.2.2.5. ***Kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS***

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

(378) Il-Kummissjoni trid l-ewwel nett tistaqsi lilha nnifisha jekk, għall-finijiet tal-identifikazzjoni ta' vantaġġ ekonomiku li setgħu gawdew minnu, Ryanair u s-sussidjarja tagħha AMS għandhomx jitqiesu b'mod separat jew konġunt.

(379) Il-Kummissjoni tinnota l-ewwel nett li AMS hija 100 % sussidjarja ta' Ryanair, u li l-kapijiet tagħha huma diriġenti ta' Ryanair ([78]). Il-Kummissjoni tinnota wkoll li din il-kumpanija fil-fatt inħolqot bl-iskop uniku li tipprovdi servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni fuq is-sit web ta' Ryanair u li ma twettaq l-ebda attività oħra.

(380) Barra minn hekk, id-dokument ta' tħejjija għal-laqgħa tal-kunsill tal-ajruport tas-CCIMP tal-15 ta' Novembru 2005 jispeċifika li x-xiri ta' servizzi ta' reklamar fuq is-sit web ta' Ryanair u l-ħolqien ta' skema ta' għajnuna għall-bidu tal-linji l-ġodda, it-tnejn kellhom l-għan li joħolqu kundizzjonijiet ta' kostijiet fl-ajruport ta' Marseille Provence li jgħinu biex jissodisfaw il-kriterji ta' profittabbiltà ta' Ryanair, speċjalment fil-prospett tal-ħolqien ta' bażi għall-ajruplani tagħha.

(381) Jirriżulta wkoll mill-argumenti mressqa minn Franza fit-tweġiba tagħha li l-arranġamenti finanzjarji tal-kuntratt konkluż ma' AMS ġew deċiżi skont marġnijiet finanzjarji maħduma għal kull titjira operata minn Ryanair. Franza spjegat ukoll li l-kuntratt konkluż ma' AMS kien jinkludi diversi impenji min-naħa ta' Ryanair f'dak li jirrigwarda l-għadd ta' ajruplani bbażati fl-ajruport, in-numru ta' frekwenzi operati kuljum u n-numru ta' passiġġieri fis-sena. Fl-aħħar nett, Franza targumenta fit-tweġiba tagħha li l-imġiba tas-CCIMP għandha tkun ivvalutata fid-dawl ta' "l-profittabbiltà offruta mill-modulazzjonijiet multipli għall-ħolqien ta' linji ġodda u mis-suq ta' AMS fuq it-titjiriet ta' Ryanair biss" u tenfasizza li "dan l-istudju tad-diversi miżuri meħuda flimkien hija fil-fatt partikolarment rilevanti f'dan il-każ" ([79]).

(382) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tixtieq tfakkar li hija segwiet ukoll dan l-approċċ fid-deċiżjoni tagħha li tiftaħ il-proċedura ta' investigazzjoni formali tad-29 ta' Novembru 2007 fuq l-ajruport ta' Pau, fid-deċiżjoni tagħha ta' estensjoni tal-proċedura tal-25 ta' Jannar 2012 fuq dan l-istess ajruport, kif ukoll fid-deċiżjonijiet tagħha ta' ftuħ tal-proċedura tat-8 ta' Frar u tat-23 ta' Marzu 2012 fuq l-ajruporti ta' La Rochelle u ta' Angoulême.

(383) Għal dawn ir-raġunijiet kollha, jeħtieġ li l-miżuri favur Ryanair u AMS jiġu vvalutati flimkien sabiex jiġi ddeterminat jekk jeżistix vantaġġ ekonomiku, billi fil-fatt Ryanair u AMS huma benefiċjarju uniku tal-miżuri inkwistjoni ([80]).

(384) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li l-uniku vantaġġ li setgħu ħadu l-operaturi tal-ajruport mis-servizzi ta' kummerċja-lizzazzjoni offruti minn AMS fuq is-sit ta' Ryanair jikkonsisti f'żieda fl-għadd ta' passiġġieri li jagħmlu użu minn Ryanair. Madankollu l-estimi tat-traffiku u tar-rata ta' mili huma komponent essenzjali tal-analiżi tal-profittabbiltà tad-dħul f'relazzjoni ma' Ryanair ([81]). Għaldaqstant il-Kummissjoni tikkunsidra li għall-finijiet tal-applikazzjoni tal-kriterju tal-operatur prudenti f'ekonomija tas-suq, il-valutazzjoni tal-opportunità tad-dħul f'relazzjonijiet kummerċjali ma' Ryanair ([82]) ma tistax tinjora l-konsegwenzi tal-konklużjoni parallela tal-kuntratti ta' kummerċja-lizzazzjoni, u b'mod partikolari l-ispejjeż tagħhom.

([78]) Ara r-rapport tal-Kamra Reġjonali tal-Kontijiet ta' Aquitaine dwar is-CCIPB diskuss fid-19 ta' Ottubru 2006 li fost l-oħrajn jikkonkludi li "il-kumpanija AMS hija biss fergħa ta' Ryanair, immexxija minn żewġ uffiċjali għolja tal-kumpanija Ryanair.".
([79]) Ittra ta' Franza tat-12 ta' Marzu 2012, paġna 108.
([80]) Il-Kummissjoni sejra għalhekk tuża "Ryanair/AMS" fil-bqija tal-valutazzjoni sabiex tirreferi għall-benefiċjarju tal-miżuri inkwistjoni.
([81]) Jew tal-bidu ta' linja ġdida.
([82]) Ftuħ ta' linja, varjazzjoni fin-numru ta' titjiriet jew fil-frekwenza tagħhom, eċċ.

Il-kriterju ta' operatur prudenti f'ekonomija tas-suq

(385) Fid-19 ta' Mejju 2006, is-CCIMP ikkonkludiet kuntratt ta' xiri ta' spazju għar-reklamar għal ħames snin, li jistgħu jiġġeddu darba għall-istess perjodu, mal-kumpanija AMS, sussidjarja 100 % tal-kumpanija tal-ajru Ryanair, mingħajr proċedura għal sejħa minn qabel għall-kompetizzjoni u mingħajr reklamar. Huwa ddikjarat fid-deċiżjoni tal-Cocoéco tat-18 ta' Frar 2009, dwar l-iffissar tat-tariffi soġġetti għad-deċiżjoni tal-25 ta' Mejju 2009, li l-ispiża tal-kuntratt AMS matul il-perjodu tal-kuntratt, jiġifieri Ottubru 2006 —Ottubru 2011, hija ta' EUR […]*, jiġifieri EUR […]* fis-sena.

(386) Franza targumenta l-ewwel nett li l-ħlasijiet effettwati taħt dan il-kuntratt huma konformi mal-prezz tas-suq għas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni onlajn u minn dan tiddeduċi li s-CCIMP aġixxiet bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq meta kkonkludiet il-kuntratt ma' AMS.

(387) Madankollu, kif speċifikat fit-Taqsima 7.2.2.5, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-vantaġġi eventwali li ħadu l-kumpanija AMS u l-kumpanija Ryanair għandhom ikunu analizzati flimkien, minħabba n-natura inseparabbli tas-servizzi mogħtija mill-kumpanija tal-ajru u s-sussidjarja tagħha. Fil-fatt, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-valur potenzjali tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni pprovduti minn AMS huwa bbażat fuq żieda fit-traffiku Ryanair.

(388) It-tweġiba ta' Franza tidher li tindika li hija taqbel ma' din l-analiżi. Fil-fatt, Franza targumenta li operatur prudenti kien janalizza b'mod konġunt il-qafas ta' tariffi applikabbli għal Ryanair u l-kost tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mixtrija mingħand AMS biex jiddetermina l-profittabbiltà ta' titjira operata minn Ryanair, raġunament li jidher li segwiet is-CCIMP fid-deċiżjoni tagħha li tikkonkludi l-kuntratt tad-19 ta' Mejju 2006.

(389) Is-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni pprovduti minn AMS kienu inseparabbli mill-kuntest tar-relazzjonijiet bejn l-ajruport ta' Marseille Provence u l-kumpanija tal-ajru Ryanair, u għalhekk jeħtieġ li l-vantaġġi mogħtija lil dawn iż-żewġ entitajiet jiġu studjati flimkien.

(390) Għaldaqstant, l-imġiba tas-CCIMP meta ġie konkluż il-kuntratt tad-19 ta' Mejju 2006 ma' AMS ma tistax tiġi vvalutata b'paragun mal-offerti ta' aġenti tar-reklamar oħrajn fuq l-Internet, li ma joffrux servizz simili.

(391) Franza targumenta b'mod sussidjarju li l-kuntratt konkluż mis-CCIMP ma' AMS jikkostitwixxi akkwist profittabbli għall-ajruport ta' Marseille Provence, u b'mod partikolari mill-perspettiva tal-attività tat-terminal mp2.

(392) Jeħtieġ li jkun imfakkar li l-istudju ta' profittabbiltà tal-investiment fil-bini tat-terminal mp2 (pjan tan-negozju ta' Settembru 2005 aġġornat f'Mejju 2006) ma jiħux inkunsiderazzjoni l-ispejjeż tal-kuntratt konkluż ma' AMS, iżda l-ispejjeż relatati mal-iskema preċedenti ta' parteċipazzjoni fl-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni. Din l-iskema fl-aħħar mill-aħħar ma ġietx applikata kif spjegat fit-Taqsima 7.2.2.3.

(393) Franza tippreżenta studju ta' profittabbiltà tal-marġnijiet finanzjarji li ħarġu mit-titjiriet Ryanair fuq il-perjodu mill-2007 sal-2021, li sar f'Settembru 2005 u li ġie aġġornat f'Mejju 2006, qabel il-konklużjoni tal-kuntratt ma' AMS, li fuqu s-CCIMP bbażat ruħha biex tiddeċiedi dwar il-kuntratt tad-19 ta' Mejju 2006.

(394) Dan l-istudju huwa bbażat fuq id-dejta li ġejja (għas-sena 2007):

— il-marġni finanzjarja għal kull titjira, mingħajr ma jittieħed inkunsiderazzjoni l-kost tal-kuntratt AMS, għal ajruplan B737 fit-terminal mp2 hija ta' EUR […]*;

— il-fatt li t-traffiku Ryanair jirrappreżenta 85 % tas-suppożizzjonijiet ta' traffiku "low cost";

— il-fatt li t-traffiku Ryanair jirrappreżenta 2 694 titjira (li jikkorrispondi għal ajruplan ta' 189 post b'rata ta' mili ta' 75 %).

(395) Dan l-istudju jiżvela li l-preżenza tal-kumpanija Ryanair fl-ajruport ta' Marseille Provence, bil-kundizzjonijiet ta' tariffi offruti lilha, b'mod partikolari r-roħs għal linji ġodda, kif ukoll għall-ipparkjar matul il-lejl, u minħabba x-xiri tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni mingħand is-sussidjarja tagħha, twassal biex l-ajruport jagħmel telf fl-ewwel tliet snin, u tiġġenera biss marġni ta' qligħ għall-ajruport mir-raba' sena ta' operat ([83]).

([83]) Barra minn hekk, l-istudju li sar *a posteriori* fuq il-bażi taċ-ċifri tat-traffiku realizzati tal-2007 u tal-2008 u l-kostijiet awditjati mid-ditta Mazars jiżvela li kull titjira operata minn Ryanair, b'kunsiderazzjoni tal-modulazzjonijiet fit-tariffi li minnhom tgawdi l-kumpanija u tal-kost tas-servizzi ta' kummerċjalizzazzjoni, tiġġenera telf għall-ajruport fl-ewwel sentejn.

(396) Jirriżulta mill-pjan tan-negozju li fuq 15-il sena (2007-2021), ir-rata ta' marġni medja għat-titjiriet kollha hija għolja biżżejjed biex tissodisfa l-aspettattivi ta' profittabbiltà ta' operatur prudenti f'ekonomija tas-suq.

(397) Il-kuntratt tad-19 ta' Mejju 2006 kien konkluż bl-għan li jiġi żviluppat it-traffiku tal-ajruport fuq terminu medju. Il-kuntratt AMS ħa post il-miżuri ta' kummerċjalizzazzjoni li kienu previsti fil-bidu fil-pjan tan-negozju tal-proġett ta' bini tat-terminal mp2. L-ispejjeż medji tal-kuntratt ma' AMS għal kull passiġġier Ryanair kienu jippermettu għalhekk li tiġi stabbilita l-profittabbiltà tal-proġett sħiħ ta' bini tat-terminal mp2.

Tabella 14

Simulazzjoni tal-profittabbiltà tal-kuntratt AMS meta mqabbla mat-traffiku Ryanair (li tinkludi l-effetti tal-modulazzjonijiet fit-tariffi)

Suppożizzjoni tat-traffiku totali	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Passiġġieri li jitilqu ma' Ryanair ([…]* %)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Numru ta' titjiriet ta' tluq ta' Ryanair	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Xiri ta' reklami AMS (EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Prezz tal-kuntratt għal kull passiġġier	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni fuq it-traffiku wara AMS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

prezz medju tal-kuntratt AMS għal kull passiġġier ikkalkulat fuq 5 snin	[…]*
Prezz medju tal-kuntratt AMS għal kull passiġġier ikkalkulat fuq 10 snin	[…]*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dħul (EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nefqa (EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni (EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marġni netta (EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Rata	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	
Rata medja	[> 7,5 %]*														
VPN ta' […] *% (EUR)	[…]*														

(398) Għaldaqstant, fi kwalunkwe ħin, it-tariffi applikati għall-kumpaniji tal-ajru, b'kunsiderazzjoni tad-diversi skontijiet spjegati kif ukoll tal-kostijiet tal-kuntratt ma' AMS, ikopru tal-inqas l-ispejjeż addizzjonali marbutin mal-użu tal-ajruport mill-kumpanija tal-ajru.

(399) Barra minn hekk, fil-pjan ta' negozju inizjali li wassal għad-deċiżjoni tal-bini tat-terminal mp2, l-ajruport kien qed jistenna VPN pożittiv. Qabel kwalunkwe modifika ġdida tat-tariffi u qabel ma ffirma l-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS, l-ajruport għamel stimi plawżibbli li l-miżuri jikkontribwixxu b'mod pożittiv għall-profittabbiltà tal-ajruport.

(400) Is-suppożizzjonijiet u xenarji oħrajn maħsuba fil-pjan tan-negozju inizjali u fil-verżjonijiet il-ġodda tiegħu, bħall-kalkoli finanzjarji marbutin mal-miżuri addizzjonali, jidhru li kienu realistiċi fiż-żmien li ġew ifformulati. L-iżvilupp li seħħ wara juri li fil-fatt kienu pjuttost prudenti. Barra minn hekk, kienu jiġu aġġornati u riveduti b'mod regolari u t-tariffi kienu adattati b'mod regolari sabiex jiggarantixxu l-profittabbiltà tal-ajruport fit-tul u bidliet fit-tariffi fuq terminu qasir.

7.2.3. KONKLUŻJONI DWAR L-EŻISTENZA TAL-GĦAJNUNA

(401) Jirriżulta mill-punt 6.3 li l-ajruport ta' Marseille Provence ibbenefika minn għajnuna għall-investiment kompatibbli mas-suq intern. Il-Kummissjoni tikkunsidra li meta operatur ta' ajruport ikun ibbenefika minn għajnuna kompatibbli, il-vantaġġ li jirriżulta minn din l-għajnuna mhuwiex trażmess lil xi kumpanija tal-ajru speċifika, b'mod partikolari jekk l-kundizzjonijiet li ġejjin ikunu ssodisfati:

(i) l-infrastrutturi huma miftuħa għall-kumpaniji kollha (inklużi l-infrastrutturi li aktarx jintużaw l-aktar minn ċerti kategoriji, bħall-kumpaniji b'rati baxxi jew iċ-charters) u mhux riservati għal xi kumpanija partikolari, u

(ii) il-kumpaniji tal-ajru jħallsu tariffi li jkopru tal-inqas l-ispejjeż marġinali.

(402) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tosserva l-ewwel nett li t-terminal mp2 u ż-żona ta' parkeġġ għall-ajruplani biswitu mhumiex riservati għal xi kumpanija partikolari. It-terminal mp2 huwa miftuħ għall-kumpaniji kollha li jixtiequ jużawh, bil-fehim li dan joffri livell ta' servizzi limitat. Biex jiżgura li t-terminal ikun miftuħ għall-operaturi interessati kollha, l-ajruport nieda sejħa għall-espressjonijiet ta' interess għall-użu tal-infrastruttura. Madankollu, peress li l-kapaċità tiegħu mhijiex sfruttata għal kollox, it-terminal huwa għad-dispożizzjoni ta' kull kumpanija tal-ajru interessata.

(403) It-tieni nett, skont il-valutazzjoni ppreżentata aktar 'il fuq (ara l-punti 7.2.2.1–7.2.2.5), il-kumpaniji tal-ajru jħallsu wkoll tariffi li jkopru tal-inqas l-ispejjeż marġinali ġġenerati minn kull ftehim.

(404) Il-Kummissjoni tfakkar li l-ftehimiet eżaminati jagħmlu parti mill-implimentazzjoni ta' strateġija globali tal-ajruport li twassal għall-profittabbiltà, tal-inqas fit-tul. Biex tivvaluta l-effett tal-ftehimiet bejn l-ajruport u l-kumpanija tal-ajru fuq il-profittabbiltà tal-ajruport, il-Kummissjoni tikkunsidra elementi ta' evidenza konkreta disponibbli, kif ukoll l-evoluzzjoni li setgħet raġonevolment tkun prevista meta ġew konklużi l-ftehimiet. Hija tikkunsidra b'mod partikolari:

(i) il-kundizzjonijiet tas-suq prevalenti dak iż-żmien, b'mod partikolari l-bidliet li seħħew wara l-liberalizzazzjoni tas-suq tat-trasport bl-ajru, il-wasla fuq is-suq u l-iżvilupp tal-kumpaniji b'rati baxxi ([84]) u trasportaturi oħrajn "minn punt għal punt", il-bidliet fl-istruttura organizzattiva u ekonomika tas-settur tal-ajruporti ([85]); il-grad ta' diversifikazzjoni u l-kumplessità tal-funzjonijiet imwettqa mill-ajruporti, it-tisħiħ tal-kompetizzjoni bejn il-kumpaniji tal-ajru u bejn l-ajruporti, il-kuntest ekonomiku inċert dovut għall-bidliet fil-kundizzjonijiet tas-suq jew kwalunkwe inċertezza oħra li teżisti fil-kuntest ekonomiku;

(ii) l-effetti fuq terminu twil previsti fuq il-profittabbiltà tal-ajruport.

([84]) Iż-żieda tas-sehem tas-suq tal-kumpaniji b'rati baxxi ta' 1,5 % fl-1992 għal 45,94 % fl-2013.

([85]) Kien biss mill-adozzjoni tas-sentenza "Aéroports de Paris" (it-12 ta' Diċembru 2000), li jeħtieġ li jiġi kkunsidrat li l-operazzjoni u l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport jaqgħu taħt il-kamp ta' kontroll tal-għajnuna mill-Istat (ara l-premessa 228). Sa din is-sentenza, l-ajruporti ma kinux ikkunsidrati bħala impriżi skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat.

(405) Il-Kummissjoni tinnota li skont l-informazzjoni pprovduta minn Franza, l-ajruport kien jipprevedi, fil-pjan tan-negozju inizjali li wassal għad-deċiżjoni dwar il-bini tat-terminal mp2, li jilħaq VPN pożittiv fuq terminu twil. Skont Franza, ir-riżultati finanzjarji tat-terminal mp2 ikkonfermaw dawn il-previżjonijiet ottimisti. Bl-istess mod, ir-roħs mogħti fuq l-imposti, applikabbli għall-ajruport kollu, inkluż it-terminal mp1, kien ibbażat fuq kalkoli finanzjarji sodi, li fuq il-bażi tagħhom l-ajruport seta' jistenna li jasal għall-profittabbiltà jekk jadotta dawn il-miżuri. Il-Kummissjoni tqis li l-previżjonijiet dwar il-profittabbiltà u l-użu tat-terminal mp2 kienu raġonevoli u sodi. Spiss kienu pjuttost prudenti. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-imposti applikati, ir-roħs mogħti kif ukoll il-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż ma' AMS jagħmlu parti minn strateġija globali tal-ajruport li twassal għall-profittabbiltà, tal-inqs fit-tul.

(406) Għaldaqstant hija tal-fehma li l-ftehimiet konklużi bejn l-ajruport ta' Marseille Provence u l-kumpaniji tal-ajru li jużawh mhumiex għajnuna mill-Istat. Barra minn hekk, hija tqis li f'dawn il-kundizzjonijiet, anki kieku kien hemm għajnuna mill-Istat lill-kumpaniji tal-ajru, din kienet tkun, fi kwalunkwe każ, kompatibbli mas-suq intern għall-istess raġunijiet li jiġġustifikaw il-kompatibilità tal-għajnuna f'dak li jirrigwarda l-ajruport.

(407) Għalkemm wieħed mill-kriterji kumulattivi msemmija fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE mhuwiex issodisfat, il-Kummissjoni tqis li l-miżuri eżaminati huma eżenti minn għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8. **KONKLUŻJONI**

8.1. *IL-MIŻURI FAVUR L-AJRUPORT*

(408) Il-Kummissjoni ssib li Franza implimentat b'mod illegali għajnuna għall-investiment favur l-ajruport ta' Marseille Provence bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE. Madankollu, ta' min jinnota li din l-għajnuna hija kompatibbli mas-suq intern skont it-tifsira tal-Artikolu 107(3)(c).

(409) It-taxxa tal-ajruport u t-trasferimenti bejn l-ajruport u s-CCIMP mhumiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.2. *IL-MIŻURI FAVUR IL-KUMPANIJI TAL-AJRU LI JAGĦMLU UŻU MILL-AJRUPORT*

(410) Il-Kummissjoni tinnota li l-ajruport aġixxa bħal operatur prudenti f'ekonomija tas-suq fir-relazzjonijiet finanzjarji tiegħu mal-kumpaniji tal-ajru li jagħmlu użu mill-ajruport. L-iskemi ta' tariffi differenti kif ukoll il-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni ma' AMS mhumiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Is-sussidji għall-investiment implimentati minn Franza favur l-ajruport ta' Marseille Provence għall-ammont ta' EUR 12,337 miljun huma għajnuna mill-Istat kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE.

It-taxxa tal-ajruport favur l-ajruport, it-trasferimenti bejn l-ajruport u s-CCIMP, l-imposti mraħħsa favur il-kumpaniji tal-ajru li jagħmlu użu mill-ajruport kif ukoll il-kuntratt ta' kummerċjalizzazzjoni favur AMS implimentati minn Franza mhumiex għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

Artikolu 2

Din id-deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Franċiża.

Magħmul fi Brussel, l-20 ta' Frar 2014.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

Viċi President